

Unidad emisora:	DEPARTAMENT DE MOBILITAT SECCIÓ DE TRANSPORTS	08 02 00 00
Asunto:	Resolución para la modificación del acuerdo plenario de 28 de Septiembre de 2006, sobre homologación de vehículos aptos para ser incorporados al servicio municipal de autotaxi, con incorporación de determinaciones y criterios técnicos sobre el equipamiento de los vehículos autotaxis.	

Visto que en fecha 28 de Septiembre de 2006 (publicado en el BOIB de 28 de Octubre de 2006) fue emitido acuerdo plenario de homologación de vehículos aptos para ser incorporados al servicio municipal de autotaxi, estableciéndose en su punto 3º los criterios dimensionales y funcionales aplicables para sucesivas homologaciones. Dicha política de homologación municipal de autotaxis había tenido su inicio en el acuerdo plenario de 25 de Mayo del año 2000, en ejecución de las previsiones sobre módulos o tipos de coches de los artículos 36 y 44 del Reglamento municipal de los transportes públicos de viajeros, regulador del servicio municipal de autotaxi. De lo acordado por dichas resoluciones plenarias se derivó una sustancial mejora en la calidad de la flota de autotaxis, acorde con un ciclo de expansión económica en la actualidad finiquitado.

Deparando los actuales datos socio-económicos una tendencia a la incorporación de vehículos más asequibles, en el contexto de un mercado que suministra vehículos con adaptación, en la relación precio-calidad, a la actual coyuntura económica. Todo lo cuál ha originado vicisitudes en la gestión de las homologaciones municipales que, a su vez, han determinado un estudio, por parte los servicios técnicos competentes en materia de homologación de autotaxis, para incorporar determinaciones y criterios técnicos de actuación que permitan ser consecuentes con los requerimientos reglamentarios. En particular, ha sido recopilada la normativa comparada procedente otras corporaciones locales, así como la normativa industrial incorporada por la norma UNE 26-263-85, sobre características dimensionales previstas para los vehículos destinados a taxis.

Se incluye en la posterior parte dispositiva la actualización de los criterios sobre oscuridad de los vidrios homologados, en desarrollo del artículo 33.5 del Reglamento municipal regulador del servicio, manteniendo el criterio general de preservar una transmisión luminosa del 70 %. Para ello se incorporan las determinaciones que fueron introducidas por el Decreto de la Alcaldía nº 2567 de 14 de febrero de 2011, publicado en BOIB nº 36 de fecha 10.3.2011, en el que la única excepción al mencionado valor del 70 % de claridad está referida a los vidrios móviles o fijos de las puertas laterales traseras, así como a los vidrios posteriores de los vehículos, por razones de confort ambiental en el interior de los mismos, al mitigar los efectos caloríficos de la luz intensa.

Finalmente, indicar que estando lógicamente relacionadas las facultades de homologación con la posterior fase de incorporación de vehículos autotaxis a las licencias, e incluso su posterior funcionamiento en el transcurso del ejercicio individual de las licencias, así mismo se contemplan en la posterior parte dispositiva los efectos de las normas sobre revisión extraordinaria de taxis, del artículo 40, segundo párrafo, del Reglamento municipal regulador del servicio, así como los principios sobre medidas correctoras y cautelares que se deducen el Capítulo IXº de dicho Reglamento. Lo que está sistemáticamente relacionado con el artículo 45 del dicha norma reglamentaria, precepto que regula la incorporación de vehículos a las licencias; así como con los artículos 37 y 39.1.b) de la misma, en lo referente a medidas o dispositivos de seguridad que pueden incorporar los vehículos autotaxis.

Por todo ello, el funcionario que suscribe, habiendo sido el asunto previamente sometido a la consideración de la comisión de seguimiento del sector del taxi, tal como resulta preceptivo, entiende que procede la adopción del acuerdo plenario de modificación del adoptado el 28 de Septiembre de 2006, en aplicación de los preceptos reglamentarios que han sido reflejados y, así mismo, del art. 91 del vigente Reglamento municipal de los Transportes públicos de viajeros. Elevándose, en

consecuencia, la presente propuesta de resolución, para la adopción del siguiente ACUERDO:

PRIMERO. Modificar el contenido del acuerdo plenario de 28 de Septiembre de 2006, publicado en el BOIB núm. núm. 152 de 28 de Octubre de 2006, sobre homologación de vehículos aptos para ser incorporados al servicio municipal de autotaxi, en el sentido siguiente:

a) Establecer que la relación de marcas y modelos de vehículos homologados, así como los datos sobre grupo de clasificación a efectos de permanencia temporal máxima de los vehículos y otras limitaciones o características derivadas de dicha relación, serán las vigentes en el momento de la publicación de la presente resolución, conforme a la periódica actualización efectuada por el departamento de Movilidad en aplicación del punto 2º del acuerdo plenario de 28 de Septiembre de 2006. Incluyendo en dicha relación los vehículos a continuación reflejados, admitiéndose su homologación por cumplir con los criterios que se innovan mediante la presente resolución, según ha quedado acreditado en el informe técnico favorable emitido en fecha 22.4.2013, tras haber sido solicitada su homologación en la fecha que en cada caso se indica:

Marca y modelo del vehículo	Fecha de solicitud	Grupo de clasificación
Nissan/NV200	24.10.2012	A
Seat/Toledo	14.02.2013	A
Skoda/Rapid	21.02.2013	A
Chevrolet/Cruze, en las variantes: 5 puertas, 4 puertas y Sport Wagon	10.04.2013	A

b) Sustituir íntegramente el contenido del punto 3º del referido acuerdo plenario por las siguientes determinaciones, derivadas del dictamen emitido por el los servicios técnicos municipales competentes en materia de homologación de autotaxis. Dando a dicho punto la siguiente redacción:

En las autorizaciones para la homologación como autotaxis, con los efectos que se indican sobre la subsiguiente incorporación de vehículos e incluyendo otros detalles técnicos asociados a tales materias, se seguirán los siguientes criterios técnicos:

I. Además de las condiciones exigibles para la homologación, derivadas de la presente resolución, se tendrán en cuenta las normas o determinaciones aplicables sobre la disposición y ubicación de complementos y accesorios interiores o exteriores, tales como mamparas, taxímetros, impresoras, indicadores de tarifas múltiples, sistemas de seguridad, radio teléfonos, sillas de niños y cualesquiera otros. El incumplimiento de tales exigencias puede ocasionar la denegación de homologación para tipos vehículos, incluidas sus variantes, así como la no aceptación de un vehículo concreto.

II. Se denegará, en todo caso, la solicitud de autorización de un modelo o variante, cuando algunas de las cotas que afecten a la accesibilidad, a la confortabilidad de los pasajeros o a la apropiada ergonomía para la conducción, no cumplan lo establecido por la presente resolución.

III. Los vehículos deberán ir provistos de un aparato taxímetro, comprobado y precintado por el servicio de ITV del Consejo Insular de Mallorca. En ningún caso la instalación del aparato taxímetro afectará a la comodidad del usuario.

IV. Los asientos, tanto del conductor como de los usuarios, tendrán flexibilidad suficiente para ceder como mínimo seis centímetros al sentarse una persona.

V. Los respaldos, también tendrán flexibilidad suficiente para ceder como mínimo cuatro centímetros al sentarse una persona.

VI. Los vehículos homologados, posteriormente adscritos a las licencias, deberán estar clasificados como turismo, constando tal denominación en su correspondiente ficha técnica. No obstante, dentro de la clasificación de turismo, no se autorizarán las versiones descapotables, deportivas, 'crossover' o limusinas. Igualmente no se autorizarán vehículos derivados de turismo (modalidades 'combi' y furgón), furgonetas, ni vehículos todoterreno, exceptuando algún caso si fuese destinado a vehículo adaptado para el transporte de personas con movilidad reducida.

Así mismo, y a criterio discrecional y motivado del órgano municipal actuante, los vehículos deberán tener cilindrada, potencia, y acabados idóneos que garanticen una correcta conducción y una adecuada prestación del servicio.

VII. Las dimensiones mínimas y las características del habitáculo interior del vehículo y de los asientos serán las precisas para proporcionar al usuario la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio según lo dispuesto en el posterior anexo 1º sobre determinaciones especiales establecidas por la presente resolución. No obstante, y a criterio discrecional y motivado del órgano municipal actuante, se podrán aplicar excepciones en alguna de las dimensiones resultantes para el caso de

vehículos que utilicen energías alternativas, a los que se adjudica la denominación de eco-taxi.

VIII. La tapicería incorporará colores y diseño discretos, uniforme en todos los asientos, sin coloraciones vivas ni motivos añadidos, debiendo ser de un material de fácil limpieza. No se admitirá el uso de fundas de asiento universales, ni elementos de cubrición de los mismos a base de telas, mantas o elementos similares. En materia de fundas, solo se aceptarán las comercializadas o en su caso confeccionadas para cada marca y modelo de vehículo. Deberán ser de piel, piel sintética, o tela con estándares de calidad semejantes a los ofrecidos por las tapicerías que incorporan de serie los vehículos homologados para el servicio.

IX. Cuando, en razón de sus características, los vehículos adopten de serie elementos especiales, o automatismos varios, éstos deberán ser mantenidos en perfecto estado de revista y funcionamiento mientras el vehículo esté adscrito a una licencia de autotaxi. El vehículo deberá estar desprovisto de objetos o elementos decorativos o personales innecesarios para el servicio. La adecuación, conservación y limpieza de todos los elementos e instalaciones del vehículo será objeto de cuidadosa atención por su titular del vehículo autotaxi.

X. Los vehículos con una antigüedad de 10 años o más, contados desde la fecha de primera matriculación, deberán pasar una revisión municipal ordinaria cada seis meses, con devengo de la tasa correspondiente en cada revisión. En consecuencia, la presente determinación comportará la práctica de una revisión extraordinaria adicional, durante cada ejercicio anual, aplicándose preventivamente las normas sobre revisión extraordinaria del artículo 40, segundo párrafo, del Reglamento municipal regulador del servicio, así como los principios sobre medidas correctoras y cautelares que se deducen el Capítulo IX° (Título II°) de idéntica norma reglamentaria.

XI. Características necesarias para aplicar la calificación de eco-taxi en la incorporación individual de vehículos del artículo 45 del Reglamento municipal regulador del servicio: El titular de licencia interesado en que el vehículo objeto de adscripción sea considerado como eco-taxi, deberá adjuntar un certificado emitido por el fabricante o concesionario, acreditativo de que el modelo resulta reúne las características concretas aquí descritas. Así mismo, en su caso, el referido titular deberá formalizar por escrito compromiso específico sobre la utilización del combustible ecológicamente requerido.

La Administración municipal en cualquier momento podrá comprobar el cumplimiento continuado y permanente de las condiciones aquí descritas, pudiendo tomar las medidas revocatorias o disciplinarias oportunas en caso de incumplimiento o falsedad, en ejercicio de las potestades municipales. En específico, podrá ejercer en este aspecto las facultades de revisión de vehículos o las medidas cautelares y correctoras del artículo 40 y del referido Capítulo IX° del Reglamento municipal regulador del servicio.

Los vehículos catalogados como eco-taxis son los que reúnan las siguientes características técnicas en cada una de las modalidades descritas a continuación:

- Híbrido Tipo: vehículos híbridos con emisiones menores de 140 gr. CO₂/km., presentando capacidad de tracción única eléctrica mediante accionamiento específico y voluntario por el conductor, o sin capacidad de tracción única eléctrica de forma voluntaria por el conductor.
- GNC/GLP: Vehículos impulsados por GNC (gas natural comprimido) o GLP (gas licuado del petróleo) con emisiones inferiores a 170 gr. CO₂/km.
- Eléctricos: Vehículos sin auto recarga interna (BEV: Battery Electric Vehicle).
- Híbridos enchufables: Vehículos enchufables a la red con posibilidad de auto recarga interna y con autonomía mínima en modo eléctrico de 48 kms (PHEV: Plugged-in Hybrid Electric Vehicle 30 miles or more)
- Hidrógeno: Vehículos de hidrógeno con pila de combustible. No están incluidos los de hidrógeno con motor de combustión.

XII. Los vehículos podrán llevar instalada una mampara de seguridad para proteger al conductor, en aplicación de las medidas o dispositivos de seguridad de los autotaxis, previstas en los artículos 37 y 39.1.b) del Reglamento municipal regulador del servicio.

El órgano municipal actuante podrá determinar, de entre las marcas y modelos previamente homologados por la Administración competente, las que se autorizan en el municipio de Palma para su incorporación a los vehículos del servicio de taxi, de acuerdo con criterios que refuercen la seguridad y la funcionalidad. Para ello, las mamparas que vayan a ser autorizadas, a solicitud de las entidades o personas interesadas, en todo caso deberán superar los estándares siguientes:

- Será necesario que la distancia en horizontal entre el borde delantero del asiento trasero y la

mampara sea igual o superior a 30 cm. Se admitirá que esta distancia se reduzca hasta 20 cm siempre que la distancia entre el respaldo de las plazas traseras y la mampara no sea inferior a 68 cm.

- Asimismo, siempre deberá quedar libre un espacio inferior no menor de 15 cm de altura para la calefacción y refrigeración en la parte trasera del vehículo, siempre y cuando éste no disponga de salidas de aire caliente y frío propias para ese recinto.

Las autorizaciones municipales que recaigan al amparo de las presentes determinaciones únicamente facultan para instalar el elemento de seguridad en los vehículos destinatarios de las mismas y tales efectos se entenderán sin perjuicio de la responsabilidad que deba asumir el fabricante en lo relativo a la idoneidad o eficacia de la seguridad aportada por la mampara frente a atracos o eventos similares.

c) Sustituir íntegramente el contenido del punto 5º del referido acuerdo plenario, dándole la siguiente redacción: Los vidrios de los vehículos homologados atenderán al Decreto de la Alcaldía núm. 2567 de 14 de Febrero de 2011, publicado en BOIB nº 36 de 10 de Marzo de 2011, en desarrollo del art. 33.5 del Reglamento municipal regulador del servicio, debiendo alcanzarse, en consecuencia, una transmisión de luz del 70 %. No obstante, será admitida una menor transmisión de la luz en los vidrios móviles o fijos de las puertas laterales traseras, así como de los vidrios posteriores, cuando correspondan al modelo originario incorporado en fábrica y sin adopción o fijación de láminas u otros elementos para la posterior modificación de la transparencia de los vidrios.

d) Incorporar un anexo 1 al Acuerdo plenario de 28 de Septiembre de 2006 sobre determinaciones especiales de contenido normativo, deducidas de la norma UNE26-263-85 sobre características dimensionales previstas para los vehículos destinados a taxis, con el contenido que seguidamente se refleja.

SEGUNDO. Notificar la presente resolución a las entidades representativas de los intereses profesionales del sector del taxi. Entrando en vigor en coincidencia con su publicación en el BOIB. No obstante, de conformidad con el artículo 57.1 de la Ley de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, producirá efectos inmediatos la previsión sobre modelos de vehículos cuya homologación se admite en la presente resolución.

ANEXO 1 NORMAS ESPECIALES

Las cotas relacionadas a continuación se expresan en mm.

Art. 1. Designación, definiciones y dimensiones a las berlinas

Las dimensiones a controlar en los vehículos destinados al servicio de autotaxi quedan definidas de la siguiente manera:

1. Designación y definiciones

La designación y definiciones se regirán por el punto 2 de la Norma UNE 26-363-85.

1.1. - Designación

Las dimensiones referidas en esta Normativa se designaron por las letras mayúsculas siguientes:

L - Para longitudes

A - Para anchuras

H - Para alturas

a - Para ángulos

Las cotas de las distintas dimensiones se personalizarán por la letra correspondiente seguida de un ordinal progresivo. Norma UNE 26-363-85

1.2. - Definiciones

El punto "R" es el punto de referencia de una plaza de asiento indicado por el constructor del vehículo, cuyas coordenadas, determinadas en relación a la estructura del mismo, se corresponden a la posición teórica del punto de rotación tronco-piernas (punto H) para la posición de conducción o de utilización normal más baja y más retrasada prevista por el constructor del vehículo para cada uno de los asientos. Para efectos de medidas de la norma presente, este punto se considera sobre el plano medio longitudinal de cualquiera de los asientos traseros. Norma UNE.

El punto "B" es el punto de talón definido por el constructor. Norma UNE. (fig. 1).

2. Dimensiones

Se utilizarán las definidas en el punto 3 de la Norma UNE 26-363-85, con los complementos que se indican en los textos subrayados.

Las dimensiones definidas a continuación se identifican con los conceptos de:

-Longitud de la carrocería del vehículo

- Accesibilidad del pasajero en el vehículo
- Confortabilidad del pasajero en el interior del vehículo

2.1. - Longitud de la carrocería

L1 Distancia comprendida entre sus extremos anterior y posterior, incluyendo parachoques, salientes o accesorios. Norma UNE. (Fig. 2)

2.2. - Accesibilidad del pasajero

L2 Distancia horizontal libre entre los montantes medio y posterior del vehículo medida a una altura por encima de 650 mm sobre el punto más bajo del suelo de éste. La medida se exigirá en una altura mínima de 250 mm sin solución de continuidad entre estos dos montantes. (Fig. 2) Norma UNE.

L3 Distancia horizontal libre entre los montantes medio y posterior de la puerta trasera medida a una altura de $R + 250$ mm. Esta medida exigirá en una altura mínima de 200 mm sin solución de continuidad. (Fig. 2) Norma UNE.

L4 Distancia libre mínima desde el asiento trasero en: carrocería, puerta trasera en su apertura máxima, asiento delantero y otros accesorios que limiten el acceso, medida en un plano horizontal a una altura comprendida entre 40 y 75 mm por encima del umbral del agujero de la puerta. El asiento delantero se encontrará en la posición más retrasada y con el respaldo inclinado 25 grados respecto a la vertical si se lo permite su regulación. (Fig. 3 y 4). Norma UNE, complementada.

H1 Distancia libre entre el umbral y el dintel del hueco de la puerta trasera medida en un plano transversal. La medida se mantendrá como mínimo en una longitud horizontal de 300 mm en la parte superior. (Fig. 2) Norma UNE.

a1 Apertura angular de las puertas traseras. (Fig. 4) Norma UNE, complementada. No será aplicable a puertas deslizantes.

H5 Distancia vertical desde el umbral de la puerta posterior al plano del pavimento, con el vehículo en orden de marcha. (Fig. 5)

2.3. - Confortabilidad del pasajero

A1 Distancia mínima horizontal entre paneles medida en el plano transversal que pasa por el punto R del asiento trasero a una altura comprendida entre R y $R + 350$ mm sin incluir apoyabrazos, ceniceros y adornos u otros accesorios. Esta medida se mantendrá al menos a una altura de 150 mm sin solución de continuidad. (Fig. 6) Norma UNE.

L5 Proyección sobre el plano longitudinal de la traza horizontal de la distancia entre el punto B al punto R del asiento trasero del lado del conductor. (Fig. 5). Norma UNE.

L6 Distancia mínima horizontal entre el punto situado 250 mm por encima de la vertical del punto R y la parte posterior del asiento delantero; estando éste en su posición más retrasada y su respaldo a un ángulo de 25 grados respecto a la vertical, si lo permite su regulación. (Fig. 5). Norma UNE.

L7 Distancia horizontal entre el punto R y el borde delantero del asiento trasero medida en un plano longitudinal que pasa por este punto. (Fig.5) Norma UNE.

H2 Distancia entre el punto R del asiento trasero y el techo del vehículo, medida sobre una recta situada en un plano longitudinal que contiene este punto e inclinada hacia atrás en un ángulo de 8° respecto de la vertical. (Fig. 5) Norma UNE.

H3 Distancia entre el punto más bajo del suelo de las plazas traseras del vehículo y el plano horizontal que pasa por el punto R. (Fig. 5) Norma UNE.

H4 Distancia entre el punto más bajo del suelo del vehículo y el plano horizontal que delimita el umbral del agujero de la puerta. (Fig. 5) Norma UNE.

e, h, p Son las dimensiones del espacio bajo el respaldo de cada uno de los asientos delanteros y en vehículos de tres hileras de asientos, los asientos de la segunda fila, que corresponden respectivamente a la anchura, longitud y profundidad de la El espacio mencionado. (Reglamento CEPE / ONU 36, complementado). (Fig.7).

3. Posición de referencia del asiento del conductor, para una conducción ergonómica

Para determinar la posición de referencia del asiento del conductor para una conducción ergonómica y, en consecuencia, medir la cota L6, se situará en el asiento del conductor el maniquí normalizado descrito en el anexo III de la Directiva 77/649/CEE, y modificaciones sucesivas.

3.1. - Asiento del conductor con guías rectas y horizontales

Una vez sentado el maniquí sobre el asiento del conductor, sus pies se colocarán respecto de la pierna, fijando en 85 grados el ángulo del eje de la pierna con referencia al plano inferior y exterior de su zapato, de manera que la pierna y la punta del pie formen el ángulo agudo. (Fig. 8).

Con el maniquí en la posición descrita anteriormente, sentado en el asiento del conductor, con los talones apoyados en el suelo del coche, se avanzará el asiento hasta que la planta del pie derecho haga el primer contacto con el pedal del acelerador.

Establecido este contacto, se avanzará el asiento hasta su punto de fijación siguiente sobre las guías, siempre y cuando este punto se presente antes de 12 mm medidos en la horizontal, desde la posición correspondiente al primer contacto entre el pie del maniquí y el pedal del acelerador. Situado el maniquí dentro de los 12 mm citados se considerará que se encuentra en posición de referencia y que en consecuencia está más avanzado que en la posición en que se ha presentado el primer contacto descrito.

3.2. - Asiento del conductor con guías inclinadas

En caso de que las guías del asiento del conductor sean inclinadas o, no rectas, se puede producir más de una posición en la que se cumplan las condiciones indicadas en el apartado 3.1. En este caso, además de cumplir las condiciones citadas, también deberá cumplirse que el ángulo formado por las líneas de referencia de la pierna y el muslo del maniquí formen un ángulo de 115 grados o lo más cercano posible a este valor. (Fig.8).

3.3. - Asiento del conductor con otros movimientos

En caso de que el asiento del conductor admita más movimientos o que después de aplicar el párrafo 3.2, aunque existiera indeterminación en la posición de referencia para una conducción ergonómica, habrá que tener en cuenta, también, el ángulo convexo entre las líneas de referencia correspondientes en el muslo y en la espalda del maniquí.

Fijado el ángulo pie-pierna en 85 grados y el ángulo pierna-muslo en 115 grados, como se ha dicho, si aún existiera indeterminación, se considerará válida la posición de referencia para una conducción ergonómica, aquella en la que las líneas de referencia del muslo y la espalda del maniquí proyectadas sobre el plano vertical y longitudinal del

vehículo forman un ángulo de 100 grados o el próximo posible. (Fig. 8).

Art. 2. Límites de cotas y parámetros en las berlinas

Las medidas obtenidas de los vehículos presentados a aprobación, de acuerdo con el artículo anterior, deberán cumplir todos y cada uno de los siguientes límites o tolerancias, expresados en milímetros y grados sexagesimales:

1. - Longitud de la carrocería

L1> 4350

2. - Accesibilidad del pasajero

L2> 700

L4> 255

H5 <410

L3> 730

H1> 920

75 °> a> 63 °

3. - Confortabilidad del pasajero

L5> 1.570

A1> 1.400

L6 > 480 (1)

H2 > 820

L7: 330 -: - 400

H3: 320 -: - 390

H4:<160

e> 250

h> 100

p> 120 (2)

3.1. En caso de que la posición del asiento no cumpla el límite fijado por la cota L6 de esta normativa, el asiento referido se situará en la posición de referencia para una conducción ergonómica y se volverá a hacer el control de esta cota. Cuando se produzca esta situación si la medida de esta cota es válida, el fabricante deberá colocar un tope fijo en la guía del asiento de modo que quede en la posición límite prevista para esta cota o lo más cercana posible que permita la regulación del asiento, si no fuera así, no se podrá admitir el vehículo .

El fabricante del vehículo definirá como colocar un tope fijo en las guías de los asientos delanteros, en caso de que el reglaje de estos fuesen eléctricos.

3.2. En caso de que no haya el espacio bajo el respaldo de los asientos delanteros o tenga cualquiera de las cotas e, h, o p inferior a las indicadas, el límite de la cota L6 aumentará en 110 mm, y el límite a considerar será:

L6> 590

En caso de que sea necesario colocar una separación física entre los asientos delanteros y los traseros aplicada en el dorso del respaldo delantero, se hará de manera que quede absolutamente libre el espacio en cuestión.

4. - Portaequipajes

El portaequipajes cumplirá las siguientes condiciones:

4.1. Que las tres cotas siguientes: anchura total libre, longitud total libre y altura total libre, en cualquier orden, midan como mínimo 1.050 x 940 x 300 mm, con una tolerancia del -2% respectivamente y permita, sin impedir su cierre perfecto, colocar en el interior, alternativamente, una de las combinaciones siguientes:

a) una silla de ruedas, con el respaldo y el reposapiés incorporados, que plegada tenga unas dimensiones de 900 x 1030 x 290 mm.

b) tres cuerpos rígidos de las formas y las dimensiones siguientes:

b1) un cilindro recto de 360 mm de diámetro y 360 mm de generatriz, adosado por su generatriz en el fondo del maletero y dos paralelepípedos de 500 x 430 x 400 mm, o bien,

b2) el mismo cilindro citado anteriormente y dos paralelepípedos de 660x525x200 mm.

Art. 3. Límites de cotas y parámetros en los vehículos familiares

1. - Longitud de la carrocería

L1> 4350

2. - Habitáculo del conductor y pasajeros

Se seguirán las prescripciones establecidas para las berlinas en el artículo 1 y en los puntos

2 y 3 del artículo 2 de esta normativa.

3. - Portaequipajes

El portaequipajes cumplirá al menos los límites 1.050 x 1.000 x 500 mm con una tolerancia del -2%.

En los portaequipajes de los vehículos familiares que permiten colocar maletas, paquetes o cualquier otro objeto que sobrepase la altura del respaldo de cualquiera de los asientos traseros, será necesario que éstos dispongan de una protección por encima de su respaldo, que pueden ser una reja o mampara debidamente homologada, a fin de evitar que la carga del portaequipajes, en caso de una frenada, se precipite por encima del respaldo de los referidos asientos.

En este espacio no se permite la colocación de depósitos o bombonas de gas licuado, salvo en el caso de que se certifique por un Laboratorio Oficial que se cumple con los requerimientos de instalación establecidos en el Reglamento CEPE / ONU 68.

Art. 4. Límites de cotas y parámetros en los vehículos monovolúmenes de dos filas de asientos (compactos)

1. - Habitáculo del conductor y pasajeros

Se seguirán las prescripciones establecidas para las berlinas en el artículo 1 y en los puntos 1, 2 y 3 del artículo 2 de esta normativa, con las particularidades siguientes:

1.1. - Longitud de la carrocería

L1> 4100

1.2. - Accesibilidad del pasajero

L2> 720

L3> 775

H1> 1075

En caso de que la cota H5, ya establecida para las berlinas, sobrepase los 410 mm, el vehículo estará dotado de un escalón que no deberá sobrepasar los 300 mm de altura respecto al plano del pavimento.

En ningún caso se admitirá que la cota H5 supere los 550 mm.

1.3. - Confortabilidad del pasajero

A1> 1.410

L5> 1.500

H2> 825

320 <H3<390

H4<80

2. - Portaequipajes

Los portaequipajes cumplirán como mínimo los límites establecidos de 750 x 1.050 x 500 mm con una tolerancia del -2%.

Art. 5. Características de los vehículos monovolúmenes adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida

Los vehículos monovolúmenes que quieran adaptarse para el transporte de personas con movilidad reducida deberán cumplir los criterios técnicos establecidos por CEAPAT para los taxis accesibles.

-Si la altura (calzada – piso) del vehículo es superior a 250 mm, será obligatorio la instalación de, al menos, un escalón que cumpla con los requisitos especificados en la UNE 26494.

- Será obligatorio que el espejo retrovisor interior sea panorámico.

- Será obligatorio instalar, en las inmediaciones de los asientos de serie y de las puertas de acceso para los pasajeros no usuarios de silla de ruedas, asideros para facilitar las operaciones de sentarse/levantarse y entrar/salir. El color de los asideros contrastará con el de la superficie en la que se instalen y serán de un material antideslizante.

-En la homologación de estos vehículos, no se contemplan exclusivamente los criterios descritos en los puntos anteriores, sino también criterios de integración, dentro de los parámetros de lo que se considera un autotaxi convencional en España. Un vehículo tipo “furgoneta” (capacidad igual a nueve plazas, incluido el conductor) o un vehículo “todo-terreno”, que por sus características dimensionales podrían cumplir con los requisitos técnicos, ordinariamente no serán homologables como autotaxis accesibles por no responder al criterio fundamental de normalización, salvo que ello resulte posible de modo excepcional en razón de factores específicos discrecionalmente apreciados.

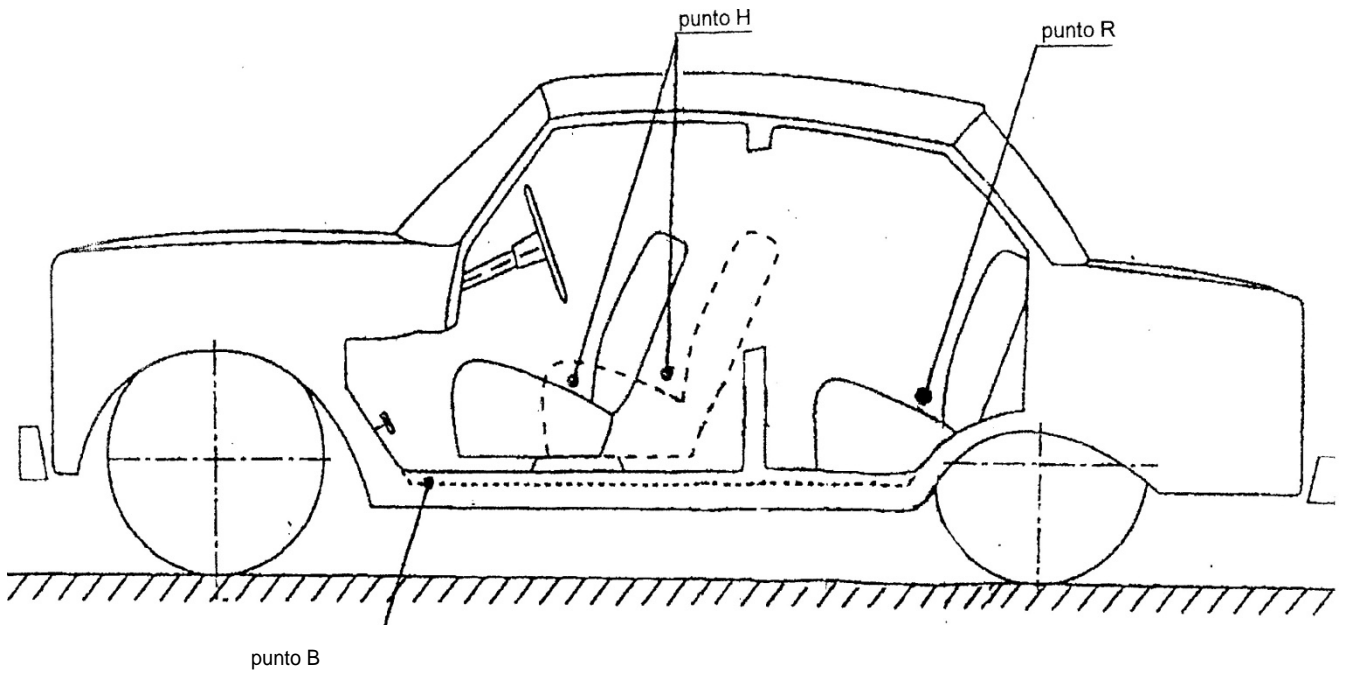


Fig. 1

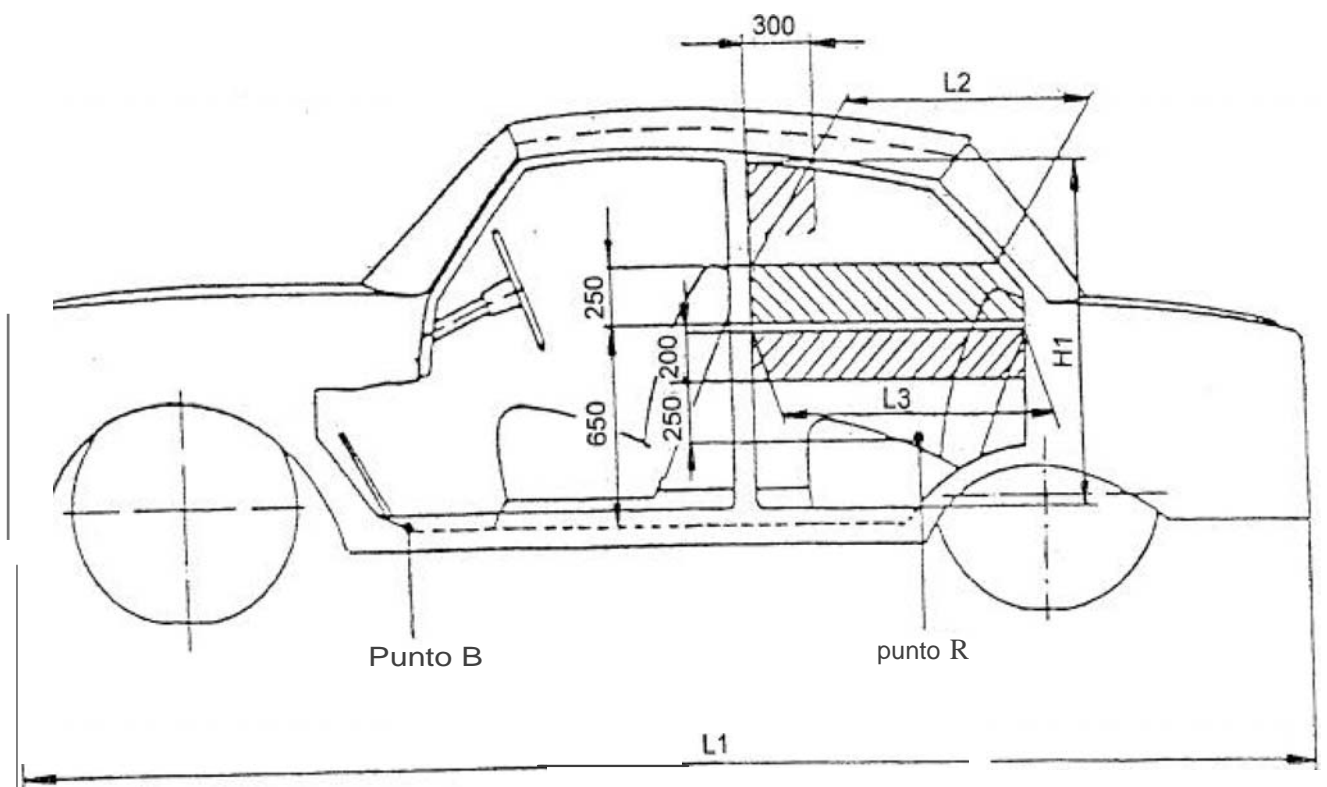


Fig. 2

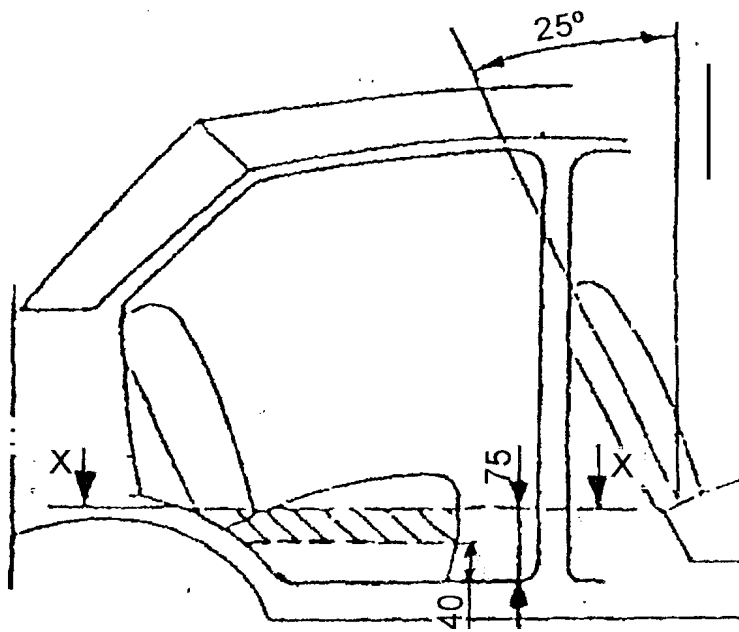
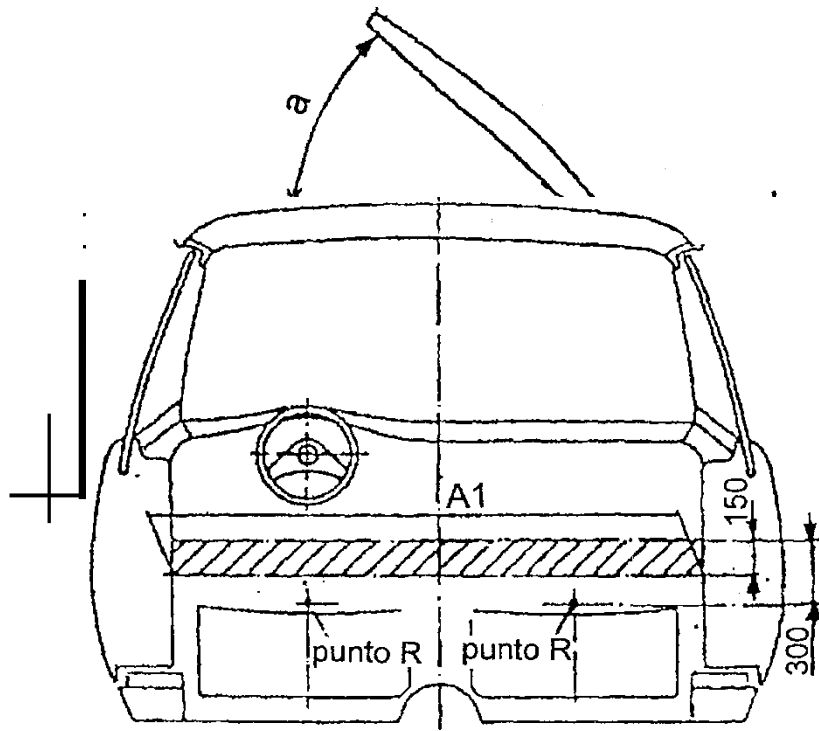


Fig. 3

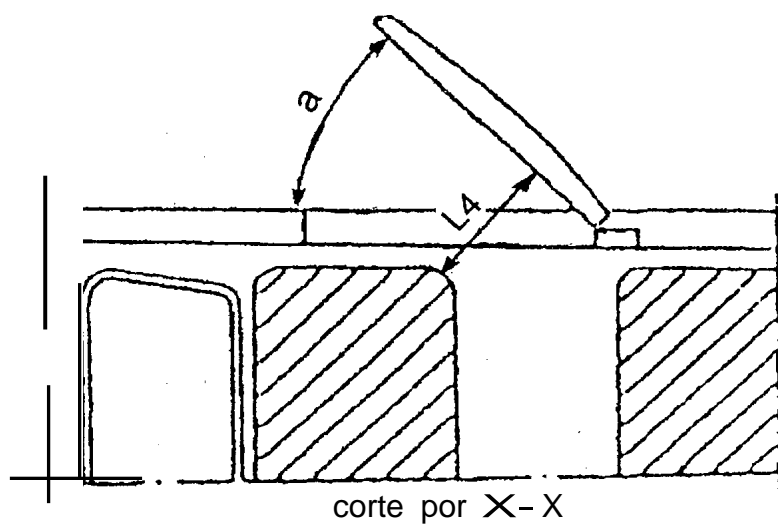
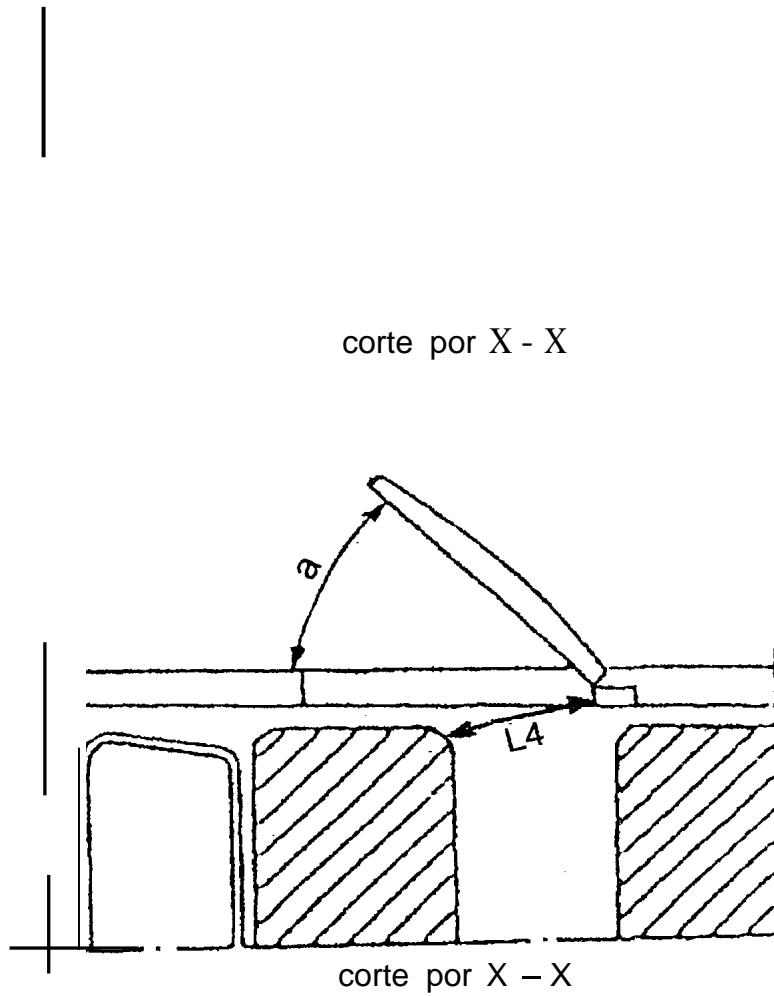


Fig. 4

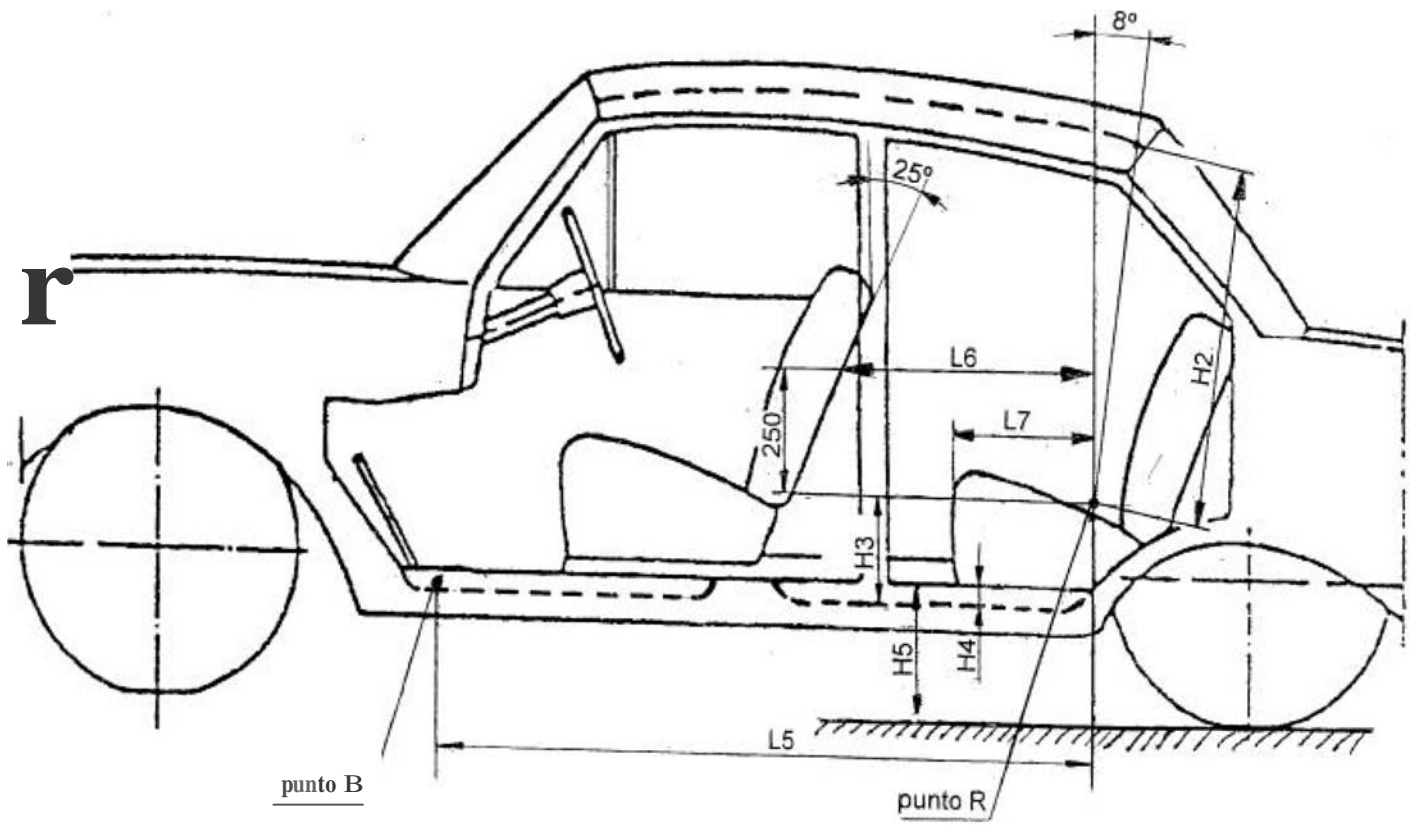


Fig. 5

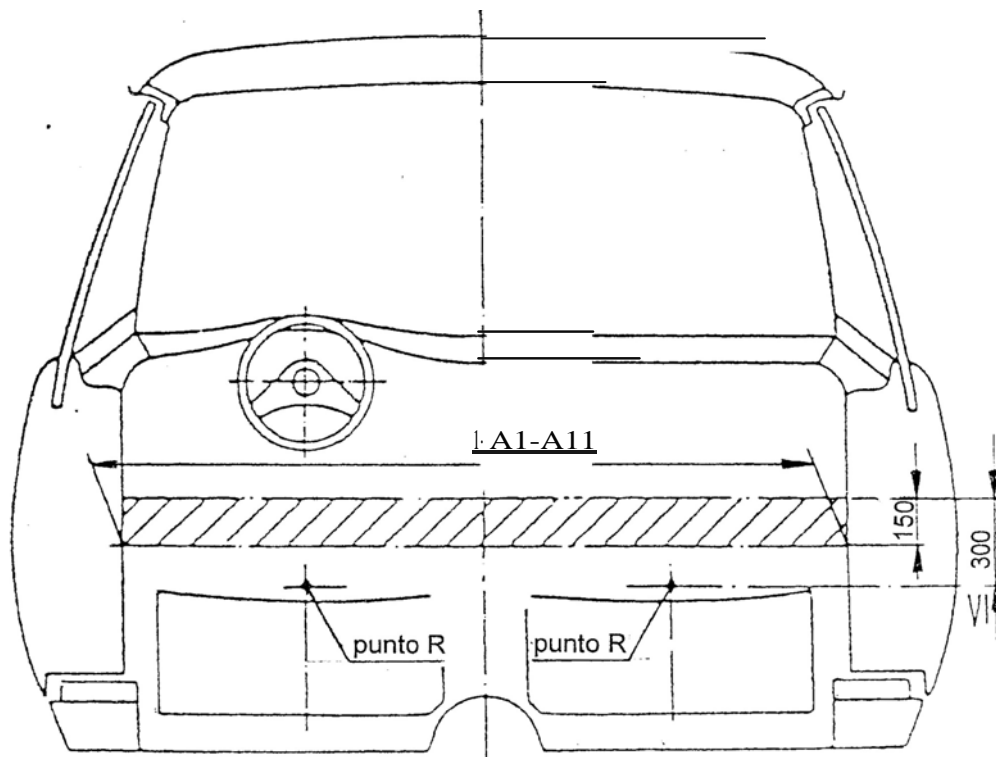


Fig. 6

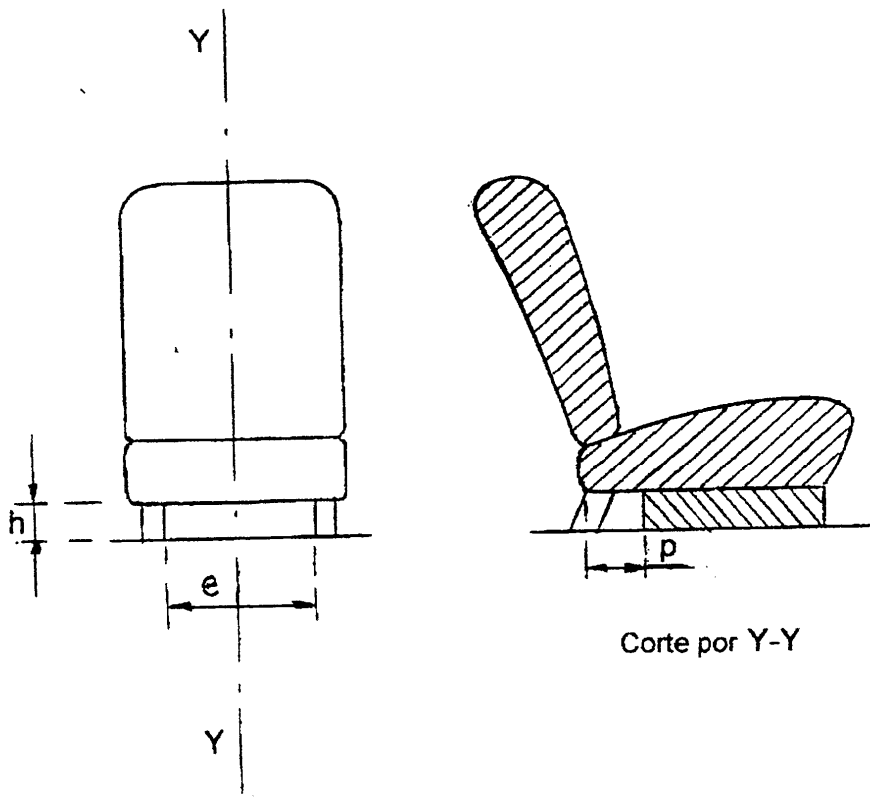


Fig. 7

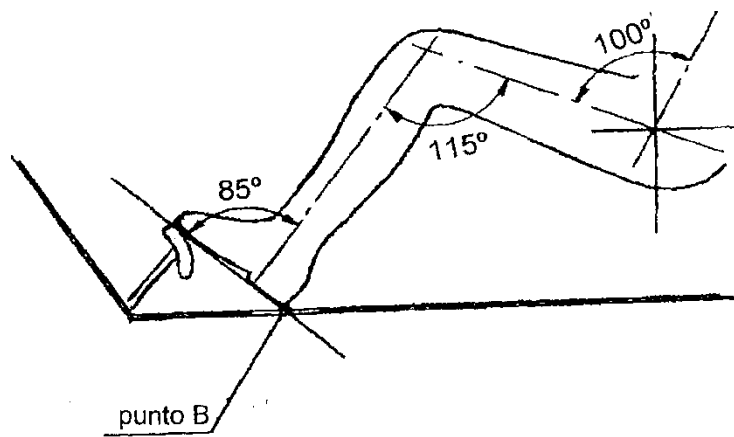


Fig. 8

Palma, a 2 de Mayo 2013.

EL JEFE DE SECCIÓN,

Emilio Vera Fernández

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO,

Miguel Femenia Reus

El Regidor del Área delegada de Movilidad

Gabriel Vallejo Gomila