

TEMA 4

LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO: ORIGEN, EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL. LA DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO Y SU ORGANIZACIÓN PERIFERICA. ESTRUCTURA ORGÁNICA Y FUNCIONAL. LAS RELACIONES INSTITUCIONALES DEL ORGANISMO. EL REGIMEN FINANCIERO DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO: PRESUPUESTO, REGIMEN PATRIMONIAL. LAS TASAS DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

1. LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO: ORIGEN Y EVOLUCIÓN.

- 1.1. Origen
- 1.2. Evolución.

2. SITUACIÓN ACTUAL. LA DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO Y SU ORGANIZACIÓN PERIFÉRICA. ESTRUCTURA ORGANICA Y FUNCIONAL.

- 2.1. Servicios Centrales
- 2.2. Servicios Periféricos

3. LAS RELACIONES INSTITUCIONALES DEL ORGANISMO.

4. EL RÉGIMEN FINANCIERO DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.

- 4.1. Introducción
- 4.2. Rasgos principales del régimen financiero de los OO. AA

5. EL PRESUPUESTO DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

- 5.1. Introducción
- 5.2. Contenido
- 5.3. Estructura
 - 5.3.1. Estructura del presupuesto de gastos
 - 5.3.1.1. Clasificación orgánica
 - 5.3.1.2. Clasificación funcional o por programas
 - 5.3.1.3. Clasificación económica
 - 5.3.2. Estructura del presupuesto de ingresos
- 5.4. Especificación de los créditos presupuestarios de los OO.AA.
- 5.5. El presupuesto de gastos de la Jefatura Central de Tráfico
- 5.6. El presupuesto de ingresos de la Jefatura Central de Tráfico

6. EL RÉGIMEN PATRIMONIAL DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

- 6.1. Introducción
- 6.2. Concepto de patrimonio y régimen jurídico
- 6.3. Tipología de los bienes y derechos del Patrimonio de las AA.PP.
 - 6.3.1. Bienes de dominio público
 - 6.3.1.1. Concepto

- 6.3.1.2. Régimen jurídico
 - 6.3.1.3. Principios de gestión y administración
- 6.3.2. Bienes patrimoniales
 - 6.3.2.1. Definición
 - 6.3.2.2. Régimen jurídico
 - 6.3.2.3. Principios de gestión y administración
- 6.4. Características propias del régimen patrimonial de la Jefatura Central de Tráfico
 - 6.4.1. Adquisición de inmuebles
 - 6.4.2. Enajenación de inmuebles
 - 6.4.3. Afectación y desafectación de los bienes
 - 6.4.4. La obligación del inventario

7. LAS TASAS DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

- 7.1. Concepto
- 7.2. El hecho imponible
- 7.3. El sujeto pasivo
- 7.4. Exenciones y no sujeciones
- 7.5. Devoluciones
- 7.6. Modificación de la cuantía de la tasa

1. LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.

Antecedentes.

Para hablar de la necesidad de creación de la Jefatura Central de Tráfico hay que remontarse en el tiempo y hablar de antecedentes. La existencia de vehículos de tracción animal, carros y coches, y animales de montura que pululaban por los caminos de la geografía española no planteaba, en verdad, serios problemas que no fueran los derivados de vuelcos y roturas de sus elementos básicos o asaltos de maleantes.

Desde un punto de vista estrictamente normativo, y dejando aparte los antecedentes que por su antigüedad tan solo tendrían carácter puramente anecdótico –como el Reglamento Regulador del Tráfico en París, en la época del reinado de Felipe Augusto, y la Novísima Recopilación juntamente con normas dictadas por los Reyes Católicos, Felipe II, Fernando VI, Carlos III, o disposiciones referidas a la Superintendencia de Caminos y Posadas, unida a la de Correos-, el más inmediato es sin duda el Reglamento de Policía de 20 de febrero de 1824, sobre expedición de licencias para la circulación de coches, así como las Órdenes de 1825 y 1830, que sancionaban a quienes transitaran con carruajes y ganados por los márgenes de los caminos.

En el año 1847 aparece el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, al que se fijan determinadas competencias en materia de caminos, a la vez que se organiza el Cuerpo del mismo nombre, del que emanaron diversos Reglamentos de Caminos Vecinales, de Conservación y Policía de Carreteras de 1867.

El primer Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras de España data de 17 de septiembre de 1900, teniendo como principio la exclusiva finalidad de regular la circulación de los automóviles, más por las calles de las ciudades que por las carreteras nacionales.

El mismo Reglamento de 1900 contempla también a los conductores, y se regula, por primera vez en la historia, la necesidad de que el conductor esté habilitado administrativamente para conducir el vehículo, a cuyo efecto disponía que “nadie podrá conducir un automóvil por las carreteras si no posee un permiso expedido por el Gobernador de la Provincia en que tenga su domicilio”. Era preciso, además, examinar los antecedentes y documentos relativos a la aptitud del interesado, haciéndole las preguntas y sometiéndole a las pruebas que consideraran necesarias.

Igualmente dispone el Reglamento, en su art. 16, que los automóviles que circulen por las carreteras estarían sujetos no solo al mismo sino también al Reglamento de policía y conservación de carreteras de 19 de enero de 1867, disponiendo que las multas contenidas en dicho Reglamento serían aplicables a los conductores de automóviles. El artículo 20 establecía, por su parte, que el conductor

que en el transcurso de un año infringiese dos veces las prescripciones reglamentarias en lo que hace referencia a sus deberes, podrá ser privado de su permiso para conducir automóviles.

La Real Orden de 24 de mayo de 1907 vino a subsanar las anomalías creadas durante estos primeros seis años de vigencia del Primer Reglamento y de la vida administrativa de los automóviles y sus conductores, ante la falta de un criterio uniforme en la regulación de las inscripciones, registros y certificaciones de los vehículos y de los permisos de conducción tanto de los Ayuntamientos como de los Gobiernos Civiles, dotándose a las placas de matrícula de un criterio uniforme respecto a la numeración combinada de la contraseña de la provincia respectiva y, separado por un guión, el número de orden de la licencia, normativa que ha regido hasta el año 2000.

La promulgación de nuevas normas, como los Reglamentos para Vehículos de Motor Mecánico por las vías públicas de 1926, y otro posterior de 1928, desembocaron en el primer Código de la Circulación de 1934.

Llegado el año 1954, la coyuntura económica de un lado, y la aparición incipiente de la industria del automóvil nacional, propició un aumento tan enorme como desproporcionado del parque automovilístico –superior a un 300%- lo que provocó en 1959 la necesidad de considerar la dispersa legislación existente hasta el momento en materia de tráfico y transporte vial, para adecuarla, no a las necesidades reales de entonces, sino como una imperiosa visión de futuro. Era necesario, en definitiva, reglamentar el fenómeno circulatorio en el que intervienen tres factores que no pueden ignorarse ni ser tratados de forma estanca, sino en íntima simbiosis: la vía, escenario donde se desarrolla este fenómeno; el vehículo, medio de que dispone el hombre para circular por aquélla, y el propio hombre como auténtico protagonista, que utiliza la vía en su doble consideración de conductor y peatón.

Es este el momento que contempla la Ley 47/1959, de 30 de julio, de creación de la JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, en cuyo Preámbulo se expone la necesidad de una ordenada y sistemática regulación, con adopción de medidas precisas para conseguir que tanto las disposiciones hasta entonces vigentes como las que en lo sucesivo se promulgasen, tuvieran la máxima eficacia. Era preciso un nuevo planteamiento en cuanto a la distribución de competencias en materia de circulación y transporte por carretera, vigilancia de tráfico y facultad sancionadora de las infracciones que se cometieran en estas materias.

Completa la Ley 47 mencionada su contenido, atribuyendo la facultad sancionadora en esta materia a los entonces Gobernadores Civiles, y las funciones de vigilancia a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil –que igualmente se crea para esta misión dentro de la propia Guardia Civil-, que vino a sustituir al Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico, quién venía desempeñando su cometido desde la terminación de la guerra civil.

Cuando en 1960 la Jefatura Central de Tráfico comienza su andadura, se concibe como órgano de coordinación y dirección de todas las actividades que en

relación con el tráfico se encomiendan al Ministerio de la Gobernación, conservándose por parte del Ministerio de Obras Públicas todas las competencias relativas a la infraestructura viaria, y por el Ministerio de Industria todo lo relacionado con el vehículo, incluida la declaración de aptitud técnica de sus conductores, que desde 1967 asume la propia Jefatura Central de Tráfico.

1.1. ORIGEN

Como ya se ha anunciado, la Ley 47/1959, de 30 de julio (BOE núm. 182, de 31 de julio), de Circulación Urbana e Interurbana, regula la competencia en materia de vigilancia del tráfico, circulación y transporte por carrera y las facultades para sancionar las infracciones que en la misma materia se cometan. Las primeras se las encomienda al Ministerio de la Gobernación y la segunda a los Gobiernos Civiles. En su artículo 3, la citada Ley considera que el Ministerio de la Gobernación ejercerá las facultades que se le atribuyen en la misma, mediante los servicios y mandos de las Direcciones Generales de Seguridad y Guardia Civil y de los Gobiernos Civiles, constituyéndose, como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación, la Jefatura Central de Tráfico. Esta Ley fue desarrollada por el Decreto 1666/1960, de 21 de julio (BOE núm. 221 de 14 de septiembre) y múltiples normas posteriores, a algunas de las cuales nos referiremos más adelante.

1.2. EVOLUCIÓN

La Jefatura Central de Tráfico inicia su actividad bajo la dependencia –aunque durante un corto espacio de tiempo- de la Dirección General de Seguridad, con cuyo titular despachaba los asuntos el Jefe Central de Tráfico.

La primera estructura que formalmente adopta ya en 1960 es: un Jefe Central de Tráfico, un Secretario General, seis Jefes de Sección y dieciséis Negociados. Las cincuenta Jefaturas provinciales estaban organizadas uniformemente, con un Jefe Provincial y tres Negociados (Conductores, Vehículos y Sanciones).

A partir de este momento, las necesidades sentidas por el Organismo, derivadas unas veces del incremento en la prestación de servicios que le son propios, y otras de la asunción de nuevas competencias, obligan a la variación de su estructura orgánica inicial.

Independientemente de variaciones parciales que si bien en su momento tuvieron plena justificación y lógica importancia, merecen destacarse las reestructuraciones del Organismo llevadas a cabo en el año 1972, con la creación de los Servicios de Normativa del Tráfico y Disciplina Vial, y de Regulación y Seguridad del Tráfico. En 1974, cuando se implanta un sistema periférico distinto del tradicionalmente mantenido y que no tuvo éxito, cual fue la creación de siete Jefaturas Regionales.

En 1977, se crean tres Subdirecciones Generales, siete Servicios y 23 Secciones, y se suprimen las Jefaturas Regionales. En 1982, manteniendo las tres Subdirecciones, se incrementan a doce los Servicios y aparece la figura del Inspector-Coordenador. En 1989 se crean figuras administrativas nuevas como

las Subdirecciones Generales Adjuntas y Jefaturas de Área, a la vez que aparece la figura del Subjefe Provincial en las Jefaturas de Tráfico.

Existe “ad hoc” la figura de Jefatura Coordinadora, que engloba a varias Jefaturas Provinciales aunque no sean de la misma Comunidad Autónoma. Las Jefaturas de las mismas, además de las competencias y responsabilidades que les son propias en cuanto Jefaturas Provinciales, asumen además la de coordinar la actuación dentro de su zona, con objeto de planificar y poner en marcha actuaciones en materia de seguridad vial. Sus titulares son convocados a reuniones a los Servicios Centrales, para analizar diversos temas que afectan a todas las Jefaturas.

Actualmente existen las siguientes: Jefes Provinciales de Tráfico de las Jefaturas de A Coruña, Barcelona, Las Palmas, Madrid, Sevilla, Toledo, Valencia, Valladolid y Zaragoza.

La Organización actual de las zonas de coordinación es la siguiente:

- *MADRID y EXTREMADURA, Jefaturas de Madrid, Cáceres y Badajoz.
- *CASTILLA y LEÓN, ASTURIAS Y CANTABRIA: Jefaturas Provinciales de Valladolid, Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Zamora, Asturias y Cantabria. *GALICIA Jefaturas de A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra.
- *CATALUÑA: Jefaturas Provinciales de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona.
- *COMUNIDAD VALENCIANA, ILLES BALEARS Y MURCIA: Jefaturas Provinciales de Valencia, Alicante, Castellón, Illes Balears y Murcia. *ARAGÓN, LA RIOJA, NAVARRA Y PAÍS VASCO: Jefaturas Provinciales de Zaragoza, Huesca, Teruel, La Rioja, Navarra, Álava, Guipúzcoa y Vizcaya.
- *CASTILLA LA MANCHA: Jefaturas Provinciales de Toledo, Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara.
- *ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA: Jefaturas Provinciales de Sevilla, Cádiz, Córdoba, Huelva, Málaga, Almería, Granada, Jaén y las Locales de Ceuta y Melilla.
- *ISLAS CANARIAS: Jefaturas Provinciales de Las Palmas y S.C. Tenerife.

En 2004, se crea el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que recoge las competencias que tenía asignado el Secretariado Permanente de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial, con el objetivo de dar un impulso a los estudios estadísticos y en profundidad de las consecuencias de los accidentes de tráfico y adoptar medidas para evitarlos. Dicho Observatorio Nacional de Seguridad Vial fue suprimido en 2012 por el Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (BOE 18 de febrero 2012) cuyas competencias fueron asumidas por las Subdirecciones Generales de Análisis y Vigilancia Estadísticas y a la de Intervención y Políticas Viales vigentes a fecha de publicación del Real Decreto.

Actualmente y desde la publicación del Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior , en su

apartado 11.2 c). detalla de nuevo la creación y existencia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

A lo largo de estos años, se ha asistido a un importante proceso de mejora y a la asunción de retos arriesgados. Aunque esto se ha notado en todas las áreas de actividad, vamos a referirnos a algunos de estos hitos:

- 1962. Se comienzan a emplear los impresos múltiples normalizados en las Jefaturas Provinciales, para las diversas actuaciones en materia de conductores, vehículos y sanciones.
- 1965. Se informatiza el proceso de expedición del permiso de conducción.
- 1967. Se asume la realización de las pruebas para la obtención del permiso de conducción (hasta entonces competencia del Mº de Industria).
- 1976. Se crea la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial (remodelada en 1979).
- 1978. Se mecanizan las tasas de los diversos trámites a la vez que se instalan los primeros ordenadores y procesadores de texto.
- 1980. Se inicia el teleproceso.
- 1982. Se informatiza el proceso de vehículos.
- 1984. Se instaura la informática para el control del tráfico en las vías interurbanas.
- 1988. Se inicia el proceso de envío de la revisión del permiso de conducción por correo.
- 1989. Implantación de la gestión por objetivos del Organismo.
- 1990. Ley de Seguridad Vial. Informatización de sanciones.
- 1993. Se inician las campañas agresivas en materia de divulgación.
- 1993. Se establece el “Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial”.
- 1995. Se aprueba el Plan Integra, para la informatización de todos los procesos de la Dirección General.
- 1997. Se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, bajo la presidencia del Vicepresidente 1º del Gobierno, asumiendo el Organismo la Secretaría del mismo.
- 1998. Difusión de la información del tráfico de las carreteras a través de GSM.
- 2000. Se pone en marcha el sistema bidimensional PDF con las Gestorías para la presentación de documentación.
- 2000. Implantación del nuevo modelo de matrícula de vehículos, desapareciendo las siglas de la provincia y estableciéndose el sistema alfanumérico.
- 2004. Se implanta el permiso de conducir en tarjeta plastificada, según modelo de la Unión Europea.

- 2005. Se regula, por Ley, el permiso y la licencia de conducción por puntos.
- 2006. Implantación del permiso de conducir por puntos. A todo conductor se le otorga un crédito de 12 puntos.
- 2006. Se crea la figura del Fiscal Especial de Seguridad Vial.
- 2007. Modificación del Código Penal, en materia de Seguridad Vial. Figuras delictivas relacionadas con los grandes excesos de alcohol y velocidad, y la conducción sin permiso.
- 2007. Se abre un capítulo de subvenciones para las asociaciones de víctimas y familiares de víctimas de tráfico.
- 2008. Puesta en marcha del Centro ESTRADA, para la recogida y posterior comunicación de las denuncias registradas por los radares fijos.
- 2010. Conexión informática con los Centros de Reconocimiento de Conductores para la recogida de documentación de las revisiones del permiso de conducir y expedición de permiso temporal.
- 2010. Puesta en marcha de la dirección electrónica vial –DEV- y del tablón edictal de sanciones de tráfico –TESTRA-.
- 2010. Se han implementado la matrícula telemática en todas las provincias de España.
- 2011. Posibilidad de abono de las sanciones de tráfico por teléfono -060-.
- 2013-2014 Implantación de Cita Previa en las Jefaturas.
- 2014 Eliminación de pago en metálico en Jefaturas.
- 2015-2019: Posibilidad de realizar trámites desde la página www.dgt.es Lo tramites se van ampliando desde su sede electrónica: obtener informes de vehículos, pago de tasas, abono sanciones de tráfico etc.
- 2019: Celebración de los 60 años de la Dirección General de Tráfico.
- 2019: Nueva sede electrónica en la página www.dgt.es como inicio de la nueva aplicación de tráfico a usar con dispositivos móviles MiDGT.

TRAMITES QUE A OCTUBRE DE 2019 PUEDE REALIZAR UN CIUDADANO SIN ACUDIR A UNA JEFATURA PRVINCIAL DE TRAFICO , O SOLO A RECOGER EL TRAMITE YA HECHO:

Todos los trámites... sin acudir a la DGT

	TRÁMITE	FORMAS DE TRAMITARLO
Permiso de conducir	Renovación	Centros de reconocimiento
	Duplicado	060 / Sede electrónica/Gestores
	Permiso internacional	Sede electrónica* Gestores
	Cambio de domicilio (para notificaciones)	060 / Sede electrónica/Gestores Ayuntamientos con convenio
	Consulta saldo de puntos	Sede electrónica
Vehículos	Matriculación del vehículo	Gestores
	Duplicado del permiso de circulación	Sede electrónica* Correos/Gestores
	Cambio de domicilio fiscal del vehículo (personas físicas)	060/Gestores Ayuntamientos con convenio
	Informe de vehículos	Sede electrónica Gestores
	Designar conductor habitual	Sede electrónica
	Baja definitiva del vehículo	Desguaces o Centros Autorizados de Tratamiento (CAT)
Multas	Pago	060 / Sede electrónica/Gestores Correos Caixabank
	Identificar al conductor y presentar alegaciones/recursos	Sede electrónica Gestores
Otros	Distintivos ambientales **	Gestores /Correos
	Cita previa	060 / Sede electrónica

* Habrá que recoger el documento en una jefatura

** Flotas y colectivos profesionales tienen otros canales para obtener los distintivos ambientales.

Más información: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/distintivo-ambiental/index.shtml>

Los que se pueden realizar en la Sede electrónica...

Hace unos tres meses que se puso en marcha la [Sede Electrónica de la DGT](#). Además de ofrecer información sobre Tráfico, permite realizar muchas gestiones vía telemática, desde casa, sin desplazamientos ni esperas. Algunas son:

- Cambio de domicilio del permiso de conducir
- Consulta del saldo de puntos
- Duplicado del permiso de circulación
- Informe de vehículos
- Designar conductor habitual
- Pago de multas
- Identificar al conductor de una infracción
- Presentación de recursos y alegaciones
- Solicitar cita previa
- Consulta del distintivo ambiental de un vehículo
- Registro de apoderamiento

En el caso del permiso internacional y del duplicado del permiso de conducir, pueden tramitarse electrónicamente, pero habrá que recoger los documentos en las Jefaturas.

... y en el 060

También se puede ahorrar tiempo y desplazamientos llamando al 060. A través del teléfono, puede pagar multas, cambiar el domicilio del vehículo, y el del carné de conducir y solicitar un duplicado del permiso de conducción.

La evolución que la Jefatura Central de Tráfico ha experimentado en **otras áreas de actividad**, han sido:

La D.G.T. inició sus actividades en **telemática vial** en 1982, con la primera instalación de señalización variable y la sensorización del tramo de autopista de la N-II entre Madrid y el aeropuerto de Barajas, y ha sido la impulsora de esta actividad en España, con fuertes inversiones. Dado que la telemática, es sólo una herramienta enmarcada dentro del esquema general de gestión de la circulación y no debe verse como un elemento independiente o aislado de ella, la D.G.T. ha considerado en los planes estratégicos que guían el desarrollo de sus instalaciones, las dos facetas que esta tecnología presenta: La electrónica embarcada en los vehículos, que nos lleva al concepto de “vehículo inteligente”, y la situada en la vía, que da paso al de “carretera inteligente”. Con su uso es posible abordar, en la actualidad, los tres objetivos básicos de la gestión del tráfico; optimizar el uso de la red, adecuando demanda y oferta; asegurar la vialidad, es decir, hacer posible un desplazamiento seguro, cómodo y eficiente; y garantizar la movilidad de personas y mercancías, proporcionando servicios a los ciudadanos, ya sea cuando viajan, ya sea cuando se transportan sus bienes.

Como tal aplicación de gestión, una instalación típica de tráfico, en un tramo de autovía cuenta básicamente, con tres subsistemas componentes: el de monitorización; el de procesamiento; y el de actuación sobre el tráfico, soportados por un, más o menos complejo, sistema de comunicaciones entre la carretera y el centro de control. El primero de ellos, la red sensores, permite determinar, minuto a minuto, los valores de las variables características del flujo circulatorio y puede, además, complementarse con un sistema de televisión en circuito cerrado. El segundo consiste en un sistema computerizado de control que permite la toma de decisiones de forma automática o semiautomática. El tercero, por su parte, consta de un conjunto de señales variables, semáforos, balizas luminosas, barreras, etc., ubicado en la carretera que permite hacer llegar a los usuarios mensajes, recomendaciones e instrucciones.

Desde hace más de 20 años los tramos de la red viaria dotados con equipamiento de monitorización y con carteles de mensajes variable han crecido en paralelo con el desarrollo de la red viaria de gran capacidad y con los avances en la tecnología de telecomunicaciones. Así, en la actualidad, la D.G.T. controla con estos sistemas más de 1.000 km. de la red, concentrados fundamentalmente en el entorno de las grandes ciudades españolas. Se cuenta con centros de gestión de tráfico, (Madrid, Valencia, Málaga, Sevilla, Zaragoza, Valladolid y A Coruña) que además de constituir una red sobre el territorio nacional, juegan un importante papel en sus respectivas coberturas regionales. Además, existen Centros Locales de Gestión, en Albacete, Asturias y Cantabria.

La expansión citada, hasta alcanzar un rango regional, ha hecho que sean cada vez mayores las actuaciones y el número de equipos instalados en vías de titularidad autonómica o incluso provincial. Por supuesto, si se pretende que en el futuro todas las vías de mayor categoría estén dotadas de un equipamiento telemático apropiado y normalizado, con el objeto de proporcionar un servicio homogéneo en los viajes de largo recorrido, no es posible olvidar a las autopistas explotadas en régimen de concesión y sometidas a peaje.

De las distintas aplicaciones tecnológicas existentes, la más desarrollada por la D.G.T. es la relacionada con la información vial, terreno donde los avances y servicios de la telemática aplicada al transporte son más palpables para la totalidad de los conductores. Cuando la D.G.T. puso en marcha, en 1985, el servicio de información por teléfono, ni los más optimistas podían suponer que con ello la Administración empezaba un servicio que años más tarde, iba a ser considerado por los ciudadanos una de las prestaciones más importantes proporcionadas por la Administración.

En 1989 se dotó el servicio con un número de teléfono de llamada gratuita, el 900-123-505, que ha pasado de atender poco más de 200.000 llamadas en 1990, a más de dos millones en el último año. Sin embargo la atención telefónica personalizada tiene sus limitaciones, sobre todo en los momentos punta en que, por períodos vacacionales o por circunstancias meteorológicas, la circulación se vuelve masiva y difícil. Las series temporales de las que disponemos, muestran que, en los últimos años, mientras el crecimiento en las atenciones al ciudadano ha seguido una progresión creciente, el de las demandas de información ha sido exponencial. Por ello, en 1993 se diseñó el programa para la difusión de la información de tráfico, que prácticamente ha sido completado y que permite en la actualidad al ciudadano,

acceder a la base de datos de la información del estado de carreteras por Internet, teletexto, teléfono móvil, vía digital y boletines informativos de radio.

El teléfono 900 fue objeto de sustitución por el 011. Este número, que es accesible desde cualquier lugar del territorio nacional, incluidas aquellas comunidades que tienen transferidas las competencias en materia de Tráfico, tendrá un coste similar al de una llamada telefónica nacional.

La Dirección General de Tráfico es pionera en la aplicación del WAP, -el nuevo sistema mundial de tecnología interactiva para acceder a Internet desde teléfonos móviles, para el cual ha desarrollado un conjunto de páginas accesibles desde teléfonos WAP con diversa información de servicio público y con los smartphones, además cuenta con su propia aplicación para móviles y tablets. La pagina www.dgt.es será el punto de acceso.

- . Consultas interactivas sobre el estado de las carreteras, retenciones, puertos de montaña o cualquier otra incidencia (con información actualizada constantemente las 24 horas del día).
- . Información detallada sobre diversos trámites administrativos como obtención y renovación de permisos para conducir, matriculación, transferencia o baja de vehículos y sus tasas correspondientes, así como las direcciones y teléfonos de las distintas jefaturas provinciales de tráfico donde hay que realizar los trámites.
- . Noticias de actualidad y recomendaciones sobre tráfico y seguridad vial.

En materia de **Formación Vial**, se han venido impartiendo cursos, de profesores de formación vial, directores de escuelas de conductores, examinadores, profesionales de los centros de reconocimiento de conductores; proyectos de investigación y desarrollo, ponencias y comunicaciones en reuniones científicas.

En **Educación y Divulgación**, se han venido dando cursos, en estas materias, a profesores de colegios e institutos, centros de formación de profesorado, ayuntamiento-policías locales, escuelas de ocio y tiempo libre; se han celebrado concursos sobre el tráfico y la circulación vial; programas para mayores, etc. Hay que hacer mención especial al papel que juegan los Parques Infantiles de Tráfico en la educación vial infantil y al que nos referimos en el temario, en el grupo de materias específicas.

Especial referencia merecen las *campañas continuadas de divulgación de la seguridad vial*. La Jefatura Central de Tráfico viene realizando labores divulgativas a través de campanas de concienciación a los conductores y peatones desde hace más de 50 años, si bien las que mayor relevancia han adquirido datan de 1993 y años siguientes. En ese año, se optó por un cambio radical en la línea seguida hasta entonces mostrando toda la crudeza de los accidentes. Desde este año se adopta una línea realista y dramática, mostrando la realidad de las consecuencias de los accidentes, desde el momento de producirse éstos, hasta sus secuelas físicas y su trascendencia social y familiar, utilizando en algunos casos testimonios reales de personas que sufrieron en su propia carne dichas consecuencias.

Las campañas continuadas de divulgación de la seguridad vial tienen los objetivos de prevención de la accidentalidad, de reducción de sus consecuencias y de motivación a la población hacia la aceptación positiva de la normativa sobre

tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Los soportes utilizados de difusión, como viene siendo habitual han sido la televisión, la prensa, el cine e internet. Interesa resaltar la realización en 2002 de una campaña específica del peatón, bajo el lema "*la primera norma de circulación del peatón es el sentido común*", con el objetivo de resaltar que los peatones son un sujeto más de la circulación que debe cumplir las normas y que, además, es el factor más vulnerable en el tráfico.

En 2017 se realizó una campaña para concienciar a todos los usuarios de las vías que los ciclistas son usuarios vulnerables y debe existir respeto mutuo.

Por primera vez en la historia, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha dedicado el Día Mundial de la Salud, específicamente a la seguridad vial. Se celebra tradicionalmente el 7 de abril, conmemorando la fecha de la fundación de la OMS, y constituye una de las principales herramientas de sensibilización con que cuenta este Organismo para llegar a los ciudadanos y hacer que participen en el debate y discusión de cuestiones importantes para la salud.

Hay otros importantes proyectos que se han venido desarrollando, entre ellos el proyecto **TRAFINET**, que consiste en la sustitución de la red de teleproceso utilizada para la informática de gestión del Organismo, por una red de comunicaciones de área extensa con protocolo IP, que permite implantar nuevos servicios basados en la tecnología de Internet.

En materia de mejora de la **seguridad vial**, El **Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011/2020**, tuvo un objetivo claro: Reducir casi un 40% los muertos por accidentes de tráfico para 2020 y recoge toda una batería de medidas y objetivos para mejorar la seguridad vial durante la próxima década.

-descender los atropellos por salida de la vía en carretera convencional en un 30% o en accidente "in itinere", llevar a cero el número de niños fallecidos sin sistema de retención infantil, y la disminución en un 20 por ciento de los fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.

-Otros de los objetivos recogidos en este plan son reducir un 25% los conductores de 18 a 24 años que pierden la vida o resultan heridos graves durante los fines de semana, reducir también en un 10% las muertes entre los mayores de 64 años, reducir un 50% los vehículos ligeros que superan en más de 20 km/h el límite de velocidad, bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios, y lograr que un millón de personas más se conviertan en ciclistas en sus desplazamientos habituales sin que se incremente la tasa de mortalidad de estos

En materia de **seguridad de los vehículos**, actualmente existe la conexión con las estaciones de ITV, para conocer el resultado de la inspección "on line" en los registros de la Dirección General.

En un Informe de un vehículo se puede conocer los resultados de las ITV e información sobre sus elementos de seguridad.

Con estas pequeñas pinceladas se ha querido dejar constancia del continuo esfuerzo del Organismo para adaptarse a los cambios de la sociedad y evolucionar con el objetivo de satisfacer las necesidades de los clientes no solo externos (ciudadanos) sino también internos (empleados públicos).

Desde su creación en 1959, la Jefatura Central de Tráfico ha sufrido diversas modificaciones tanto en su estructura orgánica como funcional, adaptándose así a los diversos cambios acaecidos en la Administración Pública Española. La Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, supuso la necesidad, entre otras, de adaptar las diversas escalas propias del Organismo, asimilándolas a los distintos grupos establecidos por dicha Ley. Así, la "Escala Técnica de la Jefatura Central de Tráfico" (Grupo A), la de Pilotos de la J.C.T. (Grupo A), la de A.T.S. de la J.C.T. (Grupo B) y la de Conductores y Transmisiones de la J.C.T. se mantuvieron como propias del Departamento, según resolución de 21 de diciembre de 1984 y el resto de las Escalas que componían el personal, según la disposición adicional novena de la citada Ley, quedaron integradas en las Escalas interdepartamentales siguientes:

- a) Escala Ejecutiva de la J.C.T. (Grupo C1), en la Escala Administrativa de Organismos Autónomos.
- b) Escala Auxiliar de la J.C.T. (Grupo C2) en la Escala Auxiliar de Organismos Autónomos.
- c) Escala Subalterna de la J.C.T. (Grupo E), en la Escala Subalterna de Organismos Autónomos.

Conviene advertir que el artículo 33 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha dispuesto el cambio de denominación de la Escala Técnica de la Jefatura Central de Tráfico, por el de "Escala Superior de Técnicos de Tráfico".

Asimismo el artículo 50.7 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre (BOE del 31 de diciembre) de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social, declara "a extinguir" a la Escala de ATS de la Jefatura Central de Tráfico.

Como decíamos en el punto 2, desde 1959 la Jefatura Central de Tráfico ha ido evolucionando, pasando de estar dedicado casi exclusivamente a aspectos administrativos derivados del hecho circulatorio a asumir un gran protagonismo en el mundo de la Circulación Vial, poniendo en marcha actuaciones en cuanto al control y gestión del tráfico, formación de conductores, educación vial a todos los niveles, investigación de accidentes, etc., con incorporación de los medios tecnológicos más avanzados. El volumen de trámites anual alcanza cifras impresionantes, en consonancia con el incremento del censo de conductores y el parque de vehículos, lo cual evidencia la enorme demanda ciudadana de los servicios que prestan las unidades periféricas del Organismo Autónomo, en donde gracias al esfuerzo y vocación de servicio de sus empleados públicos se ha hecho posible atender la citada demanda de servicios.

Y es lógico suponer que a esta evolución deba ir unida una adaptación de estructuras, métodos de trabajo y plantilla, esfuerzo de adaptación que debe ser

continuo. Los avances tecnológicos y posibilidad de realizar cada vez más trámites en línea

2. SITUACIÓN ACTUAL. LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO Y LA ORGANIZACIÓN PERIFÉRICA. ESTRUCTURA ORGÁNICA Y FUNCIONAL.

El Director General de Tráfico es la máxima autoridad del Organismo. Es nombrado y separado del cargo por el Consejo de Ministros, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministro del Interior. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

- Ejerce la superior dirección del Organismo, impulsando y coordinando los servicios del mismo en orden al cumplimiento de sus funciones y preside las reuniones del Comité de Dirección, Convención de Directivos y Consejo Editorial de la Revista “Tráfico y Seguridad Vial”.
- Ejerce la Vicepresidencia Segunda del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, y la Secretaría de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial.
- Ostenta la representación del Organismo en el ámbito nacional e internacional.
- Ejerce las competencias, atribuidas al Ministerio del Interior en virtud de las previsiones que establece el artículo 6 en relación con el artículo 5, ambos del texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre.
- Promueve y suscribe Convenios de colaboración, celebra contratos y actos en nombre del Organismo, dispone los gastos y ordena los pagos, elabora el anteproyecto de presupuesto de ingresos y gastos, concede subvenciones, ejecuta el presupuesto, aprueba y rinde las cuentas del Organismo al Tribunal de Cuentas, ejerce competencias en materia de personal y competencias sancionadoras en materia de tráfico, y cuantas otras le sean atribuidas por norma legal o reglamentaria.

Centrándonos en la estructura orgánica de la Jefatura Central de Tráfico, debemos distinguir entre Servicios Centrales y Servicios Periféricos:

2.1. SERVICIOS CENTRALES

El Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece en su artículo 11

1. *Corresponden a la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio ejerce sus competencias sobre el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, las siguientes funciones:*

- a)** *La programación estratégica del organismo.*
- b)** *La gestión de los recursos humanos del organismo, a través de la relación de puestos de trabajo, tanto de personal funcionario como laboral, sus retribuciones, la ejecución de medidas de formación, acción social y prevención de riesgos laborales.*
- c)** *La gestión presupuestaria y económica del organismo, mediante la preparación, ejecución y control de sus presupuestos, la optimización y racionalización del gasto, así como la gestión del patrimonio del organismo.*
- d)** *El diseño e implantación de nuevos métodos de trabajo, así como la labor inspectora del organismo, sin perjuicio de las funciones atribuidas a otros órganos de la Administración General del Estado.*
- e)** *La dirección y coordinación de los programas de calidad y la dirección de la unidad de transparencia del organismo.*
- f)** *La creación de los registros y bases de datos necesarios para la ejecución de las competencias del organismo; la función de dar soporte en tecnologías de la información a las Unidades del organismo, y el impulso, coordinación y puesta en marcha de los servicios de administración electrónica.*
- g)** *La gestión de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) del organismo.*
- h)** *La elaboración de instrucciones sobre vehículos y los procedimientos administrativos relacionados con el Registro de Vehículos, así como facilitar la implantación del vehículo conectado, el desarrollo de la conducción autónoma y el impulso de plataformas tecnológicas para su gestión en el ámbito de las competencias del organismo.*
- i)** *La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías; la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte necesarios, así como propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Fomento.*
- j)** *La resolución sobre la instalación de videocámaras y dispositivos análogos para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en el ámbito de la Administración General del Estado*
- k)** *El suministro de información sobre el estado del tráfico en tiempo real.*
- l)** *El establecimiento de las directrices para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos, sin*

perjuicio de las atribuciones de las Corporaciones Locales con cuyos órganos se instrumentará la colaboración necesaria

m) *La elaboración y divulgación periódicamente de estadísticas y datos sobre emergencias en el ámbito de las competencias del organismo.*

n) *La elaboración de los planes y estrategias en el ámbito de las políticas viales, en colaboración con los agentes sociales y las Administraciones Públicas, y la difusión de las buenas prácticas.*

ñ) *El impulso de la investigación y de la innovación en materia de seguridad vial, factores influyentes e impacto de medidas específicas, incluyendo la coordinación con instituciones de carácter científico y técnico y otras Administraciones.*

o) *El desarrollo y gestión del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico; la elaboración de los indicadores y la disseminación de los mismos, así como el apoyo a las víctimas por accidente de tráfico y el impulso de las actividades promovidas por las entidades y organizaciones sin ánimo de lucro cuyo objeto primordial sea su atención, defensa o representación.*

p) *La coordinación, participación y representación en organismos nacionales e internacionales en materia de seguridad vial y gestión de la movilidad.*

q) *Los procesos de consulta y participación, a través del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.*

r) *La gestión de la educación vial, la formación de conductores, la organización de pruebas de aptitud, incluida la formación de examinadores; la regulación, el registro y el control de las escuelas particulares de conductores y de los centros habilitados para la evaluación de las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

s) *La determinación de requisitos de aptitud psicofísica para la obtención y renovación de las autorizaciones administrativas para conducir en colaboración con la autoridad sanitaria y de acuerdo con el avance científico y técnico.*

t) *El establecimiento de las directrices básicas para la programación de la educación vial, la formación e información al usuario y la divulgación en materia de seguridad vial, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Fomento.*

u) *La determinación de la normativa técnica básica en materia de tráfico y seguridad vial, y la elaboración de estudios, propuestas y anteproyectos de disposiciones sobre tráfico y seguridad vial, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Fomento.*

v) *La tramitación de procedimientos sancionadores en materia de tráfico, y los de declaración de nulidad y de lesividad.*

w) *La comunicación y divulgación relacionada con el tráfico y la seguridad en la circulación vial.*

2. *La Dirección General de Tráfico está integrada por los siguientes órganos, con nivel orgánico de subdirección general:*

a) *La Secretaría General, a la que corresponde la colaboración con el Director General para la coordinación entre los distintos servicios centrales y periféricos del organismo y la realización de las actuaciones y gestiones necesarias para el ejercicio de las funciones atribuidas al órgano directivo en los párrafos b), c), d) y e) del apartado 1.*

La realización de las actuaciones necesarias para el ejercicio de las funciones atribuidas al órgano directivo en los párrafos f) y g) del apartado 1 corresponde, bajo la dependencia de la Secretaría General, a la Gerencia de Informática, que tendrá el nivel orgánico que determine la relación de puestos de trabajo.

b) *La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología a la que corresponde la realización de las actuaciones y gestiones necesarias para el ejercicio de las funciones atribuidas al órgano directivo en los párrafos h), i), j), k) y l) del apartado 1.*

c) *El Observatorio Nacional de Seguridad Vial a la que corresponde la realización de las actuaciones y gestiones necesarias para el ejercicio de las funciones atribuidas al órgano directivo en los párrafos m), n), ñ), o), p) y q) del apartado 1.*

d) *La Subdirección General de Formación y Educación Vial a la que corresponde la realización de las actuaciones y gestiones necesarias para el ejercicio de las funciones atribuidas al órgano directivo en los párrafos r), s), y t) del apartado 1.*

3. *La Unidad de Normativa, dependiente directamente del titular del organismo, realiza las actuaciones y gestiones necesarias para el ejercicio de las funciones de los párrafos u) y v) del apartado 1. Tendrá el nivel orgánico que determine la relación de puestos de trabajo.*

Asimismo, las funciones de los párrafos a) y w) del apartado 1 se ejercerán bajo la dependencia directa del titular del organismo.

2.2. SERVICIOS PERIFÉRICOS.

La estructura actual de los Servicios Periféricos del Organismo es de 50 Jefaturas Provinciales, las Jefaturas Locales de Ceuta y Melilla (las dos son, por así decirlo, Jefaturas Locales *autónomas*, ya que no tienen una dependencia orgánica o funcional de una Jefatura Provincial) y Oficinas Locales. Hasta ahora se había optado por agrupar las jefaturas y oficinas de los servicios periféricos en grupos en función de diversos parámetros, si bien en la actualidad se está abandonando esta clasificación tradicional a favor del tratamiento individualizado de cada una de ellas,

en función de la situación de los diferentes parámetros tenidos en cuenta (análisis de cargas de trabajo, plantillas, equipos, competencias, etc.).

Vamos a dar sólo algunas pinceladas sobre la estructura de los servicios periféricos:

- a) En todas las Jefaturas u Oficinas Locales existe un Jefe de Unidad.
- b) Existe el puesto de Subjefe Provincial. Existe en su lugar un Jefe de Sección de Seguridad Vial que aparte de otras funciones, tiene también la de sustituir al Jefe de Unidad.
- c) En algunas de las Jefaturas existen Centros de Gestión del Tráfico: es el caso de las Jefaturas Provinciales de Valencia, Sevilla, Málaga, Zaragoza, Valladolid y A Coruña. Existe por tanto un Director de Centro.
- d) En algunas de las Jefaturas existen Patrullas de Helicópteros (Valencia, Sevilla, Málaga, Zaragoza, A Coruña y Valladolid), existiendo por tanto un Jefe de Sección de Patrulla. Todas las patrullas dependen funcionalmente del Servicio de Helicópteros ubicado en Madrid (Aeródromo de Cuatro Vientos).

En cuanto a las Oficinas Locales de Tráfico:

- Sabadell, Gijón y Cartagena tienen dependencia Orgánica y funcional de los Jefes Provinciales de Barcelona, Asturias y Murcia, respectivamente y tienen a la cabeza un Jefe de Oficina Local.
- Ibiza y Menorca, ambas dependen orgánica y funcionalmente del Jefe Provincial de Tráfico de Baleares, y tienen al frente a un Jefe de Oficina Local.
- La Línea de la Concepción, depende orgánica y funcionalmente del Jefe Provincial de Tráfico de Cádiz, y tiene al frente a un Jefe de Oficina Local.
- La Palma, depende orgánica y funcionalmente del Jefe Provincial de Tráfico de Tenerife, y tiene al frente a un Jefe de Oficina Local.
- Lanzarote y Fuerteventura, dependen orgánica y funcionalmente del Jefe Provincial de Tráfico de Las Palmas, y tienen al frente a un Jefe de Oficina Local.
- Vigo está integrada en la estructura orgánica de la Jefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra, de la cual depende funcional y orgánicamente. Al frente tiene un Jefe de Oficina Local.
- Santiago está integrada en la estructura orgánica de la Jefatura Provincial de Tráfico de A Coruña, de la cual depende funcional y orgánicamente. Al frente tiene un Jefe de Oficina local.
- Alcorcón y Alcala de Henares están integradas en la estructura orgánica de la Jefatura Provincial de Madrid, con un Jefe de Oficina Local.
- Talavera de la Reina está integrada en la estructura orgánica de la Jefatura Provincial de Tráfico de Toledo. Al frente tiene un Jefe de Oficina Local.
- Alcira está integrada en la estructura orgánica de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia, a cuyo frente tiene un Jefe de Oficina Local.
- Elche está integrada en la estructura orgánica de la Jefatura Provincial de Tráfico de Alicante. Al frente tiene un Jefe de Oficina Local.

3. LAS RELACIONES INSTITUCIONALES DEL ORGANISMO.

La misión del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico trae como consecuencia que esté relacionado con multitud de departamentos y organismos de carácter nacional e internacional, así como asociaciones no gubernamentales. En otros temas se detallan las relaciones de carácter internacional que mantiene el Organismo, por lo que no se va a incidir en ellas.

En cuanto a la Administración Pública, se mantienen líneas de colaboración con todos los Departamentos ministeriales y Organismos en cuyo ejercicio de las competencias que tienen atribuidas se incide directa o indirectamente en la seguridad vial y las competencias del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, que a continuación se enumeran:

a) Administración General del Estado

La Jefatura Central de Tráfico tiene relación con otras unidades de la AGE como :

1.- Ministerio del Interior :

1.1.-Dirección General de la Guardia Civil : en concreto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que cuentan con dependencia orgánica de DG Guardia Civil y funcional de la DGT.

1.2.-Dirección General de Protección Civil y Emergencias: se coordinan junto con otros organismos con el “Protocolo de Viabilidad Invernal” para asegurar la viabilidad en la red de carreteras del Estado y prestar asistencia a los ocupantes de los vehículos, en caso de condiciones climatológicas desfavorables en invierno.

2.-Ministerio de Industria: en relación con el tráfico y seguridad vial : entre ellos

- Formulan propuestas de ahorro de energía : como la que hace unos años redujo a 110 km/h el límite de velocidad genérico.
- Actuaciones en materia de calidad y seguridad industrial en el sector automovilístico.
- Promover renovación del parque automovilístico
- Implantación de elementos de seguridad activa y pasiva en vehículos...

3.-Ministerio de Justicia:

- Relación en materia penal definiendo delitos de seguridad vial

4.-Ministerio de Fomento:

- Toma de medidas referentes a infraestructuras y sistemas inteligentes de transportes
- Formación y acreditación de especialistas en auditores en seguridad vial
- Elaboración de instrucciones sobre señalización de la distancia de seguridad
- Auditorías de seguridad vial en distintas fases de proyecto de nuevas carreteras o modificación de las existentes
- Recomendaciones técnicas en el diseño de zona urbana

5.Ministerio de Sanidad:

- Campañas de promoción de traslados a pie y en bicicleta
- Prestar mayor atención en reconocimientos médicos para renovación a las personas mayores
- Mejorar la comunicación a los conductores con enfermedades que incapacitan para la conducción.
- Mejorar tiempos de respuesta en los accidentes de tráfico.

6.Ministerio de Educación:

- Buscar la transversalidad de la educación vial a lo largo de la vida educativa

b) Administración Autonómica.

En 1982, mediante Real Decreto, se realizó el traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación nacional sobre tráfico y circulación de vehículos, asumiendo por tanto dicha Comunidad las competencias delegadas en materia de vigilancia del tráfico y sanciones administrativas, permaneciendo en el Estado el resto de atribuciones.

En 1998, mediante ley Orgánica, se transfirieron determinadas competencias en materia de tráfico a la Comunidad Autónoma de Cataluña, referidas a la vigilancia de las carreteras e instrucción del procedimiento sancionador, así como en materia de educación vial. Sin embargo el traspaso no fue global sino que se hizo de manera escalonada, hasta el año 2000, en las cuatro provincias catalanas.

c) Administración Local

Determinadas competencias en materia de tráfico pueden ser asumidas por entidades locales que cuentan con policía municipal. Además de colaboración con planes de seguridad vial urbano, elaborado por la DGT en 2007 y firma de convenios de colaboración en materia de seguridad vial.

d) Otras Entidades

Al hablar de las relaciones del Centro directivo con otras Entidades nos estamos refiriendo a las que se mantienen con las Cortes Generales, dadas las comparecencias del Director General tanto en el Congreso como en el Senado, las modificaciones legislativas que son objeto de estudio y confrontación con los componentes de la Comisión no Permanente de Seguridad Vial, del Congreso, y la prestación de ayuda y colaboración en datos, informes, etc. que se soliciten.

Igualmente al Defensor del Pueblo se le presta toda la colaboración necesaria en las quejas que le son planteadas por los ciudadanos por actuaciones incorrectas en prestaciones de servicios administrativos o sanciones por infracciones a la Ley de Seguridad Vial.

Se colabora muy estrechamente con Fundaciones, Universidades, Empresas automovilísticas, Confederación de Autoescuelas y Asociaciones de Víctimas de tráfico, tanto para mejorar la seguridad vial como para apoyar las iniciativas que en esta materia presenten las distintas Entidades.

Existen también estrechas relaciones con otras Instituciones internacionales en materia de seguridad vial, pero dado que son objeto de otros temas no entramos a valorarlos.

4. EL RÉGIMEN FINANCIERO DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

4.1. INTRODUCCIÓN

Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público ya determina en su artículo 1 que *La presente Ley establece y regula las bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas, los principios del sistema de responsabilidad de las Administraciones Públicas y de la potestad sancionadora, así como la organización y funcionamiento de la Administración General del Estado y de su sector público institucional para el desarrollo de sus actividades.*

En su artículo 2 al desarrolla el ámbito de aplicación de la ley determina que se aplica la a sector público que comprende:

- a)** *La Administración General del Estado.*
- b)** *Las Administraciones de las Comunidades Autónomas.*
- c)** *Las Entidades que integran la Administración Local.*
- d)** *El sector público institucional*

El sector público institucional se integra por: entre otros por : *Cualesquiera organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes de las Administraciones Públicas.*

El Artículo 98 define los Organismos Autónomos:

1. *Los organismos autónomos son entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia, tesorería y patrimonio propios y autonomía en su gestión, que desarrollan actividades propias de la Administración Pública, tanto actividades de fomento, prestacionales, de gestión de servicios públicos o de producción de bienes de interés público, susceptibles de contraprestación, en calidad de organizaciones instrumentales diferenciadas y dependientes de ésta.*

2. *Los organismos autónomos dependen de la Administración General del Estado a la que corresponde su dirección estratégica, la evaluación de los resultados de su actividad y el control de eficacia.*

Destacando en su Artículo 99 su Régimen jurídico ;

Los organismos autónomos se regirán por lo dispuesto en esta Ley, en su ley de creación, sus estatutos, la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, y el resto de las normas de derecho

administrativo general y especial que le sea de aplicación. En defecto de norma administrativa, se aplicará el derecho común.

En cuanto a su Régimen económico-financiero y patrimonial, el art. 101 Define:

1. Los organismos autónomos tendrán, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración Pública, integrado por el conjunto de bienes y derechos de los que sean titulares.

La gestión y administración de sus bienes y derechos propios, así como de aquellos del Patrimonio de la Administración que se les adscriban para el cumplimiento de sus fines, será ejercida de acuerdo a lo establecido para los organismos autónomos en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre.

2. Los recursos económicos de los organismos autónomos podrán provenir de las siguientes fuentes:

a) Los bienes y valores que constituyen su patrimonio.

b) Los productos y rentas de dicho patrimonio.

c) Las consignaciones específicas que tuvieren asignadas en los presupuestos generales del Estado.

d) Las transferencias corrientes o de capital que procedan de la Administración o entidades públicas.

e) Las donaciones, legados, patrocinios y otras aportaciones de entidades privadas y de particulares.

f) Cualquier otro recurso que estén autorizados a percibir, según las disposiciones por las que se rijan o que pudieran serles atribuidos.

Los organismo autónomos aplicarán el régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad, y de control establecido por la Ley 47/2003, de 26 de noviembre según detalla el artículo 102.

4.2 RASGOS PRINCIPALES DEL RÉGIMEN FINANCIERO DE LOS OOAA

El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad, intervención y de control financiero de los Organismos Públicos se remite a la Ley General Presupuestaria que exige la integración de todos los Presupuestos del sector público en los Presupuestos Generales del Estado.

El régimen de los Organismos Autónomos será idéntico al establecido para la Administración General del Estado, mientras que el de las Entidades Públicas Empresariales será el establecido para las Sociedades estatales con personificación jurídico pública.

Sin embargo, en la LGP se establece un nuevo control cuando se somete a los Organismos Públicos a un control de eficacia que será ejercido por el Ministerio o (en el caso de las Entidades Públicas Empresariales) por el Organismo Público al que estén adscritas. Este control se dirigirá a comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos y la adecuada utilización de los recursos asignados.

Fuentes de financiación

En la financiación de los Organismos Públicos reside una de las principales diferencias entre los Organismos autónomos y las Entidades públicas empresariales. Simplificando la cuestión podríamos decir que los primeros se nutrirán principalmente de los Presupuestos Generales del Estado, mientras que las segundas tenderán a la autofinanciación.

Las **fuentes de financiación** de los Organismos Públicos se regulan en la LGP, que dedica un apartado a cada tipo de ente:

- Los **recursos económicos de los Organismos autónomos** pueden proceder de las siguientes fuentes:
 - Los rendimientos de su propio patrimonio, tanto los bienes y derechos que lo conforman, como los productos y rentas del mismo.
 - Los recursos públicos, integrados por: las consignaciones específicas asignadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (sin duda las más importantes en cuanto a volumen) y las transferencias corrientes o de capital procedentes de otras Administraciones o entidades públicas.
 - Los ingresos ordinarios y extraordinarios que estén autorizados a percibir, según las disposiciones por las que se rijan.
 - Las donaciones, legados y otras aportaciones de entidades privadas y de particulares.
 - Cualquier otro recurso que se les atribuya expresamente en la Ley de creación.

Las **Entidades Públicas Empresariales** podrán financiarse con los rendimientos de su propio patrimonio, los ingresos ordinarios y extraordinarios que pueda percibir y, sobre todo, con los ingresos que deriven de sus operaciones. No obstante, excepcionalmente, cuando lo establezca su Ley de creación, podrán recurrir a:

- Consignaciones específicas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.
- Transferencias de otras Administraciones o Entidades Públicas.
- Donaciones, legados y otras aportaciones de particulares.

5. EL PRESUPUESTO DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

5.1. INTRODUCCIÓN

A la luz del art. 134 CE la doctrina ha definido al Presupuesto como “El acto legislativo mediante el cual se autoriza el montante máximo de los gastos que la Administración podrá realizar durante un período de tiempo determinado en las actuaciones que detalladamente se especifican, y se prevén los ingresos necesarios para llevarlo a cabo”.

La Ley General Presupuestaria (LGP) (art. 32) lo define como la expresión cifrada, conjunta y sistemática de los derechos y obligaciones a liquidar durante el ejercicio por cada uno de los órganos y entidades que forman parte del sector público estatal

5.2. CONTENIDO

El art. 134.2 señala que “los PGE tendrán carácter anual, incluirán la totalidad de los gastos e ingresos del sector público estatal y en ellos se consignará el importe de los beneficios fiscales que afecten a los tributos del Estado.

En concreto, el artículo 33 de la LGP dispone que los Presupuestos Generales del Estado estarán integrados por:

- Los Presupuestos de los órganos con dotación diferenciada y de los sujetos que integran el sector público administrativo.
 - Contienen:
 - Las obligaciones económicas que, como máximo, pueden reconocer.
 - Los derechos a reconocer durante el correspondiente ejercicio.

Asimismo, los PGE contienen dos elementos más:

- Los objetivos a alcanzar en el ejercicio por cada uno de los gestores responsables de los programas con los recursos que el respectivo presupuesto les asigna.
- La estimación de los beneficios fiscales que afecten a los tributos del Estado.

5.3. ESTRUCTURA DEL PRESUPUESTO

Hay que distinguir, por un lado, la estructura de la parte articulada de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y, por otro, la estructura de los estados de gastos e ingresos del Presupuesto.

Los PGE están constituidos por el estado de ingresos y el estado de gastos.

5.3.1. ESTRUCTURA DEL PRESUPUESTO DE GASTOS

El presupuesto de gastos aparece como una pluralidad de Presupuestos de las distintas entidades estatales que conforman el sector público estatal. Aún a pesar de tratarse de varios presupuestos, se presentan todos ellos en un único documento, que se integran en un estado consolidado y son objeto de debate y aprobación conjunta.

La LGP establece que la estructura de los PGE se determinará por el Ministerio de Hacienda, teniendo en cuenta la organización del Estado, de sus Organismos Autónomos y demás Entidades integrantes del Sector Público Estatal, la naturaleza económica de los gastos y las finalidades y objetivos que con estos gastos se pretenda conseguir.

Los estados de gastos de los presupuestos del Sector Público Administrativo y de los órganos con dotaciones diferenciadas se estructuran de acuerdo a 3 clasificaciones: Orgánica, por programas y económica.

5.3.1.1. CLASIFICACIÓN ORGÁNICA.

Agrupar los créditos (o partidas de gasto) siguiendo la estructura organizativa del sujeto presupuestario y utilizando un esquema de codificación decimal (de 4 dígitos en el Presupuesto del estado y de 5 en OO AA), mediante los que se identifica la unidad orgánica gestora de cada gasto. Esta clasificación se desglosa en varios niveles de desarrollo:

Primer nivel de desarrollo. Son las Secciones del Presupuesto de Gastos o Grandes Centros Gestores.

Se trata de un número de Secciones variables agrupadas en 3 grandes categorías:

- Órganos Constitucionales el Estado.
- Departamentos Ministeriales.
- Secciones destinadas a reflejar las relaciones financieras del Estado con los Entes Territoriales y con las CC EE.

Segundo nivel de desarrollo. Son los Servicios, también denominados Centros Gestores de Gastos, que coinciden con los Órganos Superiores y Centros Directivos en que se estructura el correspondiente Órgano Estatal o Departamento Ministerial.

5.3.1.2. CLASIFICACIÓN FUNCIONAL O POR PROGRAMAS

Agrupar las partidas de gasto desde el punto de vista del objetivo o función estatal que se pretende atender con dichos gastos.

Según el art. 35.4 LGP constituye un programa de gasto del presupuesto anual el conjunto de créditos que, para el logro de los objetivos anuales que el mismo establezca, se ponen a disposición del gestor responsable de su ejecución y son la concreción anual de los programas presupuestarios de carácter plurianual, que deberán respetar.

Ej: En la Dirección General de Tráfico utilizamos el programa 132B cuyo desglose es el siguiente:

1 Área de gasto: Servicios Públicos Básicos

13 Política de gasto: Seguridad Ciudadana e Instituciones Penitenciarias

132 Grupo de programa:

132B Programa: Seguridad Vial

5.3.1.3. CLASIFICACIÓN ECONÓMICA

Agrupar los gastos según su naturaleza económica, siguiendo criterios propios de la Contabilidad Nacional. Los niveles de esta clasificación son capítulos, que se desagregan en artículos y éstos en conceptos (los conceptos en subconceptos, que pueden no existir).

La clasificación económica agrupa varias distinciones:

- El presupuesto que financia operaciones corrientes (de consumo corriente):
 - Gastos de personal (Cap. I)
 - Gastos en bienes corrientes y servicios (Cap. II).
 - Gastos financieros (Cap. III).
 - Transferencias corrientes (Cap. IV).
 - Fondo de Contingencia (Cap. V, no existe en los OOAA)
- El presupuesto que financia operaciones de capital (formación bruta de capital):
 - Inversiones reales. (Cap. VI) La inversión la realiza directamente la Jefatura Central de Tráfico mediante la adquisición de bienes en que se materializa la inversión.
 - Transferencias de capital. (Cap. VII) La JCT se limita a transferir recursos a un tercero (que los destina a la adquisición de bienes de equipo, incrementando su propio stock de capital productivo).
- Operaciones financieras:
 - Activos financieros (Cap. VIII)
 - Pasivos financieros (Cap. IX)

5.3.2. ESTRUCTURA DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS

Existe una clasificación orgánica y una clasificación económica (art. 41 LGP).

En la clasificación económica se enumeran los siguientes capítulos de ingresos públicos:

- Ingresos corrientes:

- Capítulo I: Impuestos Directos y Cotizaciones Sociales.
- Capítulo II: Impuestos Indirectos.
- Capítulo III: Tasas, precios públicos y otros ingresos.
- Capítulo IV: Transferencias corrientes.
- Capítulo V: Ingresos patrimoniales.
- Ingresos de Capital:
 - Capítulo VI: Enajenación de inversiones reales
 - Capítulo VII: Transferencias de capital.
- Operaciones financieras:
 - Capítulo VIII: Activos Financieros.
 - Capítulo IX: Pasivos financieros.

Estos capítulos de los estados de ingresos del Presupuesto se concretan también en artículos, conceptos y subconceptos.

5.4. ESPECIFICACIÓN DE LOS CRÉDITOS PRESUPUESTARIOS DE LOS OOAA

En el presupuesto de los organismos autónomos, los créditos se especificarán a nivel de concepto, salvo los destinados a gastos de personal, gastos corrientes en bienes y servicios y las inversiones reales, que se especificarán a nivel de capítulo.

No obstante, se especificarán al nivel que corresponda conforme a su concreta clasificación económica, los siguientes créditos:

- Los destinados a atenciones protocolarias y representativas.
- Los destinados a arrendamientos de edificios y otras construcciones.
- Los declarados ampliables conforme a lo establecido en el artículo 54 de la LGP
- Los que establezcan subvenciones nominativas.
- Los que, en su caso, se establezcan en la Ley de Presupuestos de cada ejercicio.
- Los créditos extraordinarios que se concedan durante el ejercicio.

Además, la LGP establece que se autorizará al Ministro de Hacienda para declarar no disponibles las transferencias corrientes o de capital destinadas a las entidades integrantes del sector público estatal, cuando como consecuencia de la

existencia de suficientes disponibilidades líquidas, pudieran no resultar necesarias para el ejercicio de su actividad presupuestada.

Asimismo, se autoriza al Ministro de Hacienda para requerir el ingreso en el Tesoro de la totalidad o parte de dichas disponibilidades líquidas, a excepción de las procedentes de cotizaciones sociales y conceptos de recaudación conjunta, cuando pudieran no ser necesarias para financiar el ejercicio de la actividad indicada.

5.5. EL PRESUPUESTO DE GASTOS DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

De acuerdo con lo establecido en el artículo 134.4 de la Constitución Española, *“Si la Ley de Presupuestos no se aprobara antes del primer día del ejercicio económico correspondiente, se considerarán automáticamente prorrogados los Presupuestos del ejercicio anterior hasta la aprobación de los nuevos”*.

Esto ha acontecido en los presupuestos para 2020 y 2019; por ello nos vamos a centrar en los Presupuestos Generales del Estado de 2018.

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico gestiona dos programas presupuestarios, el 132B “Seguridad Vial” y el 000X “Transferencias Internas”. Siendo el resumen para los presupuestos 2018 : (en miles de euros):

132B “Seguridad Vial”:

Total Presupuesto de Gastos : 766.455,39 euros.

000X “Transferencias Internas”.

Total Presupuesto de Gastos : 166.936,59 euros.

TOTAL JEFATURA CENTRAL TRAFICO, PRESPUESTO PARA 2018: 933.391,98 EUROS

A continuación, se muestra un cuadro resumen donde constan los créditos aprobados por capítulos para el año 2018, del programa 132 B “Seguridad Vial” a modo de ejemplo (en miles de euros)

Capítulos	Créditos Iniciales
1. Gastos de personal	444.419,13
2. Gastos corrientes en bienes corrientes y servicios	169.695,67
3. Gastos financieros	1.852,89

4. Transferencias corrientes	586,50
6. Inversiones reales	147.593,4
7. Transferencias de capital	1.111,18
8. Activos financieros	1.196,62
9. Pasivos financieros	0
Total Seguridad Vial (132 B)	766.455,39

Como se puede observar, el presupuesto de gastos del Organismo se concentra en el capítulo I, el capítulo II y el capítulo VI. El capítulo IV tiene escaso peso en el programa Seguridad Vial y se concentra en un alto porcentaje en el programa de Transferencias Internas.

5.6. EL PRESUPUESTO DE INGRESOS DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

132B “Seguridad Vial”:

Total Presupuestos de Ingresos para 2018 : 933.391,98 euros

Capítulos	Previsiones Iniciales
3. Tasas, precios públicos y otros ingresos.	930.524,95
30. Tasas	574.599,29
392. Recargos, multas e intereses de demora no tributarios	355.910,63
4. Transferencias corrientes	216,48
5. Ingresos patrimoniales	1.298,27

6. Enajenación de inversiones reales	330,56
8. Activos financieros	1.021,72
Total Jefatura Central de Tráfico	933.391,98

Por la vertiente del ingreso, en este Organismo Autónomo la recaudación efectiva suele superar las previsiones realizadas. Como podemos observar, prácticamente la totalidad de los ingresos existentes corresponden al capítulo III, principalmente a tasas y sanciones.

Como último punto a comentar por la vertiente del ingreso, decir que en este Organismo no existe dotación presupuestaria, transferencia o subvención por parte del Estado para financiarlo, sino que por el contrario, es el propio Organismo el que financia al Estado, dado que el programa OOOX está destinado exclusivamente a transferir fondos al Tesoro Público para financiar otras políticas públicas y para generar crédito en el Ministerio del Interior.

6. EL RÉGIMEN PATRIMONIAL DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

6.1. INTRODUCCIÓN

Al igual que los sujetos privados, los entes públicos (tanto los entes territoriales como sus personificaciones instrumentales) son titulares de diversos tipos de posiciones jurídicas de contenido económico, de derechos y de obligaciones. Todas estas posiciones jurídicas, globalmente consideradas, integran su respectivo patrimonio. Cada Administración es titular, por tanto, de un patrimonio unitario, que constituye el sustrato económico de su personalidad jurídica.

El patrimonio de que disponen las Administraciones Públicas, lo mismo que sus medios personales o de cualquier otro tipo, sirven a la satisfacción de los fines públicos que aquélla tiene asignados.

Nuestro ordenamiento, parte de la división de todos los bienes y derechos de titularidad pública en dos bloques, denominados respectivamente bienes demaniales y bienes patrimoniales, clasificación que en nuestro derecho arranca del Código Civil de 1889. De acuerdo con la versión actual de este texto, el dominio público englobaría la pluralidad de bienes que tienen en común su vinculación o destino a un uso o a un servicio público, mientras que todos los demás bienes del Estado que no tengan en común esta característica, tienen carácter de propiedad privada.

La legislación española consagró en el Código civil de 1889 (arts. 338 a 345) el concepto francés de bienes demaniales, pero también junto a ella, como categoría paralela, la de los bienes patrimoniales de las entidades públicas. Esta regulación

sigue siendo, más de cien años después, la base conceptual sobre la que continúa asentada la teoría de los bienes públicos en nuestro Derecho.

En este contexto aparece la Ley 33/2003 de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas que, aunque tenga un carácter supletorio de la legislación especial, pretende ser integradora y sistemática a partir de un tronco común: el concepto de patrimonio, del que serían subespecies la regulación del dominio público y de los bienes patrimoniales.

La ley se aprueba en el marco de la Constitución de 1978, en concreto, del art. 32, que dispone lo siguiente:

“1. La ley regulará el régimen jurídico de los bienes de dominio público (y de los comunales) inspirándose en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, así como su desafectación.

2. Son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

3. Por ley se regularán el Patrimonio del Estado y el Patrimonio Nacional, su administración, defensa y conservación.”

El marco constitucional se observa especialmente en los primeros artículos de la ley 33/2003:

El art. 1 dispone que “la ley tiene por objeto establecer las bases del régimen patrimonial de las Administraciones Públicas”, lo que estaría conforme con el art. 149.1.18 CE, que reserva al Estado la competencia exclusiva de las bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas,

“así como regular la administración, defensa y conservación del Patrimonio del Estado, de conformidad con el art. 132 CE.”

Por su parte, el art. 2 de la ley 33/2003 establece el ámbito de aplicación de la ley: por un lado regulará “el régimen jurídico patrimonial de la AGE y de los organismos públicos (novedad) vinculados a ella”, y por otro “a las CC.AA. y Entidades que integran la Administración Local les será de aplicación los artículos o partes del mismo que tienen carácter de legislación básica, enumerados en la disposición final segunda”. Es decir, las CC.AA. pueden desarrollar mediante su propia legislación, como así ha sido, la normativa básica del Estado, y además tienen capacidad de ordenar y gestionar su propio patrimonio.

6.2. CONCEPTO DE PATRIMONIO Y RÉGIMEN JURÍDICO

Los primeros artículos de la LPAP definen el patrimonio de las Administraciones Públicas desde un punto de vista integral o de globalidad. De este modo, conforme al art. 3 de la Ley, “el patrimonio de las Administraciones Públicas está constituido por el conjunto de sus bienes y derechos, cualquiera que sea su naturaleza y el título de su adquisición o atribución. Se excluye de este concepto el dinero, los valores, los créditos y los demás recursos financieros de su hacienda, ni recursos de tesorería de las entidades públicas empresariales.”

Para Santamaría Pastor esta separación, que no tiene sentido alguno, sólo se explica por el afán de los responsables de la Administración tributaria de no mezclar “su” patrimonio, los recursos tributarios, con el resto de bienes de que el Estado es titular.

Por razón del régimen jurídico al que están sujetos, la ley clasifica los bienes y derechos que integran el patrimonio de las Administraciones Públicas en bienes de dominio público o demaniales y bienes de dominio privado o patrimoniales.” (art. 4 LPAP):

6.3. TIPOLOGÍA DE LOS BIENES Y DERECHOS DEL PATRIMONIO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

6.3.1. BIENES DE DOMINIO PÚBLICO

6.3.1.1. CONCEPTO

- Son bienes y derechos de dominio público los que, siendo de titularidad pública, se encuentren afectados al uso general o al servicio público, así como aquellos a los que una ley otorgue expresamente el carácter de demaniales.
- En todo caso, son bienes de dominio público estatal los mencionados en el art. 132.2 de la CE. (demanio natural)
- Se considerarán también, en todo caso, bienes de dominio público, los inmuebles de titularidad de la AGE o de los organismos públicos vinculados a ellos en que se alojen servicios, oficinas o dependencias de sus órganos o de los órganos constitucionales del Estado.
- También, según la Disposición Adicional 13ª de la LPAP, los inmuebles del Patrimonio del Estado utilizados como vivienda oficial tendrán la consideración de bienes demaniales.

6.3.1.2. RÉGIMEN JURÍDICO

Se regirán:

- por las leyes y disposiciones especiales que sean de aplicación
- a falta de normas especiales, por la LPAP y las disposiciones que la desarrollen o complementen
- se aplicara como derecho supletorio las normas generales del derecho administrativo
- en su defecto, las normas del derecho privado

6.3.1.3 PRINCIPIOS DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN

El art. 6 LPAP prevé los principios a los que se ajustarán la gestión y administración de los bienes y derechos demaniales de las Administraciones Públicas.

- Inalienabilidad, inembargabilidad e imprescriptibilidad, ya recogido por la propia Constitución;
- Adecuación y suficiencia de los bienes para servir al uso general o al servicio público a que estén destinados;
- Aplicación efectiva al uso general o al servicio público, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas;
- Dedicación preferente al uso común frente a su uso privativo;
- Ejercicio diligente de las prerrogativas de que disfrutan, garantizando su conservación e integridad;
- Identificación y control a través de inventarios o registros adecuados;
- Cooperación y colaboración entre las Administraciones Públicas en el ejercicio de sus competencias sobre el dominio público.

6.3.2. BIENES PATRIMONIALES

6.3.2.1. DEFINICIÓN

Por su parte, “son bienes y derechos de dominio privado o patrimoniales los que, siendo de titularidad de las Administraciones Públicas, no tengan el carácter de demaniales. Es decir, se definen en sentido negativo, por exclusión de los que son de dominio público.

Debido a la imprecisión de esta definición, la LPAP en su art. 7 una enumeración aclaratoria: en todo caso, tendrán la consideración de bienes patrimoniales de la AGE y sus organismos públicos

- los derechos de arrendamiento, los valores y títulos representativos de acciones y participaciones en el capital de sociedades mercantiles o de obligaciones emitidas por éstas, así como contratos de futuros y opciones cuyo activo subyacente esté constituido por acciones o participaciones en entidades mercantiles
- los derechos de propiedad incorporea
- los derechos de cualquier naturaleza que se deriven de la titularidad de los bienes y derechos patrimoniales.

6.3.2.2. RÉGIMEN JURÍDICO

Se rigen:

- directamente, en cuanto a su régimen de adquisición, administración, defensa y enajenación por la LPAP y las disposiciones que la desarrollen o complementen
- supletoriamente, por las normas de derecho administrativo en todas las cuestiones relativas a la competencia para adoptar los actos y al procedimiento que ha de seguirse para ello y las normas del derecho privado en lo que afecte a los restantes aspectos de su régimen jurídico.

6.3.2.3. PRINCIPIOS DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Al igual que en el caso de los bienes demaniales, los bienes patrimoniales están sujetos a una serie de principios en su gestión y administración:

- Eficiencia y economía en su gestión;
- Eficacia y rentabilidad en la explotación;
- Publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad en la adquisición, explotación y enajenación;
- Identificación y control a través de inventarios o registros adecuados;
- Colaboración y coordinación entre las diferentes Administraciones Públicas, con el fin de optimizar la utilización y el rendimiento de sus bienes.

6.4. CARACTERÍSTICAS PROPIAS DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

Tras la aprobación de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas de 2003, se derogan los artículos de la LOFAGE que regulaba el patrimonio de los Organismos Públicos (ley vigente hasta la aprobación de la Ley 40/2015 antes mencionada). Así los Organismos Autónomos y por tanto la Jefatura Central de Tráfico dispondrá de dos masas patrimoniales claramente diferenciadas:

Por un lado, **los bienes titularidad de la Administración General del Estado** que el Ministerio de Economía y Hacienda **adscribe a la consecución de los fines del Organismo** y que tienen por ello carácter demanial.

Estos bienes y derechos conservarán su calificación jurídica originaria y los Organismos Públicos ejercerán sobre ellos todos los derechos y prerrogativas relativas al dominio público.

Por otra parte, **los bienes que conforman su patrimonio propio**, que son adquiridos a título oneroso o gratuito. Este patrimonio está integrado tanto por bienes patrimoniales como por bienes de dominio público.

6.4.1. ADQUISICIÓN DE INMUEBLES

Para la adquisición de bienes o derechos la Administración podrá concluir cualesquiera contratos, típicos o atípicos, incluso negocios jurídicos que tengan por objeto la constitución a su favor de un derecho a la adquisición de bienes o derechos.

- En el caso de bienes inmuebles, será competente el Director del Organismo (previo informe favorable del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas). La adquisición se hará por concurso público. Cabe adjudicación directa en una serie tasada de supuestos.
- Bienes muebles. Se está a la legislación de contratos de las Administraciones
- Propiedades Incorporeales. Es competente el Director de la JCT

Existen normas especiales respecto de los arrendamientos de inmuebles, en los Organismos Públicos arrienda el Director, previo informe favorable de la Dirección General de Patrimonio.

6.4.2. ENAJENACIÓN DE INMUEBLES

La LPAP ha reducido y simplificado los requisitos. El art. 129 LPAP señala que, en general, los bienes y derechos patrimoniales del Patrimonio del Estado que no sean necesarios para el ejercicio de las competencias y funciones propias de la Administración General del Estado o de sus Organismos públicos podrán ser enajenados.

La enajenación podrá efectuarse en virtud de cualquier negocio jurídico traslativo, típico o atípico, de carácter oneroso. En los Bienes inmuebles y Propiedades Incorporeales es competente el Director del Organismos Público (si la enajenación es superior a 20 millones de euros se requiere autorización del Consejo de Ministros).

En los bienes inmuebles cabe subasta, concurso o adjudicación directa y el concurso es la regla general. En los bienes muebles y propiedades incorporeales sólo cabe subasta y adjudicación directa, siendo la más habitual la subasta por lotes o bienes individualizados.

La explotación de los bienes o derechos patrimoniales podrá efectuarse a través de cualquier negocio jurídico, típico o atípico. El plazo para la utilización deberá ser inferior a los 20 años, prórrogas incluidas (cabe excepción por causas justificadas)

6.4.3. AFFECTACIÓN Y DESAFFECTACIÓN DE LOS BIENES

La afectación de un bien al patrimonio del Organismo le corresponderá acordarla al Ministro titular a propuesta del Director del Organismo

Por su parte, los bienes inmuebles y derechos reales de los Organismos públicos de la AGE que ya no sean necesarios para sus fines, tras la desafectación,

en su caso, pasan al patrimonio de la AGE (salvo los bienes adquiridos por ellos con el propósito de devolverlos al tráfico jurídico patrimonial).

6.4.4. LA OBLIGACIÓN DE INVENTARIO

Además, debe indicarse que la Jefatura Central de Tráfico tiene la obligación de formar y mantener actualizado un inventario de los bienes y derechos, tanto propios como adscritos, con excepción de los de carácter fungible. El inventario se revisará anualmente con referencia al 31 de diciembre y se someterá a la aprobación del órgano de gobierno del Organismo.

7. LAS TASAS DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

Entre la regulación mas importante encontramos :

Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre Tasas de la Jefatura Central de Tráfico.

Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Ley 58/2003 General Tributaria

7.1. CONCEPTO TASA

Según Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre Tasas de la Jefatura Central de Tráfico.

“ Las tasas constituyen tributos de carácter estatal exigibles como contraprestación de los servicios y actividades prestados por el Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior.”

Y de manera genérica definida por la Ley General Tributaria y Ley de tasas y Precios públicos

“las tasas son los tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado.”

7.2. HECHO IMPONIBLE

La Ley 16/1979, de 2 de octubre de Tasas de la Jefatura Central de Tráfico (JCT) establece en su artículo 3 que *“el hecho imponible está constituido por la realización de las actividades o la prestación de los servicios especificados en las tarifas que figuran en el artículo 6 de la presente Ley”*.

Hechos imponibles agrupados por grupos

- **Grupo 1: Permisos de Circulación**

- 1.- Expedición de permisos de circulación
- 2.- Expedición de licencias de circulación de ciclomotores y cambios de titularidad de los mismos.
- 3.- Tramitación de solicitud de autorizaciones complementarias de circulación y sus modificaciones previstas en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos: incluido en el importe de la tasa cualquier modificación de la autorización inicial.
- 4.- Permisos y autorizaciones de carácter temporal para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales en razón del vehículo o utilización de la carretera.
- 5.- Cambios de titularidad de permisos de circulación
- 6.- Cambio de titularidad del permiso de circulación por operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de ramas de actividad de entidades de sus titulares

- **Grupo2: Permisos para conducción**

- 1.- Obtención del permiso de conducción de cualquier clase, previa realización de exámenes o por canje que requiera la realización de pruebas prácticas de conducción.
- 2.- Obtención de licencias de conducción.
- 3.- Obtención de permisos o licencias de conducción por haber perdido el crédito de puntos o por canje, cuando este no requiera la realización de pruebas prácticas de conducción.

- **Grupo 3.- Centros de formación y reconocimiento de conductores**

- 1.- Autorización de apertura y funcionamiento o inscripción de escuelas particulares de conductores o secciones de las mismas, de otros centros de formación, o de centros de reconocimiento de conductores.
- 2.- Modificación de la autorización de funcionamiento por alteración de los elementos personales o materiales de las escuelas particulares de conductores o secciones de las mismas, de otros centros de formación, o de centros de reconocimiento de conductores: con o sin inspección
- 3.- Expedición de certificados de aptitud para directores y profesores de escuelas particulares de conductores y otras titulaciones cuya expedición está atribuida a la Dirección General de Tráfico, así como duplicados de los mismos.

- **Grupo 4: Otras tarifas**

- 1.- Anotaciones de cualquier clase en los expedientes, suministro de datos, certificaciones, cotejos, copias auténticas cuando no proceda la expedición de duplicado, desglose de documentos y sellado de cualesquiera placas o libros.
- 2.- Inspección practicada en virtud de precepto reglamentario (con un máximo de dos al año)

- 3.- Prorroga de vigencia de los permisos y licencias de conducción.
- 4.- Duplicados de permisos y licencias de conducción y de circulación
- 5.- Otras autorizaciones otorgadas por el Organismo
- 6.- Anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, en los casos que exista obligación reglamentaria de realizar la citada inspección.
- 7.- Prestación de servicios de escolta, control y regulación de la circulación de Vehículos que por sus características técnicas o en razón de las cargas que transportan exceden de las masas y dimensiones máximas autorizadas o transitan a velocidades inferiores a las mínimas reglamentariamente establecidas, efectuados por los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

7.3. EL SUJETO PASIVO

Quedan obligados al pago de las tasas las personas naturales o jurídicas a quienes, bien por propia solicitud o en virtud de preceptos legales o reglamentarios, afecten las actividades o servicios que constituyen los hechos impositivos

7.4. EXENCIONES Y NO SUJECCIONES

Las actividades y servicios de la JCT que tanto la Ley 16/1979 como otras leyes con efectos tributarios y los Tratados y Acuerdos Internacionales señalen como exentas de la obligación de pago, así como aquellas actividades o servicios que se solicitan o prestan con frecuencia por la JCT no sujetos a tasa por no estar comprendidos en los hechos impositivos que describe la Ley.

Supuestos de **no sujeción** al pago de tasas:

- Suministro de datos de la titularidad de vehículos a las distintas Administraciones Públicas en el ejercicio de sus propias competencias como poderes públicos. No obstante, estará sujeto al abono de la tasa, el suministro de datos cuando actúen como personas privadas, titulares de vehículos o interesados personales. No están sometidas las peticiones de datos y ordenes de precinto que sean reclamadas por los tribunales y Juzgados; las restantes anotaciones en el Registro solicitadas por las mismas autoridades están sometidas a tasa aunque no se exigirá por anticipado, pero una vez cumplimentadas en el oficio de remisión a la autoridad judicial se especificará que las mismas constituyen un hecho imponible previsto en la Ley 16/1979, solicitando que en su día se incluya en la tasación de costas del proceso y se remita su importe a la Jefatura Provincial de Tráfico.
- Autorizaciones especiales de transporte a las Unidades y Cuerpos del Ministerio de Defensa
- Los actos solicitados por la propia Jefatura Central de Tráfico en cuanto a los vehículos propiedad del Organismo, los permisos de circulación de

cualesquiera vehículos que deban ser matriculados, la anotación de ITV y cualquier otra anotación, en virtud de lo estipulado en la Ley General Tributaria, ante la coincidencia entre el sujeto activo y pasivo del tributo

Están **exentos** del pago de la tasa:

- Los miembros, incluyendo el personal técnico-administrativo, de las misiones diplomáticas, de las oficinas consulares y de las organizaciones internacionales con sede u oficina en España, así como sus ascendientes, descendientes y cónyuges, que soliciten la obtención del permiso de conducción español en las condiciones establecidas en el artículo 24 del Reglamento General de Conductores aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. La exención será igualmente aplicable cuando soliciten los permisos de circulación que procedan conforme al grupo I del artículo 6 de la presente Ley, en los casos en que sea procedente la utilización de las placas de matrícula recogidas en el anexo XVIII, apartado I. B, letra a) del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Los mayores de 70 años que soliciten la prórroga de la vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de la que sean titulares
- Quienes obtengan autorización para el cambio de matrícula de un vehículo a motor por razones, exclusivamente, de seguridad personal, en los términos que reglamentariamente se determinen.

7.5. DEVOLUCIONES DE LAS TASAS

Según el artículo 221 de la Ley General Tributaria Procedimiento para la devolución de ingresos indebidos

1. El procedimiento para el reconocimiento del derecho a la devolución de ingresos indebidos se iniciará de oficio o a instancia del interesado, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando se haya producido una duplicidad en el pago de deudas tributarias o sanciones.
- b) Cuando la cantidad pagada haya sido superior al importe a ingresar resultante de un acto administrativo o de una autoliquidación.
- c) Cuando se hayan ingresado cantidades correspondientes a deudas o sanciones tributarias después de haber transcurrido los plazos de prescripción.
- d) Cuando así lo establezca la normativa tributaria.

El caso de la aplicación de la letra d) hay que irse a la legislación específica, que la tenemos en la Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre Tasas de la Jefatura Central de Tráfico que dice que “procederá la devolución de las cuotas que se hubieran exigido por la prestación de un servicio o desarrollo de una actividad cuando uno u

otra no se realicen por causas imputables a la Administración. “

7.6. MODIFICACIÓN DE LA CUANTÍA DE LAS TASAS

La modificación de las cuantías podrán efectuarse mediante Orden Ministerial. Las Órdenes Ministeriales deberán ir acompañadas de una Memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta, la cual deberá ajustarse al principio de equivalencia establecido en la LGP.