

Expediente 2024/PCD-EMORD/000001

INFORME-PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL SERVICIO DE TAXI EN EL ÁREA TERRITORIAL DE PRESTACIÓN CONJUNTA DEL SERVICIO DE TAXI EN LA COMARCA DE PAMPLONA

ANTECEDENTES

Primero.- En sesión celebrada el 29 de enero de 2024, la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

1.- Aprobar el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza Reguladora del servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona¹.

Segundo.- Los problemas que se pretenden solucionar con esta iniciativa son los siguientes:

1.- Adaptar la Ordenanza para que esta sea más flexible a las demandas y necesidades de las personas usuarias del servicio de taxi.

2.- Eliminar trámites como la obtención del permiso profesional del taxi que permitan agilizar la transmisión de las licencias de taxi, así como la contratación de personal asalariado.

3.- Realizar pequeños cambios, adaptaciones y correcciones en la Ordenanza que actualmente está en vigor.

Tercero.- Es necesario y oportuno aprobar estas modificaciones por los siguientes motivos:

1.- La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona está llevando a cabo diversas actuaciones con el objetivo de mejorar la oferta en el servicio de taxi y atender a las demandas y necesidades de las personas usuarias del servicio de taxi. La Ordenanza vigente exige la obtención de un permiso profesional del taxi para prestar servicio de taxi, ya sea como persona titular o como personal asalariado, en el ámbito de la Comarca de Pamplona. Dicho trámite genera dilaciones a la hora de que los titulares puedan transmitir o contratar, puesto que, en muchos casos, las personas interesadas no tienen dicho permiso y deben esperar a que se celebren las pruebas correspondientes. Por otro lado, no se considera coherente establecer más trámites para las transmisiones y contrataciones de personal asalariado en coherencia con las medidas de choque que se están llevando a cabo para aumentar la oferta del servicio.

¹ En adelante Ordenanza.

2.- Pequeños cambios, adaptaciones y correcciones necesarias.

Cuarto.- Los objetivos de las modificaciones son los siguientes:

1.- Solucionar o mejorar ciertos aspectos que están afectando negativamente ofreciendo a las personas usuarias un servicio de taxi más flexible y acorde a sus demandas.

2.- Eliminar trámites como la obtención del permiso profesional del taxi que permitan agilizar la transmisión de las licencias de taxi, así como la contratación de personal asalariado.

3.- Realizar pequeños cambios, adaptaciones y correcciones que son necesarios.

Quinto.- Por otro lado, no existen posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias que puedan ser aplicadas y se proponen las modificaciones estrictamente necesarias.

Sexto.- Las modificaciones propuestas no afectan ni a los gastos ni a los ingresos de la Mancomunidad.

Séptimo.- La consulta pública, de conformidad con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas² se ha llevado a cabo entre el 29 de enero de 2024 y el 26 de febrero de 2024.

Dentro del plazo establecido han presentado propuestas las siguientes personas:

- ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN³.
- Don Unai Molinuevo Landaluce⁴.
- ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE⁵

Octavo.- Por todo lo expuesto, se cumplen con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la LPACAP.

² En adelante LPACAP.

³ Se incluye como ANEXO I el documento presentado el 16 de febrero de 2024.

⁴ Se incluye como ANEXO II el documento presentado el 25 de febrero de 2024.

⁵ Se incluye como ANEXO III el documento presentado el 26 de febrero de 2024.

ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

PROPUESTAS PRESENTADAS POR LA ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

1.- Modificación del artículo 7 (Titularidad del servicio) de la Ordenanza.

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN propone que se modifique el artículo 7 de la Ordenanza y que *“para ser titular de una licencia se debe acreditar la posesión de título de E.S.O. y carecer de antecedentes penales”*

El artículo 7 de la Ordenanza indica actualmente:

Artículo 7. Titularidad de las licencias.

1. Se prohíbe al titular de la licencia la cesión o arrendamiento de la misma, en cualquiera de sus fórmulas de hecho o de derecho, sin perjuicio de la transmisión de la licencia conforme al artículo 12 de la Ley Foral 9/20005, de 6 de julio, del Taxi.
2. Para ser titular de una licencia se debe acreditar la posesión del permiso de conductor profesional de taxi.
3. De igual modo para ser titular de una licencia debe tener cubierto la responsabilidad civil de conformidad con la legislación vigente.

Por su parte, el artículo 6 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio del Taxi⁶ indica:

Artículo 6. Titularidad de las licencias de taxi.

1. Las condiciones necesarias para ser titular de licencia de taxi son las siguientes:
 - a) Ser persona física.
 - b) Tener la nacionalidad española o bien la de un Estado de la Unión Europea o de otro país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito o, en otro caso, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio.
 - c) Acreditar la disponibilidad del vehículo en régimen de propiedad, de arrendamiento u otro título admitido en el ordenamiento jurídico.
 - d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social establecidas en la normativa vigente.

⁶ En adelante LFT.

e) Tener cubierta la responsabilidad civil por daños que puedan ocasionarse en el transcurso del servicio en los términos establecidos en la normativa vigente y en las Ordenanzas reguladoras del servicio.

f) Si así lo exigen los municipios o la entidad local competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta en las correspondientes Ordenanzas, acreditar la posesión del permiso de conductor profesional de taxi.

2. No se podrá ser titular de más de una licencia.

Tal y como se puede comprobar, los requisitos para ser titular de una licencia de taxi en Navarra, están regulados en la LFT, por lo que establecer nuevas condiciones (la posesión de título de E.S.O. y carecer de antecedentes penales) o bien, modificarlas, requiere que se lleve a cabo mediante su incorporación o modificación en dicha Ley.

Por otro lado, y respecto al requisito de carecer de antecedentes penales, dicho requisito ha de ser incluido en una norma de rango de ley, por lo que no puede ser regulado en la Ordenanza que tiene rango de disposición reglamentaria.

En este sentido, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, dictó la Sentencia nº 564/2017 de 17 de julio de 2017 (Recurso nº 75/2013), en cuyo fallo anula, entre otros:

... el artículo 28.3.c) del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012 y el artículo 31.1.b) del Decreto Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, en lo referido a Carecer de antecedentes Penales”

En el Fundamento de derecho trigésimo cuarto la Sentencia indica:

El Tribunal Constitucional, establece una reserva de Ley para el acceso a los antecedentes penales y en el caso presente ni el artículo 31 del Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo ni el artículo 38 3 apartado c) de la ordenanza impugnada tienen cobertura legal debiendo señalarse que el apartado 4º del artículo 136 del Código Penal establece que Las inscripciones de antecedentes penales en las distintas Secciones del Registro Central de Penados y Rebeldes no serán públicas. Durante su vigencia sólo se emitirán certificaciones con las limitaciones y garantías previstas en sus normas específicas y en los casos establecidos por la Ley. En todo caso, se librarán las que soliciten los Jueces o Tribunales, se refieran o no a inscripciones canceladas, haciendo constar expresamente, si se da, esta última circunstancia.

Pero además, la exigencia de dicho requisito también afecta al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la de la Constitución y el artículo 53 de la de la Constitución establece que sólo por ley, que en todo caso deberá respetar su contenido esencial, puede regularse dicha materia, así como al artículo 14 de la Carta magna

introduciendo una discriminación por circunstancias personales o sociales cuando el artículo 73 apartado 2º de la Ley Orgánica 1/1979, de 26 de septiembre, General Penitenciaria, establece que los antecedentes no podrán ser en ningún caso motivo de discriminación social o jurídica. Resulta paradójico que el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, no imponga para el acceso a la función pública la carencia de antecedentes penales sino exclusivamente la condena a la pena de inhabilitación absoluta o especial para empleos o cargos públicos por resolución judicial, y se exija dicho requisito a aquellos que ni siquiera tienen la condición de empleados públicos.

En conclusión, procede la anulación del citado precepto de la ordenanza impugnada del artículo 31 1 b) Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

2.- Modificación del artículo 23 (Publicidad) de la Ordenanza.

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN propone “*Flexibilizar las zonas en las que se puede poner publicidad, incluyendo el portón trasero*”.

El artículo 23 de la Ordenanza indica actualmente:

Artículo 23. Publicidad.

1. Los vehículos destinados a la prestación de este servicio podrán llevar publicidad tanto en el interior como en el exterior. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determinará la aplicación, regulación y características de esta publicidad.
2. La publicidad destinada a los vehículos destinados a la prestación de este servicio deberá respetar la normativa vigente sobre publicidad y seguridad vial, conservar la estética del vehículo, minimizar su impacto en el paisaje urbano y no implicar pérdida de visibilidad ni generar peligro.

Tal y como se puede comprobar, la Ordenanza cuya modificación se está tramitando, nada dice sobre la aplicación, regulación y características de la publicidad, ya que dichas materias se encuentran reguladas en el artículo 10.2 (Rotulación puertas traseras con publicidad) de la Ordenanza de la Ordenanza técnica del servicio del taxi en el área territorial de prestación conjunta de la Comarca de Pamplona, que no es objeto de modificación en este procedimiento por lo que, esta propuesta habrá de ser tenida en cuenta, en todo caso, cuando se modifique la ordenanza técnica.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

3.- Modificación del artículo 25 (Sistema tarifario) de la Ordenanza.

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN propone “*que el recibo sea impreso solamente cuando el cliente lo requiera, la autoridad en cualquier inspección, o si Mancomunidad de la Comarca de Pamplona así lo solicitase*”.

El apartado 3 del artículo 25 (Sistema tarifario y otros) de la Ordenanza indica actualmente:

3. En todos los servicios prestados, a excepción de los servicios exonerados de utilizar taxímetro o servicios donde el taxímetro no indique el precio final oficial (servicios con precio fijo cerrado, encargos...), será obligatorio la impresión de la factura del taxímetro y su entrega al cliente. Dicha factura será perfectamente legible. Salvo limitaciones técnicas las impresoras se programarán para que los recibos se impriman automáticamente al finalizar el servicio.

La obligación de expedir facturas no sólo es consecuencia de lo dispuesto en la Ordenanza, sino que deriva de la obligación de expedir facturas que viene establecida con carácter general en el Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación (Decreto Foral 23/2013, de 10 de abril).

El artículo 1 del Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación indica:

Artículo 1. Obligación de expedir, entregar y conservar justificantes de las operaciones.

Los empresarios o profesionales están obligados a expedir y entregar, en su caso, factura u otros justificantes por las operaciones que realicen en el desarrollo de su actividad empresarial o profesional, así como a conservar copia o matriz de aquéllos. Igualmente, están obligados a conservar las facturas u otros justificantes recibidos de otros empresarios o profesionales por las operaciones de las que sean destinatarios y que se efectúen en desarrollo de la citada actividad.

Asimismo, otras personas y entidades que no tengan la condición de empresarios o profesionales están obligadas a expedir y conservar factura u otros justificantes de las operaciones que realicen en los términos establecidos en este Reglamento.

Y el apartado 2.d) del artículo 4 del Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación, referido a la factura simplificada indica:

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, los empresarios o profesionales podrán igualmente expedir factura simplificada y copia de ésta cuando su importe no exceda de 3.000 euros, Impuesto sobre el Valor Añadido incluido, en las operaciones que se describen a continuación:

d) Transportes de personas y sus equipajes.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

4.- Modificación del artículo 31 (Concertación del servicio en vía pública) de la Ordenanza.

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN propone incluir en el final del apartado 4 *“salvo servicios con previa concertación, bien sea por vía emisora o con clientes particulares”*.

El apartado 4 del artículo 31 (Concertación del servicio en vía pública) de la Ordenanza indica actualmente:

4. Los taxis no podrán recoger usuarios en las inmediaciones de estaciones de transportes de viajeros, aeropuerto u otras instalaciones o paradas con elevada afluencia puntual de usuarios, si con ello se altera el normal funcionamiento de la espera de usuarios en las paradas para acceder al servicio de taxi.

La redacción de este párrafo no solo se encuentra en lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 31 de la Ordenanza, sino que es un párrafo literal de la LFT, concretamente en el apartado 2 del artículo 33 (Concertación del servicio en vía pública) que indica:

2. Los taxis no podrán recoger usuarios en las inmediaciones de estaciones de transportes de viajeros, aeropuerto u otras instalaciones, o paradas que puedan determinar en sus ordenanzas los municipios o entidad local competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta, si con ello se altera el normal funcionamiento de la espera de usuarios en las paradas para acceder al servicio de taxi

En ambos casos, la propia redacción del párrafo explica el motivo por el que se prohíbe la recogida de usuarios en las inmediaciones de estaciones de transporte o de paradas con elevada afluencia. Permitir que, vía emisora o por otro canal, haya clientes en las inmediaciones que accedan al servicio de taxi cuando en estas paradas existe una elevada afluencia y hay numerosas personas esperando, generaría malestar y un mal funcionamiento del servicio, además de otros problemas derivados. Por lo tanto, no se cree conveniente su modificación.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

5.- Modificación del artículo 36 (Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio) de la Ordenanza.

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN propone que *“en las reservas con contratación telefónica previa a la hora de recogida, se pueda cobrar desde el momento en el que el taxi llega a la dirección pactada”*.

El apartado 2 del artículo 36 (Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio) de la Ordenanza indica actualmente:

2. En los casos de concertación telefónica del servicio, o por otro procedimiento similar, el módulo luminoso indicará el carácter "T" o "t" hasta llegar al lugar concertado. Una vez se detenga en el lugar concertado, el taxímetro se pondrá en marcha, salvo que se trate de una concertación previa a una hora concreta, conforme a lo previsto en el artículo 43.3.b, que se esperará a la hora que se indicó en la contratación del servicio, para accionar el taxímetro.

El taxímetro se detendrá en el momento en el que el taxi llegue al destino indicado.

En ningún caso el taxista podrá circular sin transportar a ningún usuario con el taxímetro encendido y facturando.

En los servicios concertados para realizar a una hora concreta, la redacción actual de la Ordenanza habilita al taxista a poner en marcha el taxímetro cuando llegue la hora acordada, independientemente de si la persona que hubiera concertado el servicio se hubiera retrasado. Esta redacción se considera adecuada y justa, ya que permitir, como propone la Asociación Teletaxi, poner en marcha el taxímetro cuando el taxi llegue a la dirección pactada antes de la hora acordada se consideraría totalmente injusto atendiendo al acuerdo alcanzado entre la persona usuaria y la asociación de taxistas o taxista que presta el servicio, además de ser una posible fuente de fraude y de otros problemas.

Asimismo, hay que recordar que las tarifas ya incluyen un suplemento por concertación telefónica del servicio o a través de otros sistemas similares, 1,80 euros en servicios diurnos en días laborables, o 2,35 euros en servicios nocturnos o fines de semana y festivos, y que al llegar la hora acordada si la persona usuaria se hubiera retrasado el taxista puede encender el taxímetro y facturar todo ese tiempo de espera por hora.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

PROPUESTAS PRESENTADAS POR DON UNAI MOLINUEVO LANDALUCE.

1.- Revocación de licencias, (propuesta de definición, aclaración y matización del artículo 12 de la Ordenanza reguladora del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona)⁷.

Don Unai Molinuevo Landaluce plantea que el artículo 12 (Extinción) de la Ordenanza que se ocupa de la extinción de las licencias de taxi no es claro y requiere definir el proceso de extinción de licencias con el fin de no encontrar “*conceptos jurídicos indeterminados*” y por ello, sugiere una revisión de dicho precepto en aras de definir en qué circunstancias se ha de dar, en qué indicadores se va a basar, cómo ha de ser el proceso, qué causas lo justifican y bajo qué términos y condiciones se ha de resolver.

En lo que se refiere a esta aportación, debe tenerse en cuenta que la regulación de la extinción de las licencias en la Ordenanza tiene como referente el apartado 1.c) del artículo 14 (Extinción de las licencias de taxi) de la LFT, precepto que contempla, entre otras, como causa de revocación de las licencias de taxi, la revocación por razones de oportunidad con derecho a la correspondiente indemnización económica que se

⁷ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

calculará de conformidad con los parámetros objetivos que determinen su valor real, sin añadir nada más al respecto, sin perjuicio de que en su punto 2 el citado precepto dispone que el procedimiento para la extinción de una licencia de taxi se determinará en las correspondientes ordenanzas. Es precisamente, en base a dicha habilitación legal, que el artículo 12 de la Ordenanza regula el procedimiento de extinción de las licencias de taxi. El apartado 2 del artículo 12 de la Ordenanza indica:

2. El procedimiento de extinción de licencias requerirá la incoación de un expediente administrativo que, para mejor garantía del interesado, se tramitará por las normas reguladoras del procedimiento sancionador.

Y las normas reguladoras del procedimiento sancionador a las que remite el apartado 2 del artículo 12 de la Ordenanza, se encuentran reguladas en la LPACAP, por lo que, desde el punto de vista procesal, no hay ningún concepto jurídico indeterminado.

Asimismo, hay que señalar que el concepto jurídico "*parámetros objetivos que determinen su valor real*" que se considera indeterminado, se encuentra recogido en la LFT y no en la Ordenanza.

A la luz de lo expuesto, cabe indicar que la revocación debe basarse en motivos de oportunidad y no de legalidad, pues para este último supuesto se encuentra la figura de la revisión de oficio, oportunidad que debe ser entendida como cambio de criterio al margen de razón alguna de legalidad, lo que conlleva que para valorar la concurrencia o no de dichas razones de oportunidad la Administración que revoca el acto debe analizar caso por caso y de forma individualizada las razones concurrentes en cada situación que pudieran motivar su ejercicio. Ello determina la imposibilidad de establecer a priori los supuestos que componen el concepto "*parámetros objetivos que determinen su valor real*" porque habrá de valorarse la concurrencia de estos parámetros en el momento en que se produzca el hecho causante que pudiera o no dar lugar a la revocación.

Así, no es oportuno generalizar los supuestos que pudieran dar origen a la utilización de la figura de la revocación por cuanto al tratarse de una potestad discrecional y no de una obligación para la Administración, cabe su ejercicio por parte de ésta siempre que la misma valore las circunstancias concurrentes caso por caso.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

2.- Revisión de tarifas en vigor (incorporación en la ordenanza la periodicidad)⁸.

Don Unai Molinuevo Landaluce plantea la oportunidad de incluir en la Ordenanza el establecimiento de una periodicidad mínima para la revisión y, si procediera, la revaloración de tarifas, en sintonía con lo regulado en ordenanzas de taxi de las principales capitales. Concretamente propone la incorporación en la Ordenanza de los siguientes textos:

A) Corresponde a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la aprobación del régimen y la estructura de las tarifas aplicables a los servicios urbanos de taxi. La revisión de tarifas será anual, salvo que concurran circunstancias justificadas que aconsejen una revisión extraordinaria”.

B) La revisión extraordinaria se ejecutará a petición de cualquiera de las partes implicadas cuando concurran circunstancias justificadas como cambios de tipos impositivos, cambios sustanciales de precios en materias primas para el sector o cualquier otra circunstancia anómala.

C) La fijación de las tarifas aplicables a los servicios urbanos de taxi se ajustará a lo que prevé la normativa vigente en materia de precios.

D) Las tarifas han de garantizar siempre la cobertura del coste del servicio y la obtención de un beneficio empresarial razonable.

La inclusión de la presente aportación en la Ordenanza no se considera oportuna puesto que la tramitación del expediente de tarifas del servicio de taxi del área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona⁹ ya se inicia de oficio por la Mancomunidad o a instancia de las personas interesadas con sujeción a las determinaciones establecidas por el artículo 40 (Tarifas) de la LFT, lo que garantiza, entre otros aspectos, que la misma se someta a aspectos indisponibles por parte de las personas interesadas como son: el sometimiento al régimen de precios autorizados -extremo exigido por el Real Decreto 2695/1977, de 28 de octubre, sobre normativa en materia de precios-; la conciliación entre la adecuada explotación económica del servicio de taxi con el fomento de su uso como transporte público; y la audiencia de las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y de las asociaciones de consumidores y usuarios.

Como muestra de este funcionamiento indicar que todos los años, de oficio por la administración o a instancia de las asociaciones de taxistas, se ha tramitado el

⁸ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

⁹ En adelante ATPCCP.

correspondiente expediente de tarifas de taxi, en algunos casos se decidió justificadamente por el mantenimiento de las tarifas, y en otros la decisión fue una subida concreta, existiendo algún año, como ocurrió en 2013, en los que se tramitó hasta dos expedientes de tarifas que supusieron dos subidas tarifarias.

Los ejemplos y comentarios que vierte sobre la falta de actualizaciones tarifarias en situaciones excepcionales o comparaciones con otras administraciones son, según entiende esta parte, parciales y sesgados y pueden dar lugar a confusión.

Así, por ejemplo, cita que *“hubo algún año en el que el Gobierno de Navarra actualizó las tarifas interurbanas en mitad de un ejercicio debido a una brutal escalada de precio de los carburantes y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se negó a hacerlo.”* Esto se explica porque el Gobierno de Navarra para la actualización de las tarifas interurbanas, en ese momento, utilizaba directamente el IPC Navarro interanual, sin embargo, en aquel momento para las tarifas urbanas la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona utilizaba una estructura de costes en la que ya venía recogida el precio del gasóleo como un indicador a actualizar, por lo tanto, las fluctuaciones del precio de los carburantes ya estaban recogidas en las tarifas urbanas.

Por otro lado, también expone que *“se modificó el impuesto sobre el valor añadido (IVA) a mitad de un ejercicio y no se repercutió en las tarifas hasta pasados varios años”*. Sobre esta afirmación señalar que fue el 1 de septiembre de 2012 cuando se procedió a la subida del IVA repercutido del 8 al 10% y, efectivamente, éste no se corrigió en ese momento, pero no fue pasados varios años sino el 1 enero del 2013 (BON nº 250 de 26 de diciembre de 2012), y el motivo del retraso de estos 4 meses fue debido principalmente al tiempo necesario en el procedimiento administrativo para la aprobación de las tarifas y a que en ese momento nos encontrábamos en pleno debate con el sector para la reestructuración tarifaria que finalmente también llegaría como una actualización extraordinaria en el BON nº 128 de 5 de julio de 2013.

A este respecto señalar, que en esta actualización extraordinaria de 2013 que supuso un incremento adicional del 2,5%, la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE manifestó su desacuerdo, a lo cual el informe del 20 de diciembre de 2012 en respuesta a las alegaciones recibidas respondió:

“La argumentación desarrollada por la Asociación de Consumidores Irache es correcta pero tal y como se ha explicado en el apartado de Análisis el periodo de entrada no está determinado e incluso sería muy probable que se aplicaran en la segunda parte del año. Lo que sí se ha determinado es que supondría una subida respecto a las tarifas 2013 aprobadas de 2,5% aproximadamente que repercutiría directamente en los usuarios.

Esta situación sería similar a la repercusión que tuvo la subida del 8 al 10% de IVA en las tarifas en septiembre de 2012 en la que su falta de adecuación hasta la subida de tarifas del 2013 fue asumida en este caso concreto por el colectivo de taxistas.

Por lo tanto, sería un efecto temporal siempre y cuando, tal y como se hizo con la última subida en el IVA aplicado, en la próxima actualización tarifaria se tenga en cuenta esta variación tarifaria y se compensen el exceso que es asumido por los usuarios como se ha hecho en otras ocasiones cuando el perjudicado ha sido el sector del taxi. “

Por lo tanto, la no adecuación en tiempo de la repercusión del aumento del IVA en el año 2012 que cita, fue ya reconocida por la Mancomunidad, si bien, su repercusión temporal fue muy contenida y menor que otras como la subida extraordinaria de 2013 que benefició en este caso a los taxistas.

En resumen, esta administración analiza y promueve unas tarifas equilibradas entre la suficiencia del servicio y la rentabilidad económica de la actividad conforme a la legislación y al procedimiento administrativo que se considera suficiente y adecuado.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

3.- Régimen sancionador y Servicios no cobrados¹⁰.

Don Unai Molinuevo Landaluce propone que se estudie el Título VII (Infracciones y sanciones) de la ordenanza reguladora del servicio público de Transporte Urbano Comarcal de la Comarca de Pamplona y basándose en él, se incorpore a la Ordenanza del taxi un nuevo artículo (servicios no cobrados) que recoja como infracción con su correspondiente sanción, la falta de pago por los usuarios del servicio. Además, plantea que se contemple que la Mancomunidad preste asistencia jurídica y se presente como acusación ante sucesos de esta índole y también ante cualquier tipo de agresión.

La sugerencia planteada no puede ser atendida puesto que la misma olvida que, a diferencia de lo que sucede con el Transporte Urbano Comarcal (que es un servicio público), el servicio de taxi es un servicio público impropio, es decir, es un servicio privado de interés público.

Así, la intervención de la Administración en la reglamentación de la prestación del servicio de taxi se efectúa en aras de preservar el interés público.

¹⁰ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

Ello determina que la relación entre el prestador del servicio y los usuarios del mismo, es una relación de derecho privado, en la que la Administración no tiene competencia para intervenir, salvo en los supuestos legalmente establecidos, debiendo sustanciarse las vicisitudes derivadas de supuestos de impago a través de la interposición de reclamación ante la Junta Arbitral de Transportes de Navarra, prevista en el artículo 45 (Junta Arbitral de Transporte de Navarra) de la LFT, o a través de las correspondientes acciones civiles de reclamación de cantidad.

A mayor abundamiento de lo anterior, cabe señalar que la LFT, recoge en el apartado 2.a) del artículo 42 (Deberes y derechos de los usuarios) el deber de los usuarios de cumplir las reglas de utilización del servicio que se establezcan teniendo, entre otros, el deber de pagar el servicio de acuerdo con las tarifas vigentes.

Por otro lado, el apartado 3.2.a) del artículo 43 (Deberes y derechos del titular de la licencia o autorización y del conductor del taxi) de la citada LFT establece entre los derechos del titular de la licencia o autorización y del conductor del taxi, el derecho al cobro del servicio, lo que determina que el hecho de no abonar el servicio prestado pudiera suponer, previa instrucción del expediente que acreditase fehacientemente los hechos, una infracción de carácter leve recogida en el apartado h) del artículo 61 de la LFT y que tipifica como tal infracción "El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, salvo que la normativa en la que se contengan dichas reglas considere expresamente su incumplimiento como infracción grave"¹¹.

Tampoco puede estimarse la propuesta referente a la oportunidad de prestación de asistencia jurídica y personación de la Mancomunidad ante supuestos de falta de pago y agresiones puesto que en relación con la personación como acusación particular hay que distinguir entre acusación popular y acusación particular.

La acusación particular puede ser ejercida por quien ha sido víctima u ofendido por el delito (artículo 109 bis de la Ley de Enjuiciamiento Criminal¹², y artículo 11 de la Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito).

La condición de víctima la tiene "toda persona física que haya sufrido un daño o perjuicio sobre su propia persona o patrimonio, en especial lesiones físicas o psíquicas, daños emocionales o perjuicios económicos directamente causados por la comisión de un delito" (artículo 2 de la citada Ley 4/2015, de 27 de abril).

Sobre el concepto de ofendido, la Sentencia del Tribunal Supremo 797/2015 de 24 de noviembre de 2015¹³ señala que:

¹¹ La Resolución del Presidente de la Mancomunidad nº 116/2022 de 11 de marzo sancionó a un usuario por la comisión de una infracción leve tipificada en este artículo.

¹² En adelante LECrim.

"El ofendido por el delito, agraviado o sujeto pasivo del mismo, es el titular del bien jurídico protegido por la norma penal, que ha sido lesionado o puesto en peligro por el hecho delictivo. El perjudicado es quien ha sufrido un perjuicio o daño, patrimonial o moral por la comisión del hecho delictivo, e incluye tanto a la víctima directa como a los terceros (artículo 113 CP)."

Debe, por tanto, distinguirse entre el ofendido o víctima (que es el titular del bien jurídico protegido por la norma) y el perjudicado. El primero puede ejercitar la acción particular, mientras que el perjudicado podrá ejercitar una acción civil (artículo 110 LECrim) o la acusación popular.

En el caso de un delito de lesiones, la Mancomunidad no entraría en la definición de víctima ni de ofendido, puesto que no se puede "lesionar" a una persona jurídica tal y como se tipifican los delitos en los artículos 147 y siguientes del Código Penal.

En este sentido, hay que tener en cuenta que la doctrina mayoritaria considera que el bien jurídico protegido en las lesiones es la salud de las personas, en sus vertientes física y psíquica.

Por lo tanto, la Mancomunidad no puede personarse como acusación particular y, en caso de hacerlo, la personación será denegada por los tribunales, ya que legalmente no es víctima, ni ofendido ni perjudicado.

En relación con la personación en los procesos penales por parte de las personas jurídico públicas como acusación popular los tribunales las excluyen con carácter general salvo que haya una ley que recoja esa opción (como es el caso en los delitos de violencia contra la mujer), ya que la acción pública penal corresponde al ministerio Fiscal.

En este sentido, se pueden citar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria nº 320/2020 de 30 de septiembre de 2020¹⁴ y el Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona nº 94/2020 de 30 de enero de 2020¹⁵.

El Auto nº 376/2017, de 30 de octubre de 2017 del Juzgado de Instrucción Nº 3 de Pamplona/Iruña¹⁶ indica:

"(...) QUINTO.- Finalmente, ha de indicarse la falta de legitimación activa del Ayuntamiento de Pamplona para interponer la presente querrela como acusación popular en aplicación tanto

¹³ Roj STS 5212/2015.

¹⁴ Roj SAP S 607/2020.

¹⁵ Roj AAPB 1843/2020.

¹⁶ Roj AJI 36/2017.

de la jurisprudencia constitucional (Sentencias 129/2001; 311/2006; 8/2008 y 38/2008 así como del Tribunal Supremo (Auto del Tribunal Supremo de 13 de marzo de 2007 o sentencia 149/2013 de 26 de febrero). Esta última sentencia se hace eco de la preocupación que supone la creciente vocación participativa de las personas jurídico públicas en procesos penales, preocupación basada por un lado en que esta mecánica puede afectar al derecho de defensa, y por otro lado porque estas acusaciones públicas no pueden tener un interés en el proceso penal distinto al representado por el Ministerio Fiscal, órgano llamado a ejercer la acción de la Justicia en los términos del art. 124 de la Constitución. Como indica la sentencia dictada "la acción pública penal pertenece en exclusiva al Ministerio Fiscal, conforme al artículo 124 CE. Esto arrastra una consecuencia: ninguna administración puede arrogarse una acción pública penal con la excusa de su posible conexión con alguna de sus competencias. El Gobierno de una Comunidad Autónoma puede ser competente, por ejemplo, en materia de protección del medio ambiente, pero eso no le legitima para ejercer acciones públicas penales por delito ecológico. Cuando en el ejercicio de sus competencias, observa la posible comisión de un tipo penal, conforme a las normas reguladoras del procedimiento administrativo, debe ponerlo en conocimiento del Ministerio Fiscal, con suspensión del expediente sancionador. Una persona jurídica pública puede, en principio, ejercer la acusación particular en cuanto "ofendido", o "perjudicado" por el delito, en los mismos términos que un particular, pero no puede invocar sus atribuciones y competencias como elemento que le atribuya un interés suficiente para la personación como acusador "público". Ni puede enmascarar esa condición, bajo la fórmula de una acusación popular reservada a los ciudadanos, pero no a las Administraciones. La acción popular, es una concesión a la participación del pueblo en la Justicia; no a la participación de más poderes en la Justicia.

La Sentencia del Tribunal Constitucional 129/2001, de 4 de junio excluye con carácter general la personación como acusación popular de personas jurídicas públicas, al señalar que el art. 125 de la Constitución se refiere a "los ciudadanos" considerando como tales las personas privadas, sean físicas o jurídicas, pero no puede asimilarse este concepto a la administración pública y, más concretamente, a los órganos de poder de la comunidad política". La Sentencia del Tribunal Constitucional 311/2006, de 23 de octubre admite la personación de una administración autonómica en un caso de violencia de género por la existencia de una norma con rango de ley que prevé la concreta legitimación de una persona jurídica pública en ciertos delitos de violencia contra la mujer. En definitiva, se sostiene sencillamente que no hay habilitación legislativa general para que las personas jurídicas públicas ejerzan la acción popular, por lo que ha de ser un concreto precepto de Ley el que recoja esa opción. Por tanto, fuera de las concretas hipótesis legales de delitos de violencia contra la mujer, rige la normativa general de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y puede concluirse que de la lectura conjunta de los arts. 124 y 125 de la Constitución se desprende que un ente público territorial no puede ejercer una acción popular y que la acción pública penal sólo corresponde al Ministerio Fiscal".

Este Auto fue confirmado por el Auto nº 25/2019, de 25 de enero de 2019¹⁷ dictado por la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Pamplona/Iruña.

Por lo tanto, la Mancomunidad no puede personarse como acusación popular ya que no hay ninguna ley que le habilite para ello en este tipo de delitos y, en caso de hacerlo, la personación será denegada por los tribunales.

Asimismo, dicho planteamiento supondría obviar la condición de Administración Pública que ostenta la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y el principio recogido en el apartado 1 del artículo 103 de la Constitución Española que dispone que la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

4.- Modernización de los métodos de cobro.

Don Unai Molinuevo Landaluce insta a estudiar e incorporar nuevos métodos de cobro como el BIZUM o similares.

A este respecto, la LFT indica en el apartado 2 del artículo 41 (Inicio del servicio y puesta en marcha del taxímetro):

2. Las Ordenanzas reguladoras del servicio de taxi establecerán el procedimiento para el pago del servicio prestado y la entrega al usuario del servicio del recibo correspondiente, si éste lo requiere.

Y la Ordenanza, en el apartado 6 del artículo 36 (Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio), establece:

6. Los procedimientos para el pago del servicio prestado serán:
 - a) En efectivo, aceptando billetes de hasta 50 euros.
 - b) Mediante pago con tarjeta.
 - c) Mediante aplicación (app) para pagar con el móvil u otras plataformas tecnológicas autorizadas.

Se considera que la redacción actual del apartado 6.c) del artículo 36 es suficiente e incluye nuevos métodos de pago y cobro como el BIZUM u otros métodos que pudieran surgir.

En resumen, se considera que la actual Ordenanza ya recoge la solicitud reclamada.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

¹⁷ Roj AAP NA 122/2019.

5.- Estudios de satisfacción¹⁸.

Don Unai Molinuevo Landaluce propone introducir en la Ordenanza la obligatoriedad de realizar una encuesta a los profesionales del sector, así como a sus empleados, al igual que se hace a los clientes y usuarios, con una periodicidad de al menos cada dos años.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona dispone de distintos canales de contacto con las personas usuarias y taxistas, así, por ejemplo, está permanentemente a disposición de ellos los canales de atención al cliente y el registro de la propia Mancomunidad para recibir las quejas, felicitaciones o sugerencias que consideren oportunos. Además, en el caso de las personas usuarias la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona periódicamente realiza un estudio de demanda y satisfacción de las personas usuarias con el fin de controlar y valorar el servicio. Esta encuesta es realizada dado que es difícil encontrar un interlocutor representativo de las personas usuarias de taxi de la Comarca de Pamplona con conocimiento detallado del servicio que aporte con rigor esta información. Situación muy diferente en el caso de los taxistas, donde éstos están representados por asociaciones, como la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN y AITAN, que mantienen contacto directo y permanente con esta administración y disponen de un conocimiento detallado del servicio.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

6.- Jornada laboral y eficacia económica¹⁹.

Tras indicar que en la Ordenanza no existe ningún artículo que defina, hable o mencione la variable “tiempo” y de señalar que no existe ningún convenio que hable de las condiciones para los profesionales del sector en el ATPCCP, Don Unai Molinuevo Landaluce formula varias preguntas que considera que debieran definirse en la propuesta de modificación de la Ordenanza para, finalmente, plantear la sugerencia de introducir en la Ordenanza un nuevo artículo que recoja y responda diferentes aspectos relacionados con la rentabilidad económica del servicio y el tiempo que debe dedicarse al mismo.

Como ya se señaló en anteriores ocasiones, las tarifas actualmente vigentes están sustentadas en datos de esta administración y de la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN que trabajaron conjuntamente para establecer las tarifas 2019 y establecer

¹⁸ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2021 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 22 de febrero de 2021.

¹⁹ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

un mecanismo de actualización. Estas tarifas se consideran equilibradas y se sustentan en una estructura de costes e ingresos que establece una demanda potencial acorde a las características de la Comarca de Pamplona, y a unos costes concretos. Aspectos detallados en el informe de tarifas 2024 (Expte. 2023/PCD-GEN-MCP/000376).

En relación a la jornada laboral, el mercado al que atiende el sector del taxi, no es otro que la movilidad de las personas usuarias de taxi en el ATPCCP, es por su propia naturaleza variable en el tiempo: variable a lo largo de las distintas horas del día con horas punta y valle, variable a lo largo de los diferentes días de la semana según su actividad, y variable a lo largo de los distintos meses del año. El establecimiento de restricciones, limitaciones o regulaciones horarias vía ordenanza se considera negativo por las rigideces que podría establecer provocando nuevos problemas para el adecuado ajuste de la oferta a la demanda y para con la organización y planificación de los profesionales. El ajuste de la oferta a esa demanda debe ser uno de los objetivos de una adecuada gestión por parte de los taxistas que es consustancial a toda actividad empresarial como así lo expresa el artículo 35 (Organización del servicio), quedando en cualquier modo habilitada la posible intervención de la Administración en el apartado cuarto de ese mismo artículo en caso de considerarse necesario, lo que permitiría ser más preciso y flexible con la situación concreta que se detecte.

Plantea además que no hay ningún convenio que hable de las condiciones para los profesionales del sector en el ATPCCP y que por ello debiera de definirse en la Ordenanza en qué condiciones se va a crear un convenio que recoja diferentes cuestiones que seguidamente relaciona de forma pormenorizada. Asimismo, resalta que para lograr un salario similar al de un trabajador de baja cualificación de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, el taxista o los asalariados tienen que trabajar 759 horas más al año de promedio.

A la sugerencia anterior debe responderse en primer lugar, que la comparación que efectúa entre el personal del sector con los trabajadores de la Mancomunidad carece de sentido ya que no existe relación alguna entre la Mancomunidad -como empleador- con los taxistas -como empleados- y, en segundo lugar, respecto a la solicitud de incluir y definir en la Ordenanza las condiciones en las que se va a crear un convenio colectivo debido a la inexistencia de convenio que regule las condiciones para los profesionales del sector en el ATPCCP, cabe informar que dicha ausencia de norma convencional no obsta para que exista un convenio colectivo de ámbito estatal, en concreto, el VIII Convenio colectivo nacional para el sector de auto-taxis (Boletín Oficial del Estado número 117, de 17 de mayo de 2017) que es de aplicación al personal asalariado.

Finalmente, hay que tener presente que los titulares de las licencias de taxi son trabajadores por cuenta propia y, salvo que la Mancomunidad establezca una organización del servicio en atención al interés público del mismo, pueden trabajar las horas y en las franjas horarias que consideren oportunos.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

7.- Asalariados o chóferes²⁰.

Don Unai Molinuevo Landaluce expone que en otras ordenanzas de taxi se define que la jornada laboral máxima para los asalariados es de 40 horas semanales de trabajo efectivo estableciéndose en algunos casos que entre el final de una jornada y el inicio de la siguiente han de transcurrir, como mínimo, doce horas.

Añade que en esas otras ordenanzas se establece que se entiende por trabajo efectivo, así como una compensación para el supuesto que el trabajador asalariado trabaje en día de descanso junto con el establecimiento de un descanso semanal obligatorio de dos días a la semana para el taxista asalariado.

De conformidad con lo anterior, solicita que estos aspectos sean incorporados a la Ordenanza y, además, que se aclare y defina como han de ser contratados estos chóferes y asalariados para dar amparo legal a la contratación de los mismos.

En relación con esta sugerencia, cabe informar que cada legislación autonómica regula de una manera distinta la contratación de asalariados en el sector del taxi. La regulación del trabajo de las personas asalariadas en el taxi en la Comarca de Pamplona viene recogida en la LFT y se considera suficientemente regulada.

Artículo 20. Prestación del servicio con personal contratado.

1. El titular de la licencia podrá contratar un máximo de un conductor para cubrir horas valle, fines de semana, días festivos o vísperas de festivo, acontecimientos singulares, fiestas patronales o similares.
2. El tiempo total anual de prestación del servicio de taxi a través de un conductor contratado no podrá rebasar el tiempo de prestación de servicio por parte del titular de la licencia.
3. En el supuesto de invalidez del titular, incapacidad laboral transitoria, interrupción de la prestación del servicio debidamente autorizada, fallecimiento, jubilación y demás situaciones sobrevenidas debidamente acreditadas que impidan la prestación personal del servicio,

²⁰ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

podrán explotarse temporalmente la licencia mediante la contratación de personal sin la limitación establecida en el apartado 2. En todo caso, la duración máxima de esta situación no podrá sobrepasar los dos años.

4. La contratación del personal requerirá la previa autorización del municipio o entidad local competente en el Área Territorial de Prestación Conjunta, que se solicitará por el titular de la licencia. Las solicitudes de autorización para la contratación de personal se entenderán estimadas si en el plazo de un mes el municipio o entidad local competente en el Área Territorial de Prestación Conjunta no hubiera dictado y notificado resolución expresa. Una vez obtenida la autorización se aportará en el plazo de un mes, ante la entidad competente, copia del contrato y el alta en la Seguridad Social del trabajador, o alta en el régimen de autónomos.

Cuando por el parentesco existente entre las partes, la persona contratada no pueda encontrarse de alta en el régimen general de la Seguridad Social, deberá encontrarse de alta en el régimen especial de trabajadores autónomos.

5. El titular de la licencia será el responsable ante el municipio o entidad local competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta en relación con la adecuada prestación del servicio de taxi.

Debe señalarse además que resulta de aplicación el VIII Convenio colectivo nacional para el sector de auto-taxis (Boletín Oficial del Estado número 117, de 17 de mayo de 2017) en el que la cuestión que se sugiere se encuentra regulada, todo ello sin perjuicio de que lo solicitado es una cuestión que excede de la competencia de esta Entidad Local, al tratarse los convenios colectivos normas laborales fruto de la negociación entre trabajadores y sus empleadores.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

8.- Derechos sindicales²¹

En esta aportación Don Unai Molinuevo Landaluce, tras exponer que en la Ordenanza no hay definido ningún aspecto recogido en lo relativo al derecho de ser representado sindicalmente ante la Mancomunidad por parte de los taxistas y de los asalariados, solicita la inclusión de un artículo que recoja y defina este derecho. Asimismo, plantea que se reconozca la representación sindical como voz y parte legítima ante los procesos de modificación de las estructuras de costes, del marco tarifario o de cualquier otra cuestión que afecte a los profesionales del sector y que se considere la participación por los autores de propuestas en los procesos participativos.

²¹ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

El artículo 61 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores,²² recoge el derecho de los trabajadores a participar en la empresa a través de los órganos de representación regulados en el Título II y que son los delegados de personal y los comités de empresa.

Sin perjuicio de lo anterior, conviene tener presente que el artículo 1 del Estatuto de los Trabajadores, dispone que el mismo será de aplicación a los trabajadores que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario.

De conformidad con lo anterior, resulta evidente que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona no ostenta la condición de empleador o empresario respecto a los taxistas, al no desempeñar éstos ningún servicio por cuenta ajena dentro del ámbito de organización y dirección de la mismas.

Por el contrario, los taxistas desempeñan una actividad económica o profesional por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de la Mancomunidad, la cual se rige por la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo.

Cuestión diferente a la expuesta es el poder que ostenta la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, reconocido legal y jurisprudencialmente, de ordenar y regular determinados aspectos del servicio en atención a carácter del mismo como servicio privado de interés general, aspecto que determina que su prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración pero esto no convierte la prestación del servicio en una relación laboral por cuenta ajena, ni confiere a la Administración la condición de empresario o empleador, notas ambas de las cuales podría derivarse la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.

Debe señalarse, además, que el artículo 52 (Asociaciones profesionales y representatividad del sector del taxi) de la LFT regula las Asociaciones profesionales representativas del sector del taxi, como entidades asociativas de las que pueden formar parte los titulares de las licencias y los titulares de autorizaciones que carezcan de licencia, disponiendo la audiencia de las mismas en cada materia en que dicha audiencia resulte preceptiva. En base a ello, cabe considerar a dichas asociaciones entidades representativas de los intereses de los taxistas integrados en las mismas y que ostentan la representación de los mismos en los trámites de audiencia.

²² En adelante Estatuto de los Trabajadores.

En relación con esta cuestión, cabe recordar que las personas titulares de licencias y de autorizaciones que carezcan de licencias, pueden constituir y formar parte de las asociaciones que consideren oportunas de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación.

Por otro lado, debe considerarse que la Ordenanza es una disposición normativa con carácter reglamentario cuyo objeto es la regulación de los servicios de taxi urbano en el ATPCCP y no un convenio colectivo, cuyo objeto sea la regulación de los derechos y obligaciones concernientes a la relación laboral por cuenta ajena y que son fruto de la negociación colectiva desarrollada por los representantes de los trabajadores y de los empresarios.

Finalmente, respecto a la sugerencia de participación de la representación sindical en los procesos de modificación de estructuras de costes del marco tarifario o de cualquier otra cuestión que afecte a los profesionales del sector, cabe informar que esta participación es un trámite que ya se realiza a través de las asociaciones del sector ya que, por una parte, el apartado 1 del artículo 40 (Tarifas) de la LFT, requiere la audiencia previa de las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi para la aprobación del régimen tarifario aplicable a los servicios urbanos y, por otra parte, el apartado 1.c) del artículo 4 en conexión con el apartado 2 del artículo 4 de la LPACAP, reconoce la condición de interesados en el procedimiento administrativo a las asociaciones y organizaciones representativas de intereses económicos y colectivos en los términos que la Ley reconozca lo que implica su audiencia en todas aquellas cuestiones que afecten a los profesionales del sector y garantiza su participación en todo aquello que afecte a sus intereses.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

9.- Estudios, control y seguimiento²³

En esta sugerencia Don Unai Molinuevo Landaluce propone incluir en la Ordenanza la obligación de la Mancomunidad de realizar los estudios pertinentes necesarios después de cada modificación significativa de la misma o tras un tiempo prudencial, para mantener actualizados los parámetros que sustenten los aspectos económicos y laborales.

Examinada la sugerencia indicada no se considera oportuno su estimación debido a que el control planteado ya se encuentra contemplado por el artículo apartado 1 del 130 de la LPACAP, que se ocupa de la evaluación normativa y que, en este sentido, dispone que las Administraciones Públicas revisarán periódicamente su normativa

²³ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

vigente para adaptarla a los principios de buena regulación y para comprobar la medida en que las normas en vigor han conseguido los objetivos. En este sentido hay que indicar que, desde la aprobación de la Ordenanza en el año 2005, ha sido objeto de modificación ya sea de oficio o a instancia de los taxistas en los años 2006, 2009, 2013, 2014, 2017, 2018, 2020 y 2022.

No obstante, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona realiza periódicamente un estudio de demanda y satisfacción del servicio. Como mínimo se realiza cada dos años, si bien en algunos periodos, por motivos de necesidad u oportunidad, se realiza cada año. Así, en los últimos 15 años se han realizado 12 estudios y el resultado de estos estudios se traslada a las asociaciones representativas del sector del taxi para, posteriormente, valorarlo conjuntamente y adoptar las medidas oportunas.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

10.- Independencia e imparcialidad técnica²⁴.

En esta aportación Don Unai Molinuevo Landaluce plantea la incorporación a la Ordenanza de la regulación de agentes mediadores que sean capaces de aportar objetividad y capacidad técnica suficiente para una correcta, eficiente y justa gestión de los aspectos económicos, con el fin de salvar la falta de imparcialidad de los técnicos de la entidad.

La acusación de falta de imparcialidad y objetividad de los técnicos que realizan los estudios "*claramente escorados hacia los intereses de la mano que les da de comer*" es una afirmación totalmente subjetiva que no se comparte. Justamente lo contrario, el personal técnico realiza sus estudios con objetividad e imparcialidad, preservando el interés público y valorando los intereses de las personas que prestan el servicio de taxi y de las personas usuarias.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

11.- Prevención de riesgos laborales y vigilancia de la salud²⁵.

Don Unai Molinuevo Landaluce plantea la sugerencia de definición en la Ordenanza de las obligaciones, pautas y medidas a tomar por la Mancomunidad en la vigilancia de la salud y la prevención de riesgos laborales, motivando ello en las circunstancias en las

²⁴ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2021 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 22 de febrero de 2021.

²⁵ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

que se encuentran algunas paradas, así como los problemas tanto físicos como psicológicos que acarrea la prestación del servicio en algunos horarios.

Al amparo de lo ya señalado en la respuesta dada a la sugerencia sexta, no puede estimarse esta propuesta debido al régimen de trabajo por cuenta propia en que se desarrolla el servicio y que implica su exclusión de la aplicación al mismo del Estatuto de los Trabajadores y su inclusión dentro del ámbito de aplicación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo.

De conformidad con lo anterior, y en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, no es exigible el establecimiento de obligaciones a la Mancomunidad en relación con la prevención de riesgos laborales y vigilancia de la salud de los taxistas, ya que el ámbito de aplicación de las obligaciones impuestas a los empresarios en esta materia por la antedicha Ley y por sus disposiciones de desarrollo o complementarias, son las relaciones laborales reguladas en el Estatuto de los Trabajadores y las relaciones de carácter administrativo o estatutario del personal al servicio de las Administraciones Públicas, supuestos que no se dan en el presenta caso.

Sin perjuicio de lo expuesto, debe informarse que las Administraciones competentes en materia de prevención editan guías en relación con esta materia. Constituyen ejemplos de dichas actuaciones tanto la “Guía de buenas prácticas preventivas para autónomos y pymes” editada por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y Activa Mutua como el documento “Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector del transporte por carretera” del Instituto Nacional de Seguridad Social en el Trabajo.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

12.- Venta por jubilación²⁶.

Don Unai Molinuevo Landaluce expone que pese a que el apartado 4 del artículo 14 (Fallecimiento, incapacidad total o absoluta, o jubilación del titular de la licencia) de la Ordenanza indica que en los casos de jubilación la licencia quedará en suspenso y el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la jubilación, propone que teniendo en cuenta las circunstancias, el exceso de oferta, la ausencia de rentabilidad este plazo sea elevado a 5 años.

También plantea la propuesta de regulación en el citado artículo 14 de la situación de que bajo causas justificadas a petición del titular o herederos este plazo pueda ser

²⁶ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2021 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 22 de febrero de 2021.

ampliado por resolución del presidente de la Mancomunidad, entendiéndose como causa justificada la situación actual provocada por la Covid-19 o cualquier otra que se pudiera dar.

La medida propuesta no se estima conveniente debido a que el plazo máximo de suspensión de la prestación del servicio que contempla la LFT para los supuestos de suspensión de la prestación del servicio por causa de enfermedad, accidente, avería del vehículo u otras causas justificadas, es de dos años.

La citada LFT no contempla entre dichos supuestos de suspensión, a los que se les aplica un límite de plazo máximo de dos años, las situaciones de jubilación pero dicha ausencia fue suplida por la regulación que efectuó la propia Ordenanza de dicha situación en su apartado 4 del artículo 14 estableciendo, en concordancia con el plazo que la LFT fijó para las situaciones relacionadas anteriormente, que en los casos de jubilación, la licencia quedará en suspenso y el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la jubilación.

En el mismo sentido, el citado artículo 14 de la Ordenanza establece también un plazo de dos años para otras dos situaciones como son transmisión de la licencia en caso de fallecimiento del titular y la transmisión de la licencia en caso de incapacidad total o absoluta del titular.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

13.- Excedencias y/o suspensión²⁷.

Se plantea por parte de Don Unai Molinuevo Landaluce la modificación del apartado 1 del artículo 11 (Suspensión) de la Ordenanza en el sentido de elevar de dos a cinco años el plazo en el que los titulares de la licencia podrán solicitar la suspensión de la prestación del servicio si acreditan padecer enfermedad o haber sufrido accidente o avería del vehículo u otra causa, debidamente justificada, que les impida prestar el servicio por un periodo superior a un mes.

La presente solicitud no puede ser atendida debido a que la regulación que efectúa la Ordenanza de la suspensión de la prestación del servicio por el titular en caso de enfermedad, accidente, avería del vehículo o la concurrencia de otras causas justificadas que les impida prestar el servicio por un periodo superior a un mes, se adecúa a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 13 (Vigencia, visado y suspensión de las licencias) de la LFT, precepto que para dichos supuestos establece un plazo de suspensión en la prestación del servicio no superior a dos años.

²⁷ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2021 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 22 de febrero de 2021.

En este sentido, la Ordenanza, constituye una disposición administrativa de carácter reglamentario que, como tal, debe ajustarse al principio de jerarquía normativa, lo que determina que la misma no puede regular el servicio de forma contraria a lo dispuesto en una norma jurídica de rango superior, como es la LFT.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

14.- Zonificación y continuo urbano²⁸.

Don Unai Molinuevo Landaluce refiere que la última modificación de la LFT eliminó el concepto de “continuo urbano” lo que generó la ampliación sin límites y sin rigor técnico las áreas de prestación conjunta que se materializó en la Comarca de Pamplona, las cuales han cedido sus taxis a los núcleos urbanos centrales, lo que provoca que estas áreas queden desatendidas.

Así, señala que en las ansias de crecer de la Mancomunidad se ha llegado a meter en el mismo saco recónditas poblaciones rurales considerándolas como urbanas lo que implica el disparate de tener que aplicar tarifas urbanas en zonas que distan mucho de serlo y plantea que alguien debería hacerse cargo del sobre coste de desplazarse hasta estas áreas para prestar un servicio de taxi

Prosigue informando que es obvio que las tarifas en vigor no garantizan la rentabilidad para estos servicios, ni tan siquiera garantizan el acceso al servicio del taxi a estas zonas pues han cedido sus taxis a los núcleos urbanos centrales, sin perjuicio de que el suplemento telefónico no cubre los largos desplazamientos desde el núcleo urbano de población con parada de taxi o TUC más cercano.

Por lo expuesto, propone que la modificación de la Ordenanza aclare y defina estos asuntos recogiendo como se ha de proceder ante estos servicios de taxi rural altamente deficitarios; quién y cómo ha de soportar estos costes; cómo se van a determinar estas áreas y definir como se tiene que operar en ellas, sin olvidar que estas poblaciones rurales tienen el derecho de ser atendidos en igualdad de condiciones máxime considerando la generalmente edad avanzada de estas personas que requiere una ayuda que roza y pasa más allá los límites de un servicio de taxi.

Asimismo, propone que se dote de una partida presupuestaria para la lucha de la despoblación rural en el ATPCCP y garantice el acceso o acercamiento del taxi a estos ciudadanos y que se apoye la labor de las principales emisoras de taxi que mantiene la disponibilidad y el servicio en estas áreas rurales.

²⁸ Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2022 y que fue desestimada por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad adoptado en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2022.

Finalmente sugiere que se defina en la Ordenanza los servicios y desplazamientos que se van a subvencionar y en base a que premisas se va a hacer, señalando que considera que las mismas subvenciones que reciben los titulares de licencia de vehículos euro taxis se deberían extender a toda la flota lo que implicaría que no se incurriría en agravios comparativos y además redundaría en un mejor servicio y atención en áreas no cercanas a los núcleos urbanos centrales.

Es cierto que la modificación de la LFT realizada en 2018 ha permitido que determinados municipios se integren recientemente en el ATPCCP. Sin entrar en la conveniencia o no de estas integraciones, ni en la valoración sobre *“las ansias de crecer de la Mancomunidad”* mencionada, es importante señalar que, desde la creación del ATPCCP, se han incorporado 11 municipios (Etxauri, Legarda, Monreal, Muruzabal, Odieta, Tiebas-Muruarte de Reta, Ultzama, Uterga, Biurrun Olcoz, Adiós y Úcar) a los 19 existentes desde la creación del área, sin embargo, estos 11 municipios representan solo el 4% de la población y solo en dos ellos existía una licencia de taxi, que se incorporaron conforme a lo recogido en la LFT.

Por otro lado, todos estos municipios recientemente integrados pertenecen completamente al área denominada B, área que tiene unas tarifas con unos precios de hora y kilómetro coincidentes con las tarifas interurbanas, es decir, las tarifas de precio y hora en estos territorios no han variado tras su integración, y esta situación actual no es muy distinta de la que ya existía en otros municipios integrados desde 2005, antes de las nuevas incorporaciones, como por ejemplo el caso de Esteribar. La problemática que se puede dar radica únicamente en los servicios iniciados en zonas muy alejadas del centro y que se correspondan con carreras cortas. Para esta problemática se barajó con el sector distintas alternativas como: una nueva zona tarifaria, un servicio mínimo, ..., todas estas posibilidades se valoran siempre comparándolas con la repercusión al sistema tarifario actual, con su fiabilidad y claridad, y valorando, por otro lado, el peso relativo de estos servicios con respecto al total. Atendiendo a este último criterio, el número de servicios con estas características se considera despreciable en comparación con el resto, por lo que se consideró, y se considera, no justificado adoptar medidas de modificación de la estructura tarifaria como las anteriormente mencionadas.

Finalmente señalar que, para atender las necesidades de movilidad de la población en estos entornos de baja densidad y más alejados, las administraciones públicas han impulsado el servicio de taxi regular a la demanda con pago individual en el que se fijan unos horarios y paradas y el servicio se presta en base a una concertación previa. Estos servicios han crecido en los últimos años y existen, entre otros, en: Esteribar, Ezcabarte, Cendea Cizur, Berrioplano, Valle de Egüés, Valle de Aranguren, Galar, ...

Respecto a la propuesta de definición en la Ordenanza de los servicios a subvencionar, cabe informar que la misma carece de sentido debido a que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ya cuenta, por haberlo aprobado en su Asamblea General de 27 de junio de 2017, con una ordenanza reguladora de subvenciones para el servicio de taxi en el Área Territorial de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona que se encuentra publicada en el Boletín Oficial de Navarra número 188, de 28 de septiembre, de 2017, la cual define debidamente en su artículo 1 (Objeto y ámbito general de aplicación) los objetos, materias, objetivos, proyectos, actividades o comportamientos susceptibles de subvención.

Asimismo, del propio concepto legal de la subvención consignado en el artículo 2 (Concepto y ámbito material de aplicación) de la citada ordenanza, deriva la imposibilidad de equiparar las subvenciones de las licencias de los vehículos eurotaxi a toda la flota, por cuanto la subvención requiere la concurrencia, entre otros requisitos, del cumplimiento de un determinado objetivo, la ejecución de un proyecto, la realización de una actividad, la adopción de un comportamiento singular o la concurrencia de una situación, que evidentemente no es similar en los vehículos eurotaxi que en el resto de vehículos.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

15.- Precios fijos o prepago.

Don Unai Molinuevo Landaluce solicita la incorporación de nuevas formas de cobro para otorgar al cliente un mejor servicio, concretamente cita:

Incorporación de nuevas formas de cobro para otorgar al cliente un mejor servicio y más claro, creo y considero que en algunas circunstancias se podrían realizar servicios de taxi de precio fijo pactado. Es decir, que el usuario, mediante una APP, web o similar pueda reservar y/o concertar un servicio con más o menos inmediatez pero que lo pueda pagar, reservar y comprar telemáticamente sin la necesidad posterior de abonarlo en el propio taxi en el momento de la realización.

Sugiero que esta posibilidad sea recogida y definida en la próxima modificación de la ordenanza.

La anterior junta de la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN tuvo entre sus objetivos, un desarrollo previsto dentro de su app Pidetaxi para la incorporación, además de la propia reserva de servicio, de un precio cerrado fijo y la posibilidad de abono vía app. Durante varios años se trabajó conjuntamente para poder implementar esa opción y, finalmente, en 2020 se modificó la Ordenanza (BON nº 299 de 28 de diciembre de 2020) para permitir la incorporación de estos desarrollos, creándose una nueva tarifa, tarifa 5 o F.

Así, el propio artículo 37 (Régimen tarifario. Componentes) de la actual Ordenanza define esta nueva tarifa:

La tarifa 5 o F hace referencia a una tarifa de precio fijo cerrado para servicios concertados vía aplicación (app) o similar. A diferencia del resto de tarifas, el ofrecimiento de esta tarifa será voluntaria por parte de los taxistas y asociaciones prestatarias del servicio. Por otro lado, los usuarios, en aquellos casos que se les ofrezca esta tarifa y antes de iniciar del servicio, podrán optar libremente por ella o por el modo tradicional de facturación con taxímetro encendido durante el trayecto con la tarifa que correspondiera (T1, T2, T3 y T4).

Asimismo, el artículo 36 (Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio) en su apartado sexto permite como modo de pago vía aplicación móvil u otras plataformas tecnológicas.

6. Los procedimientos para el pago del servicio prestado serán:
- En efectivo, aceptando billetes de hasta 50 euros.
 - Mediante pago con tarjeta.
 - Mediante aplicación (app) para pagar con el móvil u otras plataformas tecnológicas autorizadas.

En resumen, se considera que la actual Ordenanza ya recoge la solicitud reclamada.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

16.- Indemnización por las horas de guardia altamente deficitarias.

Don Unai Molinuevo Landaluce propone que se indemnice a los taxistas que realizando guardias en la parada de la estación de tren no obtengan una mínima rentabilidad.

Esta cuestión ya fue planteada por la misma persona en el trámite de alegaciones al establecimiento de servicios mínimos en la parada de la estación de tren y fue contestada y justificada, atendiendo al ajuste de estos servicios mínimos a los momentos en los que ordinariamente hay una falta de oferta en comparación con la demanda, y a que las revisiones tarifarias generales ya contemplan la rentabilidad global del servicio. Por otro lado, esta reclamación concreta estaría al margen de la modificación de la Ordenanza.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

17.- Reservas online y vía app con fianza de compromiso.

Don Unai Molinuevo Landaluce expone que *“son numerosas las ocasiones que el usuario solicita un taxi y después desiste de utilizarlo”* lo que provoca pérdida de tiempo y de dinero para el taxista, por ello solicita que para los servicios concertados online o vía app se pueda cobrar una fianza a la persona usuaria cuando se realice la reserva y previa a la realización del servicio con el fin de reducir estos casos.

Las controversias de carácter mercantil surgidas como consecuencia de la prestación del servicio de taxi entre las partes intervinientes, como la descrita por el interesado,

son competencia de la Junta Arbitral del Transporte de Navarra, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 (Junta Arbitral del Transporte de Navarra) de la LFT.

Por otro lado, no se tienen datos de que los hechos descritos, sean tan “*numerosos*” como indica el interesado, por lo que, en tanto en cuanto no se constate dicha circunstancia y se analice la misma, no se considera oportuno establecer ninguna medida, más aún cuando, como ya se ha indicado en el párrafo anterior, la resolución de este tipo de controversias es competencia de otra administración.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

18.- Recuperación económica de las licencias.

Don Unai Molinuevo Landaluce considera que la prestación del servicio es “*altamente deficitaria en cuanto al tiempo se refiere por entre otros el Pamplona treinta y las amabilizaciones*” y propone establecer en la ordenanza, por un lado, un mecanismo para “*proceder a la recuperación económica de las licencias o parte de ellas*” y por otro, un mecanismo para “*pasar a una gestión directa del servicio de taxi por parte de MCP contemplando la posibilidad de contratar a los taxistas*”.

En relación a la primera cuestión, esta parte no comparte la expresión “*altamente deficitaria*” expresada por el interesado. Por otra parte, es en el trámite de actualización tarifaria, y no en la ordenanza, en donde se fijan unas tarifas para la remuneración de los servicios conjugando los intereses de taxistas y personas usuarias, atendiendo a los principios marcados en la legislación, como “*el equilibrio entre la suficiencia del servicio y la rentabilidad económica de la actividad*”

Por otro lado, en relación a la solicitud “*de pasar a una gestión directa*”, hay que tener en cuenta que el servicio de taxi no es un servicio público de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, por lo que no es posible aplicar las formas de gestión previstas para dichos servicios públicos.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

PROPUESTAS PRESENTADAS POR ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.

1.- Permiso de conductor profesional de taxi.

La ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE, ante la propuesta de supresión del requisito del permiso de conductor profesional de taxi, muestra dudas y solicita se articulen medidas para garantizar que los conductores cuenten con la formación necesaria.

La supresión del requisito del permiso de conductor profesional de taxi trata, entre otras cuestiones, de facilitar algunos trámites como la contratación de conductores asalariados, la transmisión de licencias o el otorgamiento de nuevas licencias, además de que tiene en cuenta que el requisito del permiso de conductor no es requerido ni en

otros municipios, ni para los servicios interurbanos, ni en otros sectores como en los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

Ahora bien, la supresión de las pruebas del permiso de conductor profesional, que constaba de dos partes, una sobre legislación y otra sobre conocimientos geográficos, podría tener como consecuencia una menor preparación de los nuevos taxistas. Así, ante dudas que pudieran tener las personas profesionales del servicio en estos campos, éstos podrían resolverlas por otras vías, como el uso de nuevas tecnologías (navegadores...) o consultas a asociaciones o a la propia Mancomunidad. Incluso, en caso de detectarse alguna carencia en estos campos o en otros, la Mancomunidad podría articular programas de formación y reciclaje, tal y como contempla el artículo 19 de la Ordenanza que dice:

Artículo 19. Formación.

1. La Mancomunidad, en colaboración con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi, articulará programas de formación y reciclaje profesional de los titulares de las licencias, así como de los conductores contratados.

Por todo ello se considera que los beneficios de la supresión del permiso de conductor profesional son superiores a los posibles inconvenientes y, en cualquier caso, la Ordenanza actual ya contempla otros mecanismos para abordar estos posibles inconvenientes, como la formación.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

2.- Accesibilidad al servicio de las de las personas usuarias del servicio de taxi.

La ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE solicita de manera genérica que las modificaciones de la Ordenanza sean más flexibles a las demandas y necesidades de las personas usuarias del servicio de taxi.

Las modificaciones planteadas en este trámite, así como las modificaciones pasadas de la Ordenanza, tienen en cuenta las demandas y necesidades de las personas usuarias del servicio. Sin embargo, esta propuesta de la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE no especifica nada concreto y no es posible trasladar una modificación concreta al texto de la ordenanza.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

3.- Estudiar medidas para facilitar la circulación de taxi, y mejorar la velocidad comercial.

Por último, la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE solicita se realice un estudio sobre de medidas para facilitar la circulación del taxi y mejorar la velocidad comercial.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona solicita en sus informes urbanísticos medidas de prioridad para el servicio de taxi, especialmente en aquellas áreas que

afectan a zonas más sensibles para el sector. Gracias a esto en los últimos años se han conseguido algunas medidas de importancia para la accesibilidad y la mejora de la velocidad comercial del sector, medidas como: el acceso prioritario del servicio de taxi al Casco Antiguo de Pamplona o de Villava, la circulación preferente por el primer Ensanche y alrededores de Paseo Sarasate de Pamplona, o las “gateras” o carriles bus antes de los cruces en la Avenida Pío XII.

No obstante, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona trata de impulsar nuevas medidas de prioridad para el sector que mejoren su velocidad comercial y ha desarrollado trabajos, estudios y actuaciones en diversos momentos. Así, en el año 2022, la Mancomunidad contrató a la empresa MONKAVAL un estudio para mejora de la prioridad en el transporte público que incluía, entre otros, la instalación de nuevos carriles bus-taxi en determinados lugares de la Comarca de Pamplona. Este estudio se trasladó a los distintos ayuntamientos afectados para valorar su posible implantación. Por lo tanto, se considera que ya se está trabajando en la línea solicitada.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

MODIFICACIONES PROPUESTAS POR LA MANCOMUNIDAD

PRIMERA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 6:

Regulación vigente²⁹:

Artículo 6. Procedimiento de otorgamiento.

1. Las licencias para la prestación del servicio urbano de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona serán otorgadas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a las personas físicas que reúnan los requisitos para su obtención, mediante concurso.

2. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona aprobará las bases de la convocatoria del concurso, en las cuales se determinará el procedimiento a seguir y los méritos a valorar para las adjudicaciones que, en todo caso, habrán de garantizar los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación. No obstante, en el procedimiento de otorgamiento, se adoptarán actuaciones que favorezcan la incorporación de la mujer al sector del taxi. Las bases de la convocatoria serán publicadas en el Boletín Oficial de Navarra.

3. Una vez celebrado el concurso, si se produjera empate de puntos entre varios licitadores cuyo número supere el número de licencias que queden por otorgar, las licencias que queden se otorgarán a los licitadores que hayan obtenido mayor puntuación total en las pruebas para obtener el carné de conductor profesional del taxi, en la forma que se determine en el pliego de condiciones.

²⁹ En azul se marcan las partes del artículo vigentes que se ven afectadas por las propuestas de modificación.

Modificación propuesta³⁰:

Artículo 6. Procedimiento de otorgamiento.

1. Las licencias para la prestación del servicio urbano de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona serán otorgadas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a las personas físicas que reúnan los requisitos para su obtención, mediante concurso.

2. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona aprobará las bases de la convocatoria del concurso, en las cuales se determinará el procedimiento a seguir y los méritos a valorar para las adjudicaciones que, en todo caso, habrán de garantizar los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación. No obstante, en el procedimiento de otorgamiento, se adoptarán actuaciones que favorezcan la incorporación de la mujer al sector del taxi. Las bases de la convocatoria serán publicadas en el Boletín Oficial de Navarra.

~~3. Una vez celebrado el concurso, si se produjera empate de puntos entre varios licitadores cuyo número supere el número de licencias que queden por otorgar, las licencias que queden se otorgarán a los licitadores que hayan obtenido mayor puntuación total en las pruebas para obtener el carné de conductor profesional del taxi, en la forma que se determine en el pliego de condiciones~~

Motivación:

La supresión del permiso profesional del taxi que se propone en la propuesta segunda de este informe, hace innecesario el apartado 3 del artículo 6 de la Ordenanza, por lo que se propone su derogación.

SEGUNDA: PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 7:

Regulación vigente:

Artículo 7. Titularidad de las licencias.

1. Se prohíbe al titular de la licencia la cesión o arrendamiento de la misma, en cualquiera de sus fórmulas de hecho o de derecho, sin perjuicio de la transmisión de la licencia conforme al artículo 12 de la Ley Foral 9/20005, de 6 de julio, del Taxi.

2. Para ser titular de una licencia se debe acreditar la posesión del permiso de conductor profesional de taxi.

3. De igual modo para ser titular de una licencia debe tener cubierto la responsabilidad civil de conformidad con la legislación vigente.

³⁰ En rojo se marcan las partes del artículo con la modificación que se propone.

Modificación propuesta:

Artículo 7. Titularidad de las licencias.

1. Se prohíbe al titular de la licencia la cesión o arrendamiento de la misma, en cualquiera de sus fórmulas de hecho o de derecho, sin perjuicio de la transmisión de la licencia conforme al artículo 12 de la Ley Foral 9/20005, de 6 de julio, del Taxi.

~~2. Para ser titular de una licencia se debe acreditar la posesión del permiso de conductor profesional de taxi.~~

2. De igual modo para ser titular de una licencia debe tener cubierto la responsabilidad civil de conformidad con la legislación vigente.

Motivación:

En primer lugar, la supresión del requisito del permiso de conductor profesional de taxi facilitará y agilizará trámites como la contratación de conductores asalariados, la transmisión de licencias o el otorgamiento de nuevas licencias, permitiendo en último término una mayor oferta de servicio, o una respuesta más ágil ante posibles repuntes de la demanda.

Por otro lado, el requisito del permiso de conductor no es requerido por ningún otro municipio de Navarra, ni existe prueba alguna para prestar servicios de taxi interurbano. Asimismo, tampoco existe prueba de capacitación para acceder a las licencias de vehículo de transporte con conductor (VTC). De esta forma se homogeneiza sectores similares, y cualquier carencia de conocimiento detectada en el sector del taxi urbano en la Comarca de Pamplona se podría abordar con planes de formación con el sector (artículo 19 de la Ordenanza).

Por otro lado, la supresión de ese apartado requiere que se modifique la numeración del resto de apartados de este artículo.

TERCERA: PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 14:

Regulación vigente:

Artículo 14. Fallecimiento, incapacidad total o absoluta, o jubilación del titular de la licencia.

1. En el supuesto de que fallezca el titular de la licencia, y el heredero quisiera explotar la licencia, pero no tuviera el carné de conductor profesional del taxi, la licencia quedará en suspenso hasta que se desarrollen las siguientes pruebas. Si el heredero consigue el carné de conductor profesional podrá explotar la licencia, en caso contrario deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se notifique la resolución denegando el permiso de conductor profesional de taxi.

2. En caso de que el heredero no quiera **explotarla** directamente, deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la aceptación de la herencia.

3. En los casos de incapacidad total o absoluta del titular de la licencia, el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde que la resolución administrativa declarativa de la incapacidad sea firme.

4. En los casos de jubilación, la licencia quedará en suspenso y el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la jubilación.

5. En caso de fallecimiento o jubilación del titular de la licencia se podrá proceder a la prestación del servicio con personal contratado de conformidad con lo dispuesto en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi. En el caso de fallecimiento se otorgará la autorización para al cónyuge y/o al heredero junto a la persona que sea contratada.

Modificación propuesta:

Artículo 14. Fallecimiento, incapacidad total o absoluta, o jubilación del titular de la licencia.

~~1. En el supuesto de que fallezca el titular de la licencia, y el heredero quisiera explotar la licencia, pero no tuviera el carné de conductor profesional del taxi, la licencia quedará en suspenso hasta que se desarrollen las siguientes pruebas. Si el heredero consigue el carné de conductor profesional podrá explotar la licencia, en caso contrario deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se notifique la resolución denegando el permiso de conductor profesional de taxi.~~

1. En caso de que el heredero no quiera **explotar la licencia** directamente, deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la aceptación de la herencia.

2. En los casos de incapacidad total o absoluta del titular de la licencia, el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde que la resolución administrativa declarativa de la incapacidad sea firme.

3. En los casos de jubilación, la licencia quedará en suspenso y el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la jubilación.

4. En caso de fallecimiento o jubilación del titular de la licencia se podrá proceder a la prestación del servicio con personal contratado de conformidad con lo dispuesto en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi. En el caso de fallecimiento se otorgará la autorización para al cónyuge y/o al heredero junto a la persona que sea contratada.

Motivación:

La supresión del permiso profesional del taxi que se propone en la propuesta segunda de este informe, hace innecesario el apartado 1 del artículo 14 de la Ordenanza, por lo que se propone su derogación.

Por otro lado, la supresión de ese apartado requiere que se adecúe la redacción del siguiente y se modifique la numeración del resto de apartados de este artículo.

CUARTA: PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 18:

Regulación vigente:

Artículo 18. Permiso de conductor profesional de taxi.

1. Para prestar el servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona será necesario disponer del permiso de conductor profesional de taxi. El carné será obligatorio tanto para el titular como para el conductor contratado, si lo hay.

2. Las pruebas para conceder dicho permiso se convocarán cada año. No obstante, y, cuando se considere necesario, dicho plazo se podrá reducir.

3. Para obtener el permiso de conductor profesional de taxi será necesario:

a) Disponer de carné de conducir suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.

b) Superar las pruebas y prácticas correspondientes que versarán, al menos, sobre las siguientes materias:

1.-La Comarca de Pamplona, las principales vías públicas, lugares de interés turístico, oficinas públicas, centros oficiales, hoteles principales, polígonos industriales, centros comerciales y de ocio y los itinerarios más directos para llegar a su punto de destino.

2.-Régimen jurídico aplicable al servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona.

3.-Régimen tarifario.

4.-Otras materias que así se establezcan en la correspondiente convocatoria.

4. El permiso de conductor profesional de taxi tendrá una validez de 10 años.

5. La validez será prorrogable por nuevos e iguales periodos si se ha ejercido la profesión un mínimo de 1 año en los últimos 3 años. La prórroga será automática en caso de prestación continuada del servicio. Todo ello condicionado a la vigencia y validez del carné de conducir necesario para la prestación del servicio.

6. Si el carné pierde la validez por el transcurso de los 10 años sin que se den las circunstancias que implican su prórroga automática, las personas que deseen renovar el permiso de conductor profesional de taxi habrán de superar las pruebas que en cada momento sean exigibles.

7. El permiso de conductor profesional de taxi se extinguirá:

a) Por fallecimiento.

b) Por haber transcurrido el plazo de validez.

c) Revocación por alguna de las siguientes causas:

1.–Por declaración definitiva de incapacidad permanente total o absoluta.

2.–Por la retirada definitiva o no renovación del carné de conducir correspondiente.

3.–Por haber sido condenado por la comisión de delitos calificados por el Código Penal como dolosos, con ocasión o con motivo del ejercicio de la profesión de taxista.

8. El permiso de conductor profesional de taxi será suspendido temporalmente cuando sea suspendido o retirado temporalmente el carné de conducir o en los casos de inhabilitación profesional por mandatos judiciales. En todo caso el titular de la licencia estará obligado a comunicar estas circunstancias a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Modificación propuesta:

~~Artículo 18. Permiso de conductor profesional de taxi.~~

~~1. Para prestar el servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona será necesario disponer del permiso de conductor profesional de taxi. El carné será obligatorio tanto para el titular como para el conductor contratado, si lo hay.~~

~~2. Las pruebas para conceder dicho permiso se convocarán cada año. No obstante, y cuando se considere necesario, dicho plazo se podrá reducir.~~

~~3. Para obtener el permiso de conductor profesional de taxi será necesario:~~

~~a) Disponer de carné de conducir suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.~~

~~b) Superar las pruebas y prácticas correspondientes que versarán, al menos, sobre las siguientes materias:~~

~~1.–La Comarca de Pamplona, las principales vías públicas, lugares de interés turístico, oficinas públicas, centros oficiales, hoteles principales, polígonos industriales, centros comerciales y de ocio y los itinerarios más directos para llegar a su punto de destino.~~

~~2.–Régimen jurídico aplicable al servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona.~~

~~3.–Régimen tarifario.~~

~~4.–Otras materias que así se establezcan en la correspondiente convocatoria.~~

~~4. El permiso de conductor profesional de taxi tendrá una validez de 10 años.~~

~~5. La validez será prorrogable por nuevos e iguales periodos si se ha ejercido la profesión un mínimo de 1 año en los últimos 3 años. La prórroga será automática en caso de prestación continuada del servicio. Todo ello condicionado a la vigencia y validez del carné de conducir necesario para la prestación del servicio.~~

~~6. Si el carné pierde la validez por el transcurso de los 10 años sin que se den las circunstancias que implican su prórroga automática, las personas que deseen renovar el permiso de conductor profesional de taxi habrán de superar las pruebas que en cada momento sean exigibles.~~

~~7. El permiso de conductor profesional de taxi se extinguirá:~~

~~a) Por fallecimiento.~~

~~b) Por haber transcurrido el plazo de validez.~~

~~c) Revocación por alguna de las siguientes causas:~~

~~1.- Por declaración definitiva de incapacidad permanente total o absoluta.~~

~~2.- Por la retirada definitiva o no renovación del carné de conducir correspondiente.~~

~~3.- Por haber sido condenado por la comisión de delitos calificados por el Código Penal como dolosos, con ocasión o con motivo del ejercicio de la profesión de taxista.~~

~~8. El permiso de conductor profesional de taxi será suspendido temporalmente cuando sea suspendido o retirado temporalmente el carné de conducir o en los casos de inhabilitación profesional por mandatos judiciales. En todo caso el titular de la licencia estará obligado a comunicar estas circunstancias a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.~~

Motivación:

La supresión del permiso profesional del taxi que se propone en la propuesta segunda de este informe, hace innecesario artículo 18 de la Ordenanza, por lo que se propone su derogación.

Por otro lado, la supresión de este artículo requiere que se modifique la numeración del resto de artículos a partir del 17 (exclusive).

QUINTA: PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 24:

Regulación vigente:

Artículo 24. Documentación.

Los vehículos que presten el servicio de taxi llevarán siempre, en el interior del vehículo, a disposición de los usuarios que quieran reclamarlos, así como de los inspectores encargados de la vigilancia del servicio, los siguientes documentos, además de las ya previstas en la propia legislación:

1. Referentes al vehículo:

a) Cartilla de verificación del aparato taxímetro, extendida por la entidad competente.

2. Referentes al conductor y al vehículo:

a) Tarjeta de control profesional expedida por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Se trata de una tarjeta que se colocará adosada al parabrisas delantero (para ser fácilmente visible tanto desde dentro del vehículo, como por fuera del mismo), que irá impresa con los mismos datos por ambas caras (el tamaño tipográfico será el suficiente para asegurar la legibilidad de los textos e imágenes):

1) Fotografía del conductor autorizado (titular de la licencia o contratado) que en ese momento preste el servicio.

2) Número de la licencia a la que esté adscrito el vehículo.

3) Matrícula del vehículo.

4) Número del permiso de conductor de taxis del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona.

5) Tipo de conductor (titular o contratado) y, en su caso, régimen del contrato (a tiempo completo, a tiempo parcial, etc.).

6) Circunstancias por las cuales caduca la tarjeta de control.

3. Referentes al servicio:

a) Una pegatina definida y homologada por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, colocada en la parte inferior trasera de la ventanilla de la puerta trasera derecha, en donde se recoja la estructura y niveles de las tarifas vigentes, suplementos, así como el teléfono y dirección web de atención al cliente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para reclamaciones y sugerencias. Dicha pegatina deberá estar actualizada y en buen estado para una fácil lectura y correcta información de los usuarios.

b) El libro de reclamaciones.

c) El libro de ruta en aquellos servicios que sean necesarios.

d) El justificante de visado en el caso de que le corresponda.

Modificación propuesta:

Artículo 24. Documentación.

Los vehículos que presten el servicio de taxi llevarán siempre, en el interior del vehículo, a disposición de los usuarios que quieran reclamarlos, así como de los inspectores encargados de la vigilancia del servicio, los siguientes documentos, además de las ya previstas en la propia legislación:

1. Referentes al vehículo:

a) Cartilla de verificación del aparato taxímetro, extendida por la entidad competente.

2. Referentes al conductor y al vehículo:

a) Tarjeta de control profesional expedida por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Se trata de una tarjeta que se colocará adosada al parabrisas delantero (para ser fácilmente visible tanto desde dentro del vehículo, como por fuera del mismo), que irá impresa con los mismos datos por ambas caras (el tamaño tipográfico será el suficiente para asegurar la legibilidad de los textos e imágenes):

1) Fotografía del conductor autorizado (titular de la licencia o contratado) que en ese momento preste el servicio.

2) Número de la licencia a la que esté adscrito el vehículo.

3) Matrícula del vehículo.

~~4) Número del permiso de conductor de taxis del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona.~~

4) Tipo de conductor (titular o contratado) y, en su caso, régimen del contrato (a tiempo completo, a tiempo parcial, etc.).

5) Circunstancias por las cuales caduca la tarjeta de control.

3. Referentes al servicio:

a) Una pegatina definida y homologada por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, colocada en la parte inferior trasera de la ventanilla de la puerta trasera derecha, en donde se recoja la estructura y niveles de las tarifas vigentes, suplementos, así como el teléfono y dirección web de atención al cliente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para reclamaciones y sugerencias. Dicha pegatina deberá estar actualizada y en buen estado para una fácil lectura y correcta información de los usuarios.

b) El libro de reclamaciones.

c) El libro de ruta en aquellos servicios que sean necesarios.

d) El justificante de visado en el caso de que le corresponda.

Motivación:

La supresión del permiso profesional del taxi que se propone en la propuesta segunda de este informe, hace innecesario el apartado 2.a.4 del artículo 24 de la Ordenanza, por lo que se propone su derogación.

Por otro lado, la supresión de ese subapartado requiere que se modifique la numeración de los dos subapartados siguientes de este apartado.

SEXTA: PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 35:

Regulación vigente:

Artículo 35. Organización del servicio.

1. Los titulares de licencias de taxi deben garantizar un servicio adecuado de movilidad de esta clase a los usuarios de la Comarca de Pamplona donde prestan servicio todos los días del año sin excepción y a todas las horas del día.

Expte. 2024/PCD-EMORD/000001

Por su especial relevancia deberá estar siempre suficientemente cubiertas:

- a) Las zonas hospitalarias.
- b) Las paradas de estación de tren y aeropuerto.
- c) La estación de autobuses.
- d) Las principales paradas de los municipios.

2. Las asociaciones profesionales de taxistas promoverán que sea atendido el servicio en la forma indicada en este artículo y que el número de taxis fuera de servicio por avería, descanso, vacaciones, enfermedad y otro motivo no cause molestias o incomodidades a los usuarios.

3. Las asociaciones profesionales de taxistas garantizarán en todo momento la suficiente y correcta prestación del servicio a las personas con movilidad reducida atendiendo de manera especial aquellos servicios que les sean reclamados. La Mancomunidad se coordinará con las asociaciones de **discapacitados físicos** para la mejor organización del servicio a este colectivo ciudadano.

4. La Mancomunidad se reserva la facultad de establecer los niveles mínimos necesarios para garantizar un servicio adecuado de movilidad, y de imponer una determinada forma de explotación temporal y espacial del servicio en el caso de apreciarse carencias o deficiencias en la prestación organizada por los propios titulares y sus asociaciones profesionales.

5. La Mancomunidad adoptará las medidas oportunas para garantizar un servicio mínimo de vehículos adaptados para que estén organizados y puedan prestar sus servicios las 24 horas, dando atención prioritaria a los usuarios con movilidad reducida.

Modificación propuesta:

Artículo 35. Organización del servicio.

1. Los titulares de licencias de taxi deben garantizar un servicio adecuado de movilidad de esta clase a los usuarios de la Comarca de Pamplona donde prestan servicio todos los días del año sin excepción y a todas las horas del día.

Por su especial relevancia deberá estar siempre suficientemente cubiertas:

- a) Las zonas hospitalarias.
- b) Las paradas de estación de tren y aeropuerto.
- c) La estación de autobuses.
- d) Las principales paradas de los municipios.

2. Las asociaciones profesionales de taxistas promoverán que sea atendido el servicio en la forma indicada en este artículo y que el número de taxis fuera de servicio por avería, descanso, vacaciones, enfermedad y otro motivo no cause molestias o incomodidades a los usuarios.

3. Las asociaciones profesionales de taxistas garantizarán en todo momento la suficiente y correcta prestación del servicio a las personas con movilidad reducida atendiendo de manera especial aquellos servicios que les sean reclamados. La Mancomunidad se coordinará con las

asociaciones de **personas con discapacidad** para la mejor organización del servicio a este colectivo ciudadano.

4. La Mancomunidad se reserva la facultad de establecer los niveles mínimos necesarios para garantizar un servicio adecuado de movilidad, y de imponer una determinada forma de explotación temporal y espacial del servicio en el caso de apreciarse carencias o deficiencias en la prestación organizada por los propios titulares y sus asociaciones profesionales.

5. La Mancomunidad adoptará las medidas oportunas para garantizar un servicio mínimo de vehículos adaptados para que estén organizados y puedan prestar sus servicios las 24 horas, dando atención prioritaria a los usuarios con movilidad reducida.

Motivación:

Se trata una corrección que no afecta al contenido del artículo, ya que la denominación existente es incorrecta.

SÉPTIMA: PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA:

Regulación vigente:

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA

1. Las personas titulares de licencias de taxi de los municipios que se integren en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona obtendrán de oficio el permiso profesional del taxi.

2. Las personas titulares de licencias de taxi de los municipios que se integren en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona, en el plazo de seis meses desde que se produzca la integración, deberán adaptar el vehículo a los requisitos establecidos en las Ordenanzas de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

3. A tal efecto, se tramitará el correspondiente procedimiento de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de esta ordenanza.

4. Si, transcurrido el plazo de 6 meses establecido en el apartado segundo de esta disposición, no se ha podido resolver el procedimiento por causas imputables al interesado, no podrá prestar servicio en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona y si presta servicios urbanos, se considerará una infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.a) de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio del taxi, todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14 de la citada Ley.

Modificación propuesta:

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA

~~1. Las personas titulares de licencias de taxi de los municipios que se integren en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona obtendrán de oficio el permiso profesional del taxi.~~

1. Las personas titulares de licencias de taxi de los municipios que se integren en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona, en el plazo de seis meses desde

que se produzca la integración, deberán adaptar el vehículo a los requisitos establecidos en las Ordenanzas de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

2. A tal efecto, se tramitará el correspondiente procedimiento de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de esta ordenanza.

3. Si, transcurrido el plazo de 6 meses establecido en el apartado segundo de esta disposición, no se ha podido resolver el procedimiento por causas imputables al interesado, no podrá prestar servicio en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona y si presta servicios urbanos, se considerará una infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.a) de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio del taxi, todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14 de la citada Ley.

Motivación:

La supresión del permiso profesional del taxi que se propone en la propuesta segunda de este informe, hace innecesario el apartado 1 de la disposición adicional cuarta de la Ordenanza, por lo que se propone su derogación.

Por otro lado, la supresión de ese apartado requiere que se modifique la numeración del resto de apartados de esta disposición adicional.

OCTAVA: NUEVA DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Regulación vigente:

No existe.

Modificación propuesta:

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a la presente ordenanza o contengan disposiciones relativas a materias reguladas en la misma, en concreto el apartado e) del artículo 2, la referencia al "permiso" del artículo 3, y el apartado e) del Anexo de tarifas de la Ordenanza fiscal reguladora de las tasas sobre taxis en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona; así como todo lo relativo al permiso profesional del taxi indicado en la Ordenanza técnica del servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona.

Motivación:

La supresión del permiso profesional del taxi que se propone en la propuesta segunda de este informe, hace necesario derogar las referencias al mismo contenidas en las ordenanzas aprobadas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

CONCLUSIONES

PRIMERA- Las propuestas presentadas por la **ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN**, referidas a los artículos 7, 23, 25, 31 y 36 han de ser desestimadas.

SEGUNDA- Las propuestas presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluce han de ser desestimadas.

TERCERA- Las propuestas presentadas por la **ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE** han de ser desestimadas.

CUARTA- Se propone la modificación de los siguientes artículos:

4.1.- Modificar el artículo 6 de la Ordenanza para suprimir su apartado tercero, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 6. Procedimiento de otorgamiento.

1. Las licencias para la prestación del servicio urbano de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona serán otorgadas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a las personas físicas que reúnan los requisitos para su obtención, mediante concurso.

2. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona aprobará las bases de la convocatoria del concurso, en las cuales se determinará el procedimiento a seguir y los méritos a valorar para las adjudicaciones que, en todo caso, habrán de garantizar los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación. No obstante, en el procedimiento de otorgamiento, se adoptarán actuaciones que favorezcan la incorporación de la mujer al sector del taxi. Las bases de la convocatoria serán publicadas en el Boletín Oficial de Navarra.

4.2.- Modificar el artículo 7 de la Ordenanza para suprimir su apartado 2, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 7. Titularidad de las licencias.

1. Se prohíbe al titular de la licencia la cesión o arrendamiento de la misma, en cualquiera de sus fórmulas de hecho o de derecho, sin perjuicio de la transmisión de la licencia conforme al artículo 12 de la Ley Foral 9/20005, de 6 de julio, del Taxi.

2. De igual modo para ser titular de una licencia debe tener cubierto la responsabilidad civil de conformidad con la legislación vigente.

4.3.- Modificar el artículo 14 de la Ordenanza, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 14. Fallecimiento, incapacidad total o absoluta, o jubilación del titular de la licencia.

1. En caso de que el heredero no quiera explotar la licencia directamente, deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la aceptación de la herencia.
2. En los casos de incapacidad total o absoluta del titular de la licencia, el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde que la resolución administrativa declarativa de la incapacidad sea firme.
3. En los casos de jubilación, la licencia quedará en suspenso y el titular deberá transmitirla en el plazo de 2 años a contar desde la fecha en que se produzca la jubilación.
4. En caso de fallecimiento o jubilación del titular de la licencia se podrá proceder a la prestación del servicio con personal contratado de conformidad con lo dispuesto en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi. En el caso de fallecimiento se otorgará la autorización para al cónyuge y/o al heredero junto a la persona que sea contratada.

4.4.- Suprimir el artículo 18 de la Ordenanza.

4.5.- Modificar el artículo 24 de la Ordenanza, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 24. Documentación.

Los vehículos que presten el servicio de taxi llevarán siempre, en el interior del vehículo, a disposición de los usuarios que quieran reclamarlos, así como de los inspectores encargados de la vigilancia del servicio, los siguientes documentos, además de las ya previstas en la propia legislación:

1. Referentes al vehículo:
 - a) Cartilla de verificación del aparato taxímetro, extendida por la entidad competente.
2. Referentes al conductor y al vehículo:
 - a) Tarjeta de control profesional expedida por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Se trata de una tarjeta que se colocará adosada al parabrisas delantero (para ser fácilmente visible tanto desde dentro del vehículo, como por fuera del mismo), que irá impresa con los mismos datos por ambas caras (el tamaño tipográfico será el suficiente para asegurar la legibilidad de los textos e imágenes):
 - 1) Fotografía del conductor autorizado (titular de la licencia o contratado) que en ese momento preste el servicio.
 - 2) Número de la licencia a la que esté adscrito el vehículo.
 - 3) Matrícula del vehículo.

4) Tipo de conductor (titular o contratado) y, en su caso, régimen del contrato (a tiempo completo, a tiempo parcial, etc.).

5) Circunstancias por las cuales caduca la tarjeta de control.

3. Referentes al servicio:

a) Una pegatina definida y homologada por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, colocada en la parte inferior trasera de la ventanilla de la puerta trasera derecha, en donde se recoja la estructura y niveles de las tarifas vigentes, suplementos, así como el teléfono y dirección web de atención al cliente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para reclamaciones y sugerencias. Dicha pegatina deberá estar actualizada y en buen estado para una fácil lectura y correcta información de los usuarios.

b) El libro de reclamaciones.

c) El libro de ruta en aquellos servicios que sean necesarios.

d) El justificante de visado en el caso de que le corresponda.

4.6.- Modificar el artículo 35 de la Ordenanza, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 35. Organización del servicio.

1. Los titulares de licencias de taxi deben garantizar un servicio adecuado de movilidad de esta clase a los usuarios de la Comarca de Pamplona donde prestan servicio todos los días del año sin excepción y a todas las horas del día.

Por su especial relevancia deberá estar siempre suficientemente cubiertas:

a) Las zonas hospitalarias.

b) Las paradas de estación de tren y aeropuerto.

c) La estación de autobuses.

d) Las principales paradas de los municipios.

2. Las asociaciones profesionales de taxistas promoverán que sea atendido el servicio en la forma indicada en este artículo y que el número de taxis fuera de servicio por avería, descanso, vacaciones, enfermedad y otro motivo no cause molestias o incomodidades a los usuarios.

3. Las asociaciones profesionales de taxistas garantizarán en todo momento la suficiente y correcta prestación del servicio a las personas con movilidad reducida atendiendo de manera especial aquellos servicios que les sean reclamados. La Mancomunidad se coordinará con las asociaciones de personas con discapacidad para la mejor organización del servicio a este colectivo ciudadano.

4. La Mancomunidad se reserva la facultad de establecer los niveles mínimos necesarios para garantizar un servicio adecuado de movilidad, y de imponer una determinada forma de explotación temporal y espacial del servicio en el caso de apreciarse carencias o deficiencias en la prestación organizada por los propios titulares y sus asociaciones profesionales.

5. La Mancomunidad adoptará las medidas oportunas para garantizar un servicio mínimo de vehículos adaptados para que estén organizados y puedan prestar sus servicios las 24 horas, dando atención prioritaria a los usuarios con movilidad reducida.

4.7.- Modificar la Disposición Adicional Cuarta de la Ordenanza, que queda redactada de la siguiente forma:

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA

1. Las personas titulares de licencias de taxi de los municipios que se integren en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona, en el plazo de seis meses desde que se produzca la integración, deberán adaptar el vehículo a los requisitos establecidos en las Ordenanzas de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.
2. A tal efecto, se tramitará el correspondiente procedimiento de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de esta ordenanza.
3. Si, transcurrido el plazo de 6 meses establecido en el apartado segundo de esta disposición, no se ha podido resolver el procedimiento por causas imputables al interesado, no podrá prestar servicio en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona y si presta servicios urbanos, se considerará una infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.a) de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio del taxi, todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14 de la citada Ley.

4.8.- establecer una nueva Disposición Derogatoria con la siguiente redacción:

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a la presente ordenanza o contengan disposiciones relativas a materias reguladas en la misma, en concreto el apartado e) del artículo 2, la referencia al "permiso" del artículo 3, y el apartado e) del Anexo de tarifas de la Ordenanza fiscal reguladora de las tasas sobre taxis en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona; así como todo lo relativo al permiso profesional del taxi indicado en la Ordenanza técnica del servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona.

QUINTO.- Se propone proceder a las reenumeración de los artículos y apartados, así como de las remisiones de la Ordenanza que sean necesarias como consecuencia de las modificaciones aprobadas.

En Pamplona a la fecha de la firma del presente informe.

Jesús Velasco Pérez
Director de Transporte

Pedro Rezusta Zudaire
Técnico de Transporte

Fernando Chueca Inchusta
Asesor Jurídico

(Documento firmado electrónicamente)