



izquierda unida

**GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA
AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA**

Plaza Mayor, 7 – 19001 – Guadalajara – Tfno y Fax 949 88 70 77
www.iuguadalajara.org comunicacion2@iuguadalajara.org



AL SR. ALCALDE – PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA

José Luis Maximiliano Romo, portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Guadalajara, por medio de este escrito presenta

**ENMIENDAS A LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL SERVICIO PÚBLICO
REGULAR DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS DE GUADALAJARA**

Consideraciones previas

El borrador de reglamento que se nos ha presentado establece, en su artículo 4, que la forma preferencial de prestación del servicio es el modelo de gestión indirecta mediante concesión administrativa. De mantenerse en dicho artículo esta preferencia, Izquierda Unida no apoyaría dicho Reglamento.

Por otra parte, consideramos que el Capítulo VIII, Régimen Sancionador, que regula las infracciones que puede cometer la empresa concesionaria, en caso de gestión indirecta, no debería figurar en este Reglamento del Servicio sino que son objeto de regulación en los pliegos de condiciones y en el contrato. Podríamos considerar su inclusión como un Anexo a este Reglamento que sirviese para la elaboración de los pliegos de condiciones y de carácter supletorio a lo establecido en estos y en el contrato.

Respecto a lo recogido en el Capítulo IV, Servicio de Transporte a demanda, consideramos que debe primar siempre el servicio de transporte público regular. Las razones esgrimidas en cuanto a la capacidad del viario, la ocupación del servicio en zonas de baja densidad de población o reducido nivel de demanda, pueden y deben ser cubiertas con líneas regulares de autobuses que, en algunos casos pueden ser cubiertas con microbuses y en otros ajustando los recorridos horarios y frecuencias en función de la necesidades de la mayoría. En este sentido consideramos que esta modalidad de transporte, el transporte a demanda, puede contribuir a eliminar líneas que actualmente están en servicio, que quizá no sean rentables económica, pero sí socialmente, como pueden ser las líneas que dan servicio a algunos Barrios Anexionados. En este sentido, se justifica la eliminación de dicho texto en nuestras enmiendas parciales. Salvo que se nos justifique con alguna razón que no hayamos contemplado en nuestro análisis, también sería razón suficiente para no apoyar la propuesta de Reglamento.

Estas consideraciones previas tienen, por tanto, un carácter de **enmienda a la totalidad**.

ENMIENDAS PARCIALES AL ARTICULADO

Artículo 1, párrafo segundo, quedaría redactado de la siguiente manera:

También es objeto de este Reglamento la regulación de los derechos y obligaciones de las personas que utilicen dichos transportes, en cumplimiento del mandato establecido por los artículos 40 y 41 de la citada Ley, las relaciones entre los usuarios y usuarias y **la entidad gestora de los servicios, cuando sea distinta al Ayuntamiento de Guadalajara.**

Argumentación: el texto vale tanto en el caso de que se lleve a cabo mediante concesión administrativa, mediante empresa pública o directamente por el Ayuntamiento. Se quita la redacción final porque consideramos que son más propias de los pliegos de condiciones.

Artículo 3.- Regulación básica de la prestación del servicio

Quedaría redactado de la siguiente manera:

Al amparo de estas potestades, se regulan las condiciones esenciales para la prestación del servicio que, por su naturaleza de básicas, tendrán carácter rector de las relaciones de la **entidad gestora** del servicio con los usuarios y el Excmo. Ayuntamiento de Guadalajara, **cuando dicha entidad sea distinta a este.**

Artículo 4.- Gestión del servicio de transporte urbano

Quedaría redactado de la siguiente manera:

Corresponde al Excmo. Ayuntamiento de Guadalajara otorgar el título administrativo habilitante para la prestación de este servicio, pudiendo utilizarse, para su gestión, cualquiera de las formas previstas en la legislación de régimen local.

Argumentación: Consideramos que el Reglamento no se debe pronunciar sobre la forma preferencial de gestión del servicio, en este caso la indirecta. Con esta redacción no se da preferencia a ningún modelo de gestión. Desde nuestro punto de vista el sistema preferente de gestión de los servicios públicos debería ser el de gestión directa, quedando la gestión indirecta como un modelo subsidiario de aquella.

Artículo 5.- Capacidad del concesionario

Quedaría redactado de la siguiente manera:

La **entidad gestora, en el caso de ser distinta al Ayuntamiento de Guadalajara**, deberá acreditar la adecuada capacidad profesional y económica para el ejercicio de la actividad, aceptando los preceptos de este Reglamento en su integridad, sin que pueda introducir en la prestación del servicio modificaciones contrarias a éste, quedando obligada, en especial, a realizar las líneas, con sus itinerarios y frecuencias, aprobados por la Corporación Local.

Artículo 7.- Modificación de la Red de autobuses urbanos

El párrafo cuarto, quedaría redactado de la siguiente manera:

Las repercusiones económicas que para la **entidad gestora, en el caso de gestión indirecta**, tenga las modificaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento, se compensarán conforme al contrato de concesión.

El párrafo quinto, quedaría redactado de la siguiente manera:

A fin de conseguir una mayor eficacia en la prestación del servicio, el Ayuntamiento de Guadalajara podrá establecer con otras Administraciones vínculos de integración del transporte interurbano con el transporte urbano, lo que podrá dar

lugar a la modificación de los itinerarios, recorridos y paradas. **Asimismo, el Ayuntamiento de Guadalajara tenderá a tomar las medidas oportunas para simplificar el número de títulos de transporte de que deben disponer los usuarios, mediante los Acuerdos o Convenios necesarios con las diferentes Administraciones Públicas.**

CAPÍTULO IV – (Artículos 8 al 12) SE PROPONE SU SUPRESIÓN POR LAS RAZONES ALEGADAS MÁS ARRIBA.

La eliminación supondría la reenumeración de los artículos y capítulos de la propuesta.

Nota: No se reenumeran los artículos en las enmiendas siguientes para evitar confusiones.

Artículo 16.- Adquisición del billete a bordo del autobús

Quedaría redactado de la siguiente manera:

En el caso de la adquisición de billete a bordo del autobús, **los usuarios procurarán abonar el importe exacto. No obstante lo anterior**, los conductores – perceptores, estarán obligados a proporcionar a los usuarios cambio de moneda hasta la cantidad de **DIEZ EUROS (10 €)**.

Artículo 17.- Utilización incorrecta o fraudulenta de los títulos de transporte

Quedaría redactado de la siguiente manera:

Los títulos de transporte serán retirados por los agentes de inspección de la **entidad gestora**, y se acompañarán a la denuncia correspondiente cuando sean utilizados de forma incorrecta o fraudulenta, así como cuando hubiere caducado su plazo de vigencia, bien por cambio de tarifas, bien por cualquier otra circunstancia, entregando al usuario un justificante de dicha retirada donde figurará el motivo de la misma.

En el caso de que el uso de títulos de transporte personalizados, especialmente los de carácter gratuito se lleve a cabo por personas distintas a su titular, además de la retirada del mismo recogida en el párrafo anterior, el Ayuntamiento de Guadalajara lo retirará por un tiempo inicial de seis meses, salvo que el titular haya denunciado previamente su pérdida o sustracción. Si se reitera en dicho uso irregular, no se permitirá al titular obtener de nuevo ese título de transporte.

Artículo 18.- (Cambia el título) Obligación de abonar billete ordinario

El apartado 1 quedaría redactado de la siguiente manera:

1.- Los viajeros que carezcan de título de transporte válido, estarán obligados a abonar **el importe del billete ordinario**.

Argumentación: Un recargo de 20 € es, a nuestro juicio, excesivo, además, la redacción de la propuesta entra en contradicción con el art. 40-2 guión 4 que establece para el mismo caso, el pago del billete ordinario, que parece mucho más apropiado.

Artículo 19.- Cobro de recargo extraordinario

Se propone la eliminación de dicho artículo, que no tiene sentido si se acepta la modificación del artículo anterior.

La eliminación supondría la reenumeración de los artículos y capítulos de la propuesta. No se reenumeran en estas enmiendas para evitar confusiones en las mismas.

Artículo 20.- Horario de autobuses

El segundo párrafo quedaría redactado así:

Por ningún motivo **la entidad gestora** podrá interrumpir la prestación del servicio, salvo por causas de fuerza mayor, las cuales serán puestas en conocimiento del Ayuntamiento para su calificación como tales.

Artículo 21.- Paradas

El último párrafo quedaría redactado de la siguiente manera:

Serán "paradas de carácter discrecional" aquellas en las que el vehículo tan sólo se detendrá cuando el usuario solicite la parada desde el interior del autobús, pulsando el indicador de Parada Solicitada, o cuando el conductor observe que hay personas situadas en los puntos de parada **y soliciten el acceso al vehículo mediante algún gesto visible con la debida antelación.**

Artículo 22.- Señalización de las paradas

El segundo párrafo quedaría redactado así:

En todos los puntos de parada deberá existir información actualizada y suficiente, la cual incluirá, en todo caso, un esquema del recorrido de las líneas que incidan en dicho punto, así como las horas de comienzo y terminación del servicio, las frecuencias del mismo, **las horas aproximadas de paso por ese punto**, las tarifas en vigor y los transbordos permitidos con una única cancelación del título de transporte. **Todas las paradas dispondrán de un plano de la ciudad suficientemente grande como para diferenciar el nombre de las calles principales. En el se marcarán las diferentes líneas y sentidos diferenciándolas claramente con diferentes colores. También habrá un extracto de lo más importante de los derechos, obligaciones y prohibiciones recogidas en el presente Reglamento.**

Argumentación: La información de las horas aproximadas de paso por la parada correspondiente evitaría las esperas largas o al menos que el usuario supiera el tiempo aproximado de espera. El plano de la ciudad, le permitiría tener una información mejor sobre las líneas que debe coger para trasladarse de un punto a otro de la ciudad.

Artículo 23.- Estacionamiento de autobuses en las paradas

Durante el estacionamiento en las paradas terminales, y en el plazo de tiempo que transcurre entre la llegada del vehículo y la salida del mismo conforme al horario estipulado, las puertas de acceso permanecerán abiertas para permitir la subida de personas, **salvo que el conductor deba ausentarse por razones fisiológicas o de descanso, en cuyo caso el autobús quedará vacío y cerrado.** En estas paradas, si se prevé que el estacionamiento será superior a los cuatro minutos, quién conduzca parará el motor del vehículo, poniéndolo en marcha un minuto antes de la salida.

Artículo 24.- Acceso y bajada del autobús

El párrafo primero quedaría redactado así:

Por regla general, todas las personas, una vez parado el autobús, accederán al mismo por la puerta delantera y descenderán por la puerta central o trasera. Serán

excepción a esta norma aquéllas cuyo acceso queda regulado de otra manera en este Reglamento, y las líneas, en las que se permita la subida y bajada por varias puertas, en cuyo caso deberán señalizarse debidamente. **En todo caso, los carros de bebe tienen autorizado el acceso por aquella puerta que mejor lo facilite.**

Artículo 25.- Detención de los autobuses en las paradas.

El párrafo primero quedaría redactado de la siguiente manera:

Las maniobras de parada y reincorporación al tráfico se efectuarán con la mayor atención y diligencia, procurando evitar maniobras bruscas. **Para las paradas, los usuarios deberán solicitar el acceso al vehículo mediante algún gesto visible con la debida antelación. En la reincorporación al tráfico, los usuarios no deberán interrumpir la maniobra una vez iniciada la marcha.**

Artículo 26.- Libro de Reclamaciones

Quedaría redactado así:

La **entidad gestora** tendrá a disposición de los usuarios en las oficinas administrativas **y en todos los autobuses**, el correspondiente Libro de Reclamaciones, visado por el Ayuntamiento, en el que los viajeros podrán exponer las reclamaciones que estimen convenientes, siempre y cuando exhiban un título de transporte válido y Documento Nacional de Identidad, Pasaporte o tarjeta de residencia en vigor. Dicho libro constará de varios ejemplares de hojas de reclamaciones correlativamente numeradas. Cada hoja de reclamaciones se confeccionara en cuádruplicado ejemplar de igual numeración, destinándose:

- a) El primero, para su remisión, obligatoria, al Negociado de Transportes del Ayuntamiento de Guadalajara.
- b) El segundo y el tercero, para su entrega obligatoria por el titular al reclamante, que podrá remitir este último al Negociado de Transportes del Ayuntamiento de Guadalajara, si lo estima oportuno.
- c) El cuarto, quedará unido al Libro de Reclamaciones para su constancia.

Formulada la reclamación por el usuario en el referido libro, **dicho usuario podrá entregarla en el propio autobús, siempre que no interrumpa ni demore el servicio, en las oficinas de la entidad gestora o en el propio Ayuntamiento. En los dos primeros casos** y en el plazo de diez días, la **entidad gestora** deberá remitir al Negociado de Transportes del Ayuntamiento de Guadalajara el primer ejemplar de dicha hoja, en unión del informe o alegaciones que estime pertinentes sobre los hechos relatados por el reclamante, concluyendo con la indicación de si se acepta o rechaza la reclamación. **En el segundo caso el Ayuntamiento de Guadalajara remitirá a la entidad gestora, a la mayor brevedad, dicha reclamación, que será tramitada como en el caso anterior.**

El Ayuntamiento de Guadalajara y la entidad gestora posibilitarán las reclamaciones a través de medios telemáticos.

Argumentación: que el libro o las hojas de reclamaciones estén a disposición de los usuarios en los autobuses es algo elemental, que se pueda entregar al conductor dicha hoja, siempre y cuando no interrumpa el servicio (por ejemplo en las paradas terminales) también debería ser posible, como hacer entrega de ella en el Ayuntamiento de Guadalajara que, no olvidemos, es el titular del servicio, aún en el caso de la gestión indirecta. La incorporación de la vía telemática es, en los tiempos que corren, algo elemental..

Artículo 27.- Funciones del conductor del autobús.

El párrafo segundo quedaría redactado de la siguiente manera:

Los conductores, inspectores y demás personal **del servicio** podrán recabar el auxilio de los agentes de la autoridad, especialmente de la policía municipal, cuando un usuario infrinja gravemente las obligaciones señaladas en el reglamento, entrañe alguna situación de riesgo o moleste a los demás usuarios.

Artículo 28.- Condiciones de seguridad e higiene. Aire acondicionado y ventilación.

El último párrafo queda redactado de la siguiente manera:

Los autobuses cumplirán la normativa vigente en cuanto a ventilación de los vehículos al objeto de mantener una calidad del aire óptima en el interior de los mismos. **Se acreditará las revisiones de calidad del aire por una empresa homologada.**

Nuevo Artículo 28 bis.- Información mínima en el interior de los autobuses.

Los autobuses urbanos dispondrán en su interior de la misma información de la que disponen las paradas y que se establece en el artículo 21, incluido el plano de la ciudad a que se refiere dicho artículo.

Argumentación: La misma que para la información en las paradas

Artículo 29.- Limpieza de los vehículos

Quedaría redactado así:

Los vehículos deberán encontrarse en buenas condiciones tanto técnicas como de limpieza. La limpieza de los vehículos se realizará escrupulosamente y de forma diaria en el interior de los mismos, y al menos cada dos días en el exterior; de igual modo se realizará su desinfección y desinsectación en los plazos establecidos por su normativa específica, **por entidades homologadas que acreditarán su realización.”**

Artículo 30.- Seguridad de los vehículos

Quedaría redactado de la siguiente manera:

Los vehículos adscritos **al servicio** estarán siempre en perfectas condiciones de mantenimiento; cumplirán las prescripciones legales existentes en cuanto a ruidos y contaminación y estarán al corriente en el cumplimiento de las Inspecciones Técnicas de Vehículos.

Artículo 31.- Conducción de vehículos y tiempos de conducción.

Se añadiría otro párrafo:

En materia de tiempos de conducción y descanso se estará a lo previsto en la Legislación específica del sector de transporte de viajeros por carretera. **En cualquier caso, los conductores interrumpirán con un periodo de descanso la jornada continuada que exceda de seis horas consecutivas, mediante pausas cuya duración total será no inferior a treinta minutos, de las que al menos una de ellas no será inferior a quince minutos. Cuando el tiempo total de trabajo sea superior a nueve horas diarias, el tiempo total de descanso será mediante pausas cuya duración total será no inferior a cuarenta y cinco minutos, de las que al menos una de ellas no será inferior a quince minutos.**

Argumentación: Adaptación al Real Decreto 1561/1995 de 21 de septiembre, modificado por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio

Artículo 32.- Capacidad de los vehículos

El párrafo primero quedaría redactado así:

La capacidad máxima de los vehículos será de 97 personas, entre sentados y de pie, en los autobuses de 12 metros de longitud, siendo responsabilidad del conductor el cumplimiento de dicha norma, **cuando existan los mecanismos de medición de personas; en su defecto, la capacidad máxima quedará a criterio de apreciación del conductor.**

Se añadiría un tercer párrafo:

Los autobuses urbanos dispondrán de un espacio que permita llevar un número limitado de carros y sillas de niños desplegados en el interior del vehículo, y dotado de las medidas de seguridad homologadas para su transporte.

Asimismo dispondrán de elementos que permitan el transporte de bicicletas. Dichos elementos se exigirán en los autobuses de nueva adquisición y se incorporarán en los actuales de forma progresiva.

Argumentación: por seguridad de los niños sería conveniente que estos fueran en sus carros y no en brazos de sus padres o cuidadores. Por otra parte, el Reglamento permite en el artículo 40 que los carros no plegables puedan acceder al autobús y viajar en el mismo. Esto podría producir conflictos cuando concurren ambos tipos de carro y a uno se le exija llevar al niño o niña en brazos y el otro lo pueda llevar en el carro.

La posibilidad de transportar bicicletas en los autobuses ya es un hecho en algunas ciudades y se debe incorporar en apoyo a un modelo de movilidad sostenible.

Artículo 33.- Objetos perdidos

Quedaría redactado de la siguiente manera:

Los objetos extraviados que se hallaren en los autobuses se entregarán por el personal **del servicio** en las oficinas de la **entidad gestora**. Cuando dichos objetos no sean reclamados por sus dueños en el plazo de 48 horas después del hallazgo, deberán ser depositados por las empresas en las dependencias de la Policía Municipal.

Artículo 34.- Promoción de accesibilidad y supresión de barreras

El primer párrafo quedaría redactado así:

La **entidad gestora** estará obligada al cumplimiento de la normativa vigente sobre accesibilidad en los transportes públicos.

Artículo 35.- Acceso de personas como movilidad reducida

El párrafo primero quedaría redactado así:

Las personas de movilidad reducida que puedan desplazarse sin silla de ruedas y no puedan subir o bajar el escalón de acceso al autobús, lo señalarán al conductor, **quién a demanda de éstos “arrodillarán” el vehículo para facilitar el acceso por la puerta delantera.**

Artículo 36.- Daños a los usuarios

El apartado 1 quedaría redactado de la siguiente manera:

1.- La **entidad gestora** tendrá concertados los seguros a que esté obligada, con el fin de indemnizar debidamente los daños personales o materiales que se

produzcan a los usuarios, siendo a cargo del seguro concertado por **el servicio** la correspondiente indemnización, salvo en caso de responsabilidad de terceros.

Artículo 37.- Devolución del importe del billete.

Quedaría redactado de la siguiente manera:

1.- Cuando se produzca una suspensión del servicio, la **entidad gestora** vendrá obligada a devolver el importe del billete. Para hacer uso del derecho a devolución los viajeros que renuncien a seguir viaje deberán presentar un título de transporte válido según el cuadro de tarifas. La devolución deberá solicitarse en las oficinas de la empresa inmediatamente después de producirse la anomalía, donde se le hará entrega del justificante de la reclamación. La devolución, cuando proceda, se efectuará en la oficina de la **entidad gestora**.

2.- A los efectos previstos en este artículo, no se entenderá como suspensión del servicio la desviación de cualquier línea de su trayecto habitual, por causas ajenas a la voluntad de la **entidad gestora**. Los portadores de billetes ordinarios podrán optar entre recibir en metálico el importe del viaje no finalizado, correspondiente al valor del título de que sea portador, o un billete sencillo, mientras que en el caso de los bono- bus, el viajero recibirá un billete sencillo.

Artículo 38.- Autorización del Ayuntamiento y revisión de las decisiones tomadas por la empresa.

Quedaría redactado de la siguiente manera:

Solo el Ayuntamiento de Guadalajara podrá introducir alteraciones en las condiciones, medios personales, materiales y auxiliares adscritos o nuevos.

Los actos del personal de la **entidad gestora** realizados en el ejercicio de las funciones propias del servicio, en virtud del título concesional, podrán ser supervisadas por el Ayuntamiento.

Artículo 39.- El título de dicho artículo queda redactado de la siguiente manera: Derechos, obligaciones y prohibiciones del personal del servicio de transporte urbano de viajeros.

El primer párrafo quedaría redactado de la siguiente manera

El personal adscrito a la prestación del servicio queda sometido al cumplimiento de las siguientes facultades, obligaciones y prohibiciones, sin perjuicio de aquellas otras que exija la correcta prestación del servicio.

El párrafo tercero del punto 2 queda redactado así:

- No permitir el acceso a personas que porten animales (excepto perros-guía en caso de invidentes) objetos, paquetes, efectos, bultos o equipajes con mayor carga de la reglamentaria o que por sus medidas, clase, cantidad puedan afectar al resto de viajeros o al servicio, o puedan ser éstos considerados como peligrosos por poner en peligro su seguridad, generen molestias (malolientes, tóxicos, infecciosos...) o entorpezcan el movimiento en su interior. Su dimensión máxima no podrá superar **1,20 metros por 0,50 metros** y su peso un máximo de 30 kilos.

El párrafo primero del punto 3: "Prohibiciones", quedaría redactado así:

- Abandonar la dirección del vehículo, **salvo en las estaciones terminales de línea en las que el conductor deba ausentarse por razones**

fisiológicas o de descanso, en cuyo caso el autobús quedará vacío y cerrado.

Artículo 40.- Derechos, obligaciones y prohibiciones de los viajeros

El párrafo duodécimo del apartado 1: “Facultades”, queda redactado de la siguiente manera:

- ***Transportar niños pequeños en su silla o carro en los lugares habilitados para ellos y que se recogen en el artículo 32. En el caso de que dicho espacio estuviese lleno, la silla o carro deberán ir plegados, salvo que los ocupasen dos niños, y sólo fuese un acompañante adulto con ellos. Los carros y las sillas deberán ser custodiadas durante todo el viaje por el acompañante y ubicarlos de forma que no dificulten el paso de los restantes viajeros..***

El párrafo segundo del mismo apartado quedaría redactado así:

- Llevar preparada moneda fraccionada suficiente para el pago del billete al entrar en el vehículo, sin que pueda obligarse al conductor a cambiar billete de curso legal mayor de ***DIEZ EUROS (10,00.-€)*** para cada viajero.

El párrafo sexto del mismo apartado quedaría redactado así:

Respetar al conductor y resto de empleados ***del servicio*** y seguir sus indicaciones para un mejor cumplimiento del servicio y no distraer al conductor cuando el vehículo esté en marcha.

El párrafo décimo del mismo apartado quedaría redactado así:

- No introducir en el vehículo animales (excepto perros guía en caso de invidentes) objetos, paquetes, efectos, bultos o equipajes con mayor carga de la reglamentaria o que por sus medidas, clase, cantidad puedan afectar al resto de viajeros o al servicio, o puedan ser éstos considerados como peligrosos por poner en peligro su seguridad, generen molestias (malolientes, tóxicos, infecciosos..) o entorpezcan el movimiento en su interior. Su dimensión máxima no podrá superar ***1,20 metros por 0,50 metros*** y su peso un máximo de 30 kilos.

CAPITULO VIII – Se propone su eliminación e incorporarlo como Anexo a este Reglamento y que sirviese para la elaboración de los pliegos de condiciones y de carácter supletorio a lo establecido en estos y en el contrato, en el caso de gestión indirecta.

Artículo 44 de la propuesta).- Control de la empresa e Inspección

Quedaría redactado de la siguiente manera:

Compete a la ***entidad gestora*** el control de que cada viajero lleve su billete o tique debidamente cancelado. A estos efectos deberá establecer el oportuno sistema de inspección, vigilancia y denuncia. Será responsable subsidiario en caso de que no se tomen las medidas de control y disciplina necesarios.

La ***entidad gestora*** del servicio está obligada a constatar que los billetes y demás títulos de transporte expedidos por sus empleados sean los previamente visados y registrados por el Ayuntamiento, suponiendo el incumplimiento de este

deber, tanto por negligencia como por omisión, causa de infracción, acarreado la correspondiente incoación de expediente para determinar la responsabilidad.

La **entidad gestora** dispondrá de un servicio de inspección para evitar que los usuarios viajen sin el título de transporte correspondiente. Deberá tener en activo durante la concesión un número de inspectores no inferior a dos. Los inspectores municipales de transporte tendrán libre acceso a los vehículos y dependencias **del servicio**, para lo que serán provistos de acreditación suficiente, estando habilitados para realizar todas las comprobaciones que consideren oportunas.

Artículo 45 de la propuesta.- Fiscalización

Los apartados uno y dos quedarían redactados de la siguiente manera

La **entidad gestora** está obligada a facilitar al Excmo. Ayuntamiento de Guadalajara la información suficiente para poder fiscalizar la prestación del servicio. **Asimismo** remitirá mensualmente al Ayuntamiento detalle normalizado de los servicios efectuados, en donde se especificará por líneas, trayectos y días las expediciones de billetes realizados, del número de viajeros que han utilizado el servicio, las realmente realizadas y en su caso, de las causas de los incumplimientos; conforme a lo dispuesto en todo momento por el Ayuntamiento de Guadalajara. Dado que los kilómetros recorridos en red es una variable fundamental en la evaluación de determinados costes, también se detallarán los kilómetros realizados por los vehículos en los servicios prestados.

Asimismo, la **entidad gestora** tendrá la obligación de remitir cualquier otra información que, a juicio de los técnicos municipales sea considerada relevante., y deberá aportarla en los plazos y forma exigidos.

SE PROPONE LA INCORPORACIÓN DE UN ANEXO QUE PERMITIRÁ INCORPORAR, EN CASO DE GESTIÓN INDIRECTA, A LOS PLIEGOS DE CONDICIONES Y A LOS CONTRATOS, EL CUADRO DE INFRACCIONES Y SANCIONES EN QUE PUEDE INCURRIR LA EMPRESA CONTRATISTA, SIENDO DE APLICACIÓN SUBSIDIARIA A DICHOS PLIEGOS.

ANEXO

PROPUESTA DE RÉGIMEN SANCIONADOR A INCLUIR EN LOS PLIEGOS DE CONDICIONES EN CASO DE GESTIÓN INDIRECTA, QUE REGULA LAS INFRACCIONES Y SANCIONES QUE PUEDE COMETER LA EMPRESA CONTRATISTA

Artículo 1.- Régimen sancionador

La vulneración de la legislación reguladora del transporte urbano de viajeros, Ley de Seguridad Vial, Reglamento y disposiciones municipales para la prestación del servicio será objeto de sanción, en cada caso por el órgano y Administración competente por razón de la materia.

La responsabilidad administrativa correspondiente a las infracciones previstas en este capítulo se exigirá, en todo caso, de la **entidad gestora**, sin perjuicio de las acciones que el titular de ésta pueda seguir respecto del sujeto responsable de las mismas por vulneración de la legislación penal, laboral, de tráfico y otras aplicables.

Las infracciones a lo preceptuado en este Reglamento y Disposiciones municipales serán las que se recogen en el artículo siguiente, siéndoles de aplicación las sanciones que se establecen a continuación de las infracciones.

Artículo 2.- Infracciones

En particular, son infracciones las acciones u omisiones cometidas por parte de la **entidad gestora** del servicio las que se especifican a continuación, y que se clasifican en muy graves, graves y leves.

APARTADO 1º.- MUY GRAVES:

Se considerarán infracciones muy graves, además de las establecidas en la legislación vigente, las siguientes:

- a) La prestación del servicio en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.
- b) La inexistencia de elementos de control o que no estén en funcionamiento. Manipular o falsear intencionadamente los elementos de control instalados en el vehículo, de manera que no se obtengan datos o que los que se obtengan sean falsos, con su consecuente repercusión en la prestación del servicio de transporte.
- c) La obstaculización grave de las facultades de inspección, impidiendo o retrasando el acceso a los vehículos o datos estadísticos, la carencia o falseamiento de las hojas de ruta y los instrumentos de lectura y control de los títulos de transporte.
- d) Dedicar vehículos o medios adscritos al servicio a la realización de actividades ajenas, sin autorización expresa del Excmo. Ayuntamiento de Guadalajara.
- e) Desobedecer las órdenes de modificación del servicio dispuestas por la Corporación Municipal.
- f) No admitir el disfrute del servicio a cualquier usuario que reúna las condiciones reglamentarias.
- g) El incumplimiento habitual del horario de comienzo y terminación del servicio que se haya aprobado por el Ayuntamiento de Guadalajara, así como los itinerarios y las frecuencias.
- h) La no expedición de títulos de transporte (billetes, tarjetas...) por carecer de la máquina precisa.
- i) El trato desconsiderado con los usuarios, que les provoque lesiones.
- j) El abandono o paralización del servicio sin causa justificada.
- k) La no suscripción de los seguros obligatorios.

APARTADO 2º.-GRAVES:

Se considerarán infracciones graves, además de las establecidas en la legislación vigente, las siguientes:

- a) Transportar mayor número de viajeros de los autorizados para el vehículo, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave conforme a lo dispuesto en el subapartado a) del apartado anterior.
- b) Incumplir el régimen de tarifas
- c) El incumplimiento del horario máximo de conducción ininterrumpida estipulada.
- d) Carecer del Libro de Reclamaciones, negar u obstaculizar, en las oficinas **del servicio**, su disposición al público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento al Excmo. Ayuntamiento de Guadalajara de las reclamaciones y quejas consignadas en aquél.
- e) La no aportación de datos esenciales de la documentación solicitada por el Ayuntamiento de Guadalajara o su falseamiento.
- f) No facilitar las hojas de ruta de la totalidad de vehículos adscritos al servicio.

- g) El incumplimiento esporádico del horario de comienzo y terminación del servicio, así como los itinerarios y las frecuencias.
- h) La negativa o obstrucción a la actuación de los servicios de inspección, cuando no tengan carácter de muy grave.
- i) La falta de funcionamiento de los aparatos de confort del vehículo (aire acondicionado, calefacción...)
- j) Permitir una contaminación medioambiental o acústica en el vehículo superior a la prevista en la reglamentación comunitaria o ordenanzas municipales.

APARTADO 3º.-LEVES:

Se considerarán infracciones leves, además de las establecidas en la legislación vigente, las siguientes:

- a) La falta de aseo y decoro del personal conductor que preste el servicio. No mantener la higiene y el buen estado de la apariencia del vehículo.
- b) La falta de consideración y respeto hacia el público por parte del citado personal.
- c) La falta de puntualidad en el cumplimiento de los horarios intermedios que puedan establecerse entre los puntos de partida y de llegada de las líneas, salvo causa de fuerza mayor o circunstancias excepcionales de tráfico debidamente justificadas.
- d) Prestar el servicio sin llevar en el vehículo la documentación formal exigida en la normativa aplicable.
- e) La falta de exhibición de los preceptivos distintivos, cuadros de tarifas, calendarios, horarios, avisos y otras informaciones de exhibición obligada.
- f) Cualquiera otra que no se encuentre calificada expresamente en los apartados anteriores.

Artículo 3.- Sanciones

Las infracciones o faltas establecidas en el artículo anterior serán sancionadas con multas contractuales en los límites siguientes:

- Las faltas leves con apercibimiento o multa de hasta 400 euros.
- Las faltas graves con multa entre 401 a 2.000 euros.
- Las faltas muy graves con multa entre 2.001 a 6.000 euros.

En el caso de reiteración de infracciones muy graves éstas se sancionarán con multa de hasta 18.000 euros **y podrán llevar aparejada la rescisión del contrato.**

La cuantía concreta de la multa que se imponga como sanción por cada infracción, se modulará o graduará de acuerdo con el daño causado, con la mayor o menor tendencia infractora (intencionalidad o grado de negligencia o imprudencia), incidencia en el servicio, repercusión social y circunstancias concurrentes ya sean agravantes y atenuantes.

La incoación de expediente sancionador, la instrucción e imposición de multa se sujetará al Procedimiento Sancionador ordinario, que prevé la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y normativa de desarrollo aplicable.

Corresponde imponer las sanciones al Ilmo. Sr. Alcalde-Presidente por las infracciones leves y a la Junta de Gobierno Local por las graves y muy graves.

En cuanto al resto de responsabilidades a que pudiera dar lugar la infracción sancionada, como penal, administrativa, laboral, civil y de cualquier otra clase, aplicable a la prestación del servicio, será exigida en todo caso al gestor del servicio,



esto es la **entidad gestora**, sin perjuicio de que **la misma** la puede repetir contra el responsable directo de la infracción.

La imposición de sanciones que corresponda, será independiente de la obligación para el infractor de indemnizar los daños y perjuicios ocasionados.

Las sanciones previstas en el presente Anexo serán en todo caso compatibles con la facultad de acordar la resolución de la concesión del servicio, por las causas y con el procedimiento previsto en la legislación vigente y en los Pliegos de Condiciones que regulen la concesión del servicio.

Guadalajara, 20 de octubre de 2011

Fdo: José Luis Maximiliano Romo