

Expediente 2025/PCD-EMORD/000002

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 25 de agosto de 2025, la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un acuerdo por el cual se aprobó 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.

Durante el mes de abril de 2026, la Asociación Tele Taxi San Fermín presentó dos escritos solicitando que se llevaran a cabo otras modificaciones en la Ordenanza del Taxi.

Es por ello que, en sesión celebrada el 27 de abril de 2026 la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un nuevo acuerdo por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa para la modificación de la Ordenanza del Taxi.

Segundo.- Los problemas que se pretenden solucionar con esta iniciativa y que se indicaron en la consulta pública previa son los siguientes:

- 1.- Adaptar la Ordenanza del Taxi a la Ley Foral 8/2025, de 30 de junio², de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi³.
- 2.- Añadir algunas cuestiones que permitan ser más precisos en la realización de los trámites que deben realizar las personas titulares de una licencia taxi.
- 3.- Añadir cambios para ajustar la ordenanza a las características de los vehículos actuales y a las nuevas tecnologías para ofrecer un mejor servicio.
- 4.- Añadir cambios relativos al libro de reclamaciones para las personas titulares que carecen de autorización interurbana.
- 5.- Analizar y dar respuesta a las solicitudes presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín.
- 6.- Realizar pequeños cambios, adaptaciones y correcciones en la Ordenanza del Taxi que actualmente está en vigor.

¹ En adelante Ordenanza del Taxi.

² En adelante Ley Foral 8/2025.

³ En adelante LFT.

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

1.- La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona lleva años trabajando en 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. Una consecuencia de este trabajo ha sido la modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi en distintos aspectos, entre los que destacan, la flexibilización y control personas asalariadas, cuestiones que, tras estas modificaciones, requieren una adaptación en la propia Ordenanza del taxi.

2.- Se considera que con la redacción actual en la Ordenanza del taxi existen distintos trámites como el visado o la ampliación de la antigüedad máxima permitida del vehículo que conviene, o modificarlas, o precisar ciertos aspectos para que no haya dudas en su aplicación.

3.- La evolución de los vehículos ecológicos, catalogados por la Dirección General de Tráfico como eco o cero, han evolucionado notablemente en los últimos años, al igual que las tecnologías. Estas cuestiones requieren de una adaptación en la propia Ordenanza del Taxi.

4.- La gran mayoría de las personas titulares de licencias de taxi que están autorizadas en la prestación de servicios urbanos, están autorizadas en los servicios interurbanos autorizados por el Gobierno de Navarra y el libro de reclamaciones utilizado es el expedido por el propio Gobierno de Navarra, usándose indistintamente para los servicios urbanos e interurbanos. Sin embargo, existe alguna persona titular de licencia de taxi que no está autorizada en servicios interurbanos y que por lo tanto no dispone de este libro, es por ello por lo que la Ordenanza del taxi deberá contemplar esta situación para que toda persona que sea titular de una licencia de taxi disponga de un libro de reclamaciones propio.

5.- Dar respuesta a las solicitudes presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín.

6.- Pequeños cambios, adaptaciones y correcciones necesarias.

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

1.- Adaptar la ordenanza a la Ley Foral 8/2025, de 30 de junio, de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2.- Dejar claro el procedimiento y los plazos en los trámites que deben realizar las personas titulares de una licencia de taxi.

3.- Adaptar la Ordenanza del Taxi a los nuevos vehículos y a las nuevas tecnologías para prestar un mejor servicio cada más vez sostenible y seguro.

4.- Solventar situaciones puntuales que se han dado por la falta de libro de reclamaciones de personas titulares de licencias de taxi que no tienen autorización del Gobierno de Navarra para prestar servicios interurbanos de taxi.

5.- Analizar y dar respuesta a las solicitudes presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín.

6.- Realizar pequeños cambios, adaptaciones y correcciones necesarias.

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 previa, de conformidad con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas⁴ se ha llevado a cabo entre el 27 de abril de 2026 y el 27 de mayo de 2026.

Dentro del plazo establecido han presentado propuestas las siguientes personas:

- CERMIN.
- Asociación Tele Taxi San Fermín.
- Asociación de Consumidores Irache.
- Don Unai Molinuevo Landaluce.

Octavo.- Además del presente informe, por parte del Departamento de Transportes y la Asesoría Jurídica de la Mancomunidad se han elaborado varios informes respondiendo a las propuesta presentadas y que constan en el expediente.

En concreto han sido los siguientes:

- *"Informe relativo a las aportaciones presentadas por el CERMIN en el trámite de consulta pública previa 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"* de fecha 6 de octubre de 2026 (Se adjunta como Anexo I).
- *"Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín en el trámite de consulta pública previa 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"* de fecha 6 de octubre de 2026 (Se adjunta como Anexo II).
- *"Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación de Consumidores Irache en el trámite de consulta pública previa de modificación de la Ordenanza reguladora del servicio de taxi en el área territorial de*

⁴ En adelante LPACAP.

prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona” de fecha 6 de octubre de 2026 (Se adjunta como Anexo III).

- *“Informe relativo a las aportaciones presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluce en el trámite de consulta pública previa 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”* de fecha 6 de octubre de 2026 (Se adjunta como Anexo IV).

Noveno.- 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 y se ha seguido el procedimiento legalmente establecido en la citada normativa.

PROPUESTAS PLANTEADAS EN EL TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA PREVIA

PRIMERO.- PROPUESTAS PRESENTADAS POR EL CERMIN.

El CERMIN ha presentado un escrito en el cual realiza varias aportaciones en relación con las siguientes cuestiones:

- 1.- Actualizar la redacción desde la perspectiva de género y añadir un nuevo párrafo al artículo 18 actual.
- 2.- Garantizar la accesibilidad universal respecto a las nuevas tecnologías (artículo 27 actual de la Ordenanza del Taxi).
- 3.- Establecer que los sistemas de concertación del servicio a través de emisoras u otros sistemas cumplan las condiciones de accesibilidad universal (artículo 31 actual de la Ordenanza del Taxi).
- 4.- Actualizar la redacción de toda la Ordenanza del Taxi desde la perspectiva de género.

Analizadas las aportaciones presentadas en el *“Informe relativo a las aportaciones presentadas por el CERMIN en el trámite de consulta pública previa 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”* (Anexo I) de fecha 6 de octubre de 2026 elaborado por el Departamento de Transportes y la Asesoría Jurídica al cual nos remitimos, se concluye:

“Se informan favorablemente las propuestas presentadas por el CERMIN.”

Por lo tanto en el citado informe, se recoge la modificación de los artículos actuales 18, 27 y 31, así como la actualización de la redacción de toda la Ordenanza del Taxi desde la perspectiva de género.

Adicionalmente existirá una reenumeración de los artículos por la inclusión de nuevos artículos provenientes de otras propuestas realizadas.

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

SEGUNDO.- PROPUESTAS PRESENTADAS POR LA ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

La Asociación Tele Taxi San Fermín ha presentado un escrito en el cual realiza varias aportaciones en relación con las siguientes cuestiones:

- 1.- Reincorporar el carnet profesional (artículo 23.2.a) de la Ordenanza del Taxi).
- 2.- Exigencia de Educación Secundaria Obligatoria (artículo 18 o nuevo 18 bis de la Ordenanza del taxi).
- 3.- Limitación de aceptación de efectivo a 20 euros (artículo 35.6.a) de la Ordenanza del Taxi).
- 4.- Eliminación de la obligación de imprimir automáticamente el ticket (artículos 24.3 y 35.7 de la Ordenanza del Taxi).
- 5.- Revisión de la formación y reciclaje (artículo 18 de la Ordenanza del Taxi).
- 6.- Revisión de lo referente al precio cerrado.
- 7.- Revisión de las características de los vehículos eurotaxi y de 9 plazas (artículo 19 de la Ordenanza del Taxi).

Analizadas las aportaciones presentadas en el *“Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín en el trámite de consulta pública previa 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”* (Anexo II) de fecha 6 de octubre de 2026 elaborado por el Departamento de Transportes y la Asesoría Jurídica al cual nos remitimos, se concluye:

“PRIMERA.- Se informan desfavorablemente las propuestas segunda, tercera y cuarta presentadas por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

SEGUNDA.- Se informa parcialmente favorable la propuesta quinta presentada por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

TERCERA.- Se informan favorablemente las propuestas primera, sexta y séptima presentadas por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.”

Por lo tanto, en el citado informe se recoge la modificación de los artículos actuales 7, 14, 18, 19, 23, 24, 31, 35, 36, 39, 40 y 41 y la inclusión de dos nuevos artículos 18 y 41 y una nueva disposición transitoria. Debido a la inclusión de estos nuevos artículos existirá una reenumeración del resto de artículos afectados.

TERCERO.- PROPUESTAS PRESENTADAS POR ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.

La Asociación de Consumidores Irache ha presentado un escrito en el cual realiza varias aportaciones en relación con las siguientes cuestiones:

- 1.- La Ordenanza ha de adaptarse con la mayor brevedad a la Ley Foral 8/2025.
- 2.- Los procesos y trámites han de ser accesibles, comprensibles y ajustados, evitando duplicidades.
- 3.- Hay que ajustar la Ordenanza del taxi a las características de los vehículos actuales y a las nuevas tecnologías.
- 4.- Es fundamental que todos los taxis cuenten con libro de reclamaciones.
- 5.- No se oponen a que se modifique la Ordenanza del taxi incrementando las exigencias medioambientales de los vehículos.
- 6.- Consideran que se observa carencia de oferta de taxis.

Analizadas las aportaciones presentadas en el *“Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación de Consumidores Irache en el trámite de consulta pública previa 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”* (Anexo III) de fecha 6 de octubre de 2026 elaborado por el Departamento de Transportes y la Asesoría Jurídica al cual nos remitimos, se concluye:

“PRIMERA.- Se informan favorablemente las propuestas primera a quinta presentadas por la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.

SEGUNDA.- Se informa desfavorablemente la propuesta sexta presentada por la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.”

En el presente caso, si bien es cierto que se informan favorablemente varias propuestas, las mismas no requieren ninguna modificación de la Ordenanza del taxi.

CUARTO.- PROPUESTAS PRESENTADAS POR DON UNAI MOLINUEVO LANDALUCE.

Don Unai Molinuevo Landaluce ha presentado un escrito en el cual realiza varias aportaciones en relación con las siguientes cuestiones:

- 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).

- 2.- Revisión de tarifas en vigor (incorporación en la Ordenanza la periodicidad).
- 3.- Régimen sancionador y Servicios no cobrados.
- 4.- Estudios de satisfacción.
- 5.- Jornada laboral y eficacia económica.
- 6.- Asalariados o chóferes.
- 7.- Derechos sindicales.
- 8.- Estudios, control y seguimiento.
- 9.- Independencia e imparcialidad técnica.
- 10.- Prevención de riesgos laborales y vigilancia de la salud.
- 11.- Venta por jubilación.
- 12.- Excedencias y/o suspensión.
- 13.- Zonificación y continuo urbano.
- 14.- Indemnización por las horas de guardia altamente deficitarias.
- 15.- Recuperación económica de las licencias.
- 16.- Alternancia de actividades.
- 17.- Jubilación anticipada por penosidad.
- 18.- Recuperación del carnet profesional de taxista.
- 19.- Desarrollo efectivo de la formación profesional prevista en la Ley Foral del Taxi.

Analizadas las aportaciones presentadas en el *“Informe relativo a las aportaciones presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluce en el trámite de consulta pública previa 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”* (Anexo IV) de fecha 6 de octubre de 2026 elaborado por el Departamento de Transportes y la Asesoría Jurídica al cual nos remitimos, se concluye:

“Se informan desfavorablemente a todas las propuestas presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluce, excepto al número 18 que se acepta.”

Al recogerse nuevas aportaciones de otras asociaciones que conllevan la incorporación de artículos nuevos, la versión final ajustará el número del artículo si así fuera necesario”.

MODIFICACIONES PROPUESTAS POR LA MANCOMUNIDAD

PRIMERA.- CONSIDERACIONES PREVIAS.

Tal y como se ha indicado en el apartado anterior y, en base a los informes emitidos y que constan como Anexos I, II, III y IV de este informe, se propone la modificación de varios artículos de la Ordenanza del Taxi de conformidad con las aportaciones presentadas por el CERMÍN, por la Asociación Tele Taxi San Fermín y por Don Unai Molinuevo Landaluze.

A continuación, pasamos a analizar y motivar otros artículos contenidos en la Ordenanza del Taxi que también requieren ser modificados.

No obstante, en el Anexo V del presente informe se recogen todas las modificaciones que se proponen, ya sean a instancia de parte o de oficio por parte del Departamento de Transportes y de la Asesoría Jurídica de la Mancomunidad.

SEGUNDA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 10:

Regulación vigente⁵:

Artículo 10. Visado.

1. El visado de la licencia es la actuación por la cual la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona constata de forma periódica y sin perjuicio de las facultades de inspección que puede realizar en cualquier momento, el mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron el otorgamiento de la misma y que constituyen requisitos para su validez, y de aquellos otros que, aun no siendo exigidos originariamente, resultan, asimismo, de obligado cumplimiento.

2. Los visados consistirán en una inspección documental y en una inspección física en donde se compruebe el mantenimiento de las condiciones exigidas en la legislación. Las personas titulares de las licencias presentarán en el registro de Mancomunidad de la Comarca de Pamplona durante los 6 primeros meses tras cumplir el quinto año desde la fecha de primera matriculación del vehículo adscrito: la solicitud de realización del visado, el justificante de pago de la tasa correspondiente, así como toda la documentación necesaria para comprobar el cumplimiento de las condiciones exigidas que no hubiera sido presentada previamente o que, aun siendo presentada en alguna ocasión anterior, hubiera sufrido modificaciones.

En caso de que no lo haga, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona le requerirá para que lo presente en el plazo de 15 días. En caso de no cumplir dicho requerimiento, se considerará que el titular de la licencia carece de visado

3. En todo caso, el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones contenidas en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, será requisito necesario para la realización del visado.

⁵ En azul se marcan las partes del artículo vigentes que se ven afectadas por las propuestas de modificación.

Modificación propuesta⁶:

Artículo 10. Visado.

1. El visado de la licencia es la actuación por la cual la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona constata de forma periódica y sin perjuicio de las facultades de inspección que puede realizar en cualquier momento, el mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron el otorgamiento de la misma y que constituyen requisitos para su validez, y de aquellos otros que, aun no siendo exigidos originariamente, resultan, asimismo, de obligado cumplimiento.

2. Los visados consistirán en una inspección documental y en una inspección física en donde se compruebe el mantenimiento de las condiciones exigidas en la legislación. **Las personas titulares** de las licencias presentarán en el registro de Mancomunidad de la Comarca de Pamplona durante los 6 primeros meses tras cumplir el quinto año desde la fecha de primera matriculación del vehículo adscrito: la solicitud de realización del visado, el justificante de pago de la tasa correspondiente, así como toda la documentación necesaria para comprobar el cumplimiento de las condiciones exigidas que no hubiera sido presentada previamente o que, aun siendo presentada en alguna ocasión anterior, hubiera sufrido modificaciones.

~~En caso de que no lo haga, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona lo requerirá para que lo presente en el plazo de 15 días. En caso de no cumplir dicho requerimiento, se considerará que el titular de la licencia carece de visado.~~

3. En todo caso, el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones contenidas en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, será requisito necesario para la realización del visado.

Motivación:

La obligación de solicitar y realizar el visado se encuentra claramente determinada tanto en su contenido como en el plazo para su cumplimiento, al estar vinculada a una fecha objetiva y perfectamente identificable por la persona titular de la licencia, esto es, el quinto año desde la primera matriculación del vehículo adscrito.

En consecuencia, corresponde a las personas titulares de las licencias velar por el cumplimiento de esta obligación administrativa, sin que resulte necesario establecer un trámite adicional de requerimiento previo por parte de la Mancomunidad. Esta responsabilidad es equiparable a la que asumen los titulares de vehículos respecto a la realización de la inspección técnica obligatoria o los conductores respecto a la renovación de sus autorizaciones habilitantes, trámites cuyo cumplimiento debe efectuarse dentro de los plazos legalmente establecidos sin necesidad de recordatorio individualizado por parte de la Administración.

⁶ En rojo se marcan las partes del artículo con la modificación que se propone.

La modificación propuesta contribuye a simplificar la tramitación administrativa, reducir cargas de gestión y reforzar el principio de responsabilidad de las personas titulares de las licencias en el mantenimiento de los requisitos necesarios para su validez.

TERCERA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 15. SUPRESIÓN DE LA PARTE FINAL DEL APARTADO e):

Regulación vigente:

Artículo 15. Registro de licencias.

Las licencias estarán inscritas en un registro donde constará:

e) La persona contratada, si la hay, con sus datos identificativos, régimen del contrato, y el tipo de dedicación [conforme al apartado 1 del artículo 20 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.](#)

Modificación propuesta:

Artículo 15. Registro de licencias.

Las licencias estarán inscritas en un registro donde constará:

e) La persona contratada, si la hay, con sus datos identificativos, régimen del contrato, y el tipo de dedicación ~~conforme al apartado 1 del artículo 20 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi~~ y si la autorización es conforme al artículo 20.2 o 20.3 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi

Motivación:

La remisión al apartado 1 del artículo 20 de la LFT estaba motivada por las limitaciones temporales (horas valle, fines de semana...) en la contratación que había en la redacción originaria de la LFT. Estas limitaciones han sido eliminadas por la Ley Foral 8/2025 por lo que no procede mantener esta remisión. Sin embargo, sí que es necesario revisar si la autorización de contratación es conforme al artículo 20.2 y 20.3 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

CUARTA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 16. NUEVO APARTADO 3:

Regulación vigente:

No hay

Modificación propuesta:

3. La persona titular de la licencia de taxi deberá de presentar en el registro de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la información y documentación que le sea requerida por resolución de la presidencia de la Mancomunidad de la Comarca de

Pamplona a efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 20.2 de la Ley foral 9/2005, de 6 de julio del taxi.

Motivación:

La modificación del artículo 20.2 de la LFT realizada por la Ley Foral 8/2025 ha establecido que en las correspondientes ordenanzas se ha de indicar la información y documentación que la entidad local competente considere necesaria pedir a las personas titulares de licencias de taxi a efectos de controlar que la persona contratada no rebase el tiempo de prestación de servicio realizado por la persona titular en el periodo de un año, por lo que ha de reflejarse esta circunstancia.

No obstante, hay que tener en cuenta que la contratación de personal para prestar servicio de taxi se puede llevar a cabo de diversas formas y por diversos motivos, por lo que según qué circunstancias que se produzcan (motivos de la contratación, duración del contrato, tipo de contrato...) tanto la información como la documentación que haya de requerirse habrá de ser determinada dependiendo de dichas circunstancias caso por caso.

Es por ello que se considera más eficiente que sea la presidencia de la Mancomunidad quien determine en cada caso, atendiendo a las circunstancias de la contratación y, siempre que sea necesario⁷, requerir la información y la documentación que el Departamento de Transportes considere oportuna en función de las características de la contratación que se haya autorizado.

QUINTA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 44:

Regulación vigente:

Artículo 44. Reclamaciones de los usuarios.

1. La Mancomunidad dispondrá de un servicio de atención al cliente, de tal manera que los ciudadanos puedan, por diferentes vías, plantear reclamaciones, solicitudes y avisos.

2. Cada vehículo llevará un único libro de reclamaciones, que coincidirá con el libro de reclamaciones exigido para el transporte interurbano y estará ajustado a lo dispuesto en la normativa sobre documentos de control. Dicho libro de reclamaciones estará a disposición de los usuarios. Cuando haya una reclamación, una de las copias será enviada obligatoriamente por el titular de la licencia a la Mancomunidad antes de las 72 horas siguientes desde el momento en que la reclamación se hubiere producido. Junto

⁷ Hay que tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 20.3 de la LFT en los supuestos de invalidez de la titular, incapacidad laboral transitoria, interrupción de la prestación del servicio debidamente autorizada, fallecimiento y jubilación, así como en las demás situaciones sobrevenidas debidamente acreditadas que impidan la prestación personal del servicio, puede explotarse temporalmente la licencia mediante la contratación de una persona sin la limitación del apartado 2, por lo que el personal contratado puede prestar servicio rebasando el tiempo de prestación de la persona titular de la licencia. En estos casos, no sería necesario requerir ningún tipo de información a estos efectos.

con la hoja de reclamación, el titular de la licencia podrá enviar un escrito en el cual presente las alegaciones que considere oportunas.

3. Las reclamaciones que se hagan a través de emisoras de radio u otros sistemas tecnológicos, deberán ser remitidas a la Mancomunidad por las asociaciones que gestionen dichas emisoras o por otras personas físicas o jurídicas que realicen contratación telefónica o mediante otros sistemas tecnológicos dentro de las 72 horas siguientes al momento en que la reclamación se hubiere producido. 2024/PCD-EMORD/000001

4. En los supuestos contenidos en los apartados 1 y 3 de este artículo, se remitirá copia de las reclamaciones al titular de la licencia o, en su caso, a la emisora de radio o persona física o jurídica responsable del sistema de concertación del servicio del taxi, para que, en el plazo de 10 días, alegue lo que estime conveniente. A la vista de la reclamación y, en su caso, del escrito de alegaciones, la Mancomunidad, si lo estima conveniente, ejercerá su potestad sancionadora.

Modificación propuesta:

Artículo 44. Reclamaciones de los usuarios.

1. La Mancomunidad dispondrá de un servicio de atención al cliente, de tal manera que los ciudadanos puedan, por diferentes vías, plantear reclamaciones, solicitudes y avisos.

2. Cada vehículo llevará un único libro de reclamaciones, que coincidirá con el libro de reclamaciones exigido para el transporte interurbano y estará ajustado a lo dispuesto en la normativa sobre documentos de control. Dicho libro de reclamaciones estará a disposición de los usuarios. Cuando haya una reclamación, una de las copias será enviada obligatoriamente por el titular de la licencia a la Mancomunidad antes de las 72 horas siguientes desde el momento en que la reclamación se hubiere producido. Junto con la hoja de reclamación, el titular de la licencia podrá enviar un escrito en el cual presente las alegaciones que considere oportunas.

En caso de que la persona titular de la licencia no tenga autorización interurbana, solicitará a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona el libro de reclamaciones.

3. Las reclamaciones que se hagan a través de emisoras de radio u otros sistemas tecnológicos, deberán ser remitidas a la Mancomunidad por las asociaciones que gestionen dichas emisoras o por otras personas físicas o jurídicas que realicen contratación telefónica o mediante otros sistemas tecnológicos dentro de las 72 horas siguientes al momento en que la reclamación se hubiere producido. 2024/PCD-EMORD/000001

4. En los supuestos contenidos en los apartados 1 y 3 de este artículo, se remitirá copia de las reclamaciones al titular de la licencia o, en su caso, a la emisora de radio o persona física o jurídica responsable del sistema de concertación del servicio del taxi, para que, en el plazo de 10 días, alegue lo que estime conveniente. A la vista de la reclamación y, en su caso, del escrito de alegaciones, la Mancomunidad, si lo estima conveniente, ejercerá su potestad sancionadora.

Motivación:

Se establece la regulación de un libro de reclamaciones para las personas titulares de licencias de taxi habilitadas para prestar servicios urbanos pero que no tienen autorización para prestar servicios interurbanos y que por lo tanto, el Gobierno de Navarra no les expide el libro que es utilizado conjuntamente en ambos tipos de servicios.

Esta era una cuestión pendiente que dio en casos muy puntuales.

SEXTA.- PROPUESTA DE DEROGACIÓN DE LA DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA VIGENTE:

Regulación vigente:

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.

De conformidad con el artículo 50.3 de la Ley Foral 9/2005, a partir de la entrada en vigor de la presente ordenanza, las licencias que hubiesen sido otorgadas por los municipios incluidos en el artículo 2 de esta ordenanza tendrán el mismo régimen jurídico, independientemente del municipio al que pertenecieron anteriormente.

Modificación propuesta:

Derogarla

Motivación:

La citada disposición adicional ya no es necesaria y además puede inducir a confusión con el apartado 6 de la Disposición Adicional Única de la LFT que dispone que las licencias de los municipios que se incorporen en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a los efectos del servicio de taxi conforme a lo dispuesto dicha disposición serán intransmisibles, cosa que no se produce con otro tipo de licencias de taxi.

SÉPTIMA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA VIGENTE (QUE PASARÍA A SER LA SEGUNDA):

Regulación vigente:

Disposición adicional *tercera*.

1. Las personas titulares de la licencia de taxi área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo en materia de taxi.
2. Las notificaciones que deba efectuar la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo en materia de taxi con las personas titulares de una licencia de taxi del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona se realizarán a través de medios electrónicos.

Modificación propuesta:

Disposición adicional **segunda. Obligación de relacionarse electrónicamente con la Mancomunidad.**

1. Las personas titulares de la licencia de taxi área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo en materia de taxi.
2. Las notificaciones que deba efectuar la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo en materia de taxi con las personas titulares de una licencia de taxi del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona se realizarán a través de medios electrónicos.

Motivación:

En esta disposición se llevan a cabo 2 pequeñas modificaciones que no afectan a su contenido:

- La primera afecta a la numeración, como consecuencia de la derogación de una disposición anterior, tal y como hemos indicado en el apartado sexto.
- La segunda se refiere a la inclusión de la denominación de la disposición de la cual carecía.

OCTAVA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA VIGENTE (QUE PASARÍA A SER LA TERCERA):

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, 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.

Modificación propuesta:

Disposición adicional **tercera. Adaptación de vehículos en caso de nuevas integraciones.**

1. Las personas titulares de licencias de taxi de los municipios que se integren en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en 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 **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 a la persona interesada, no podrá prestar servicio en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en 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:

En esta disposición se llevan a cabo 3 pequeñas modificaciones que no afectan a su contenido:

- La primera afecta a la numeración, como consecuencia de la derogación de una disposición anterior, tal y como hemos indicado en el apartado sexta.
- La segunda se refiere a la inclusión de la denominación de la disposición de la cual carecía.
- La tercera se refiere a la remisión de otro artículo de la Ordenanza del Taxi que no era correcta.

NOVENA.- PROPUESTA DE DEROGACIÓN DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS PRIMERA, SEGUNDA Y TERCERA:

Regulación vigente:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.- ADAPTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.

La adaptación de los vehículos a los requisitos exigidos en el Capítulo II del título tercero de la presente ordenanza y demás normativa aplicable deberá llevarse a cabo en el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de las modificaciones de esta Ordenanza.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.

Las licencias que temporalmente no dispongan de módulos luminosos de tarifa múltiple que puedan representar los caracteres alfanuméricos, procederán del siguiente modo:

En los momentos en que vaya en busca de un cliente que ha concertado el servicio a través de contratación telefónica u otro sistema tecnológico similar deberá llevar el taxímetro y el módulo apagado.

En los momentos en que está tramitando el pago o abono del servicio prestado, el módulo permanecerá apagado.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.

Las licencias que, en la fecha de entrada en vigor de esta disposición transitoria, tuvieran adscrito un vehículo con una antigüedad superior a 5 años y medio desde la primera matriculación, deberán presentar toda la documentación necesaria, incluido el pago de la tasa correspondiente, para realizar el visado antes de alcanzar los 10 años de antigüedad desde la primera matriculación del vehículo.

Modificación propuesta:

Derogarlas

Motivación:

Las citadas disposiciones transitorias ya no son necesarias.

DÉCIMA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA DISPOSICIÓN DEROGATORIA:

Regulación vigente:

Disposición derogatoria.

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.**

Modificación propuesta:

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a la presente ordenanza o contengan disposiciones **contrarias** 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:

Las citas expresas contenidas en la citada disposición que se suprimen ya no son necesarias al referirse a las modificaciones aprobadas en el año 2024.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Las propuestas presentadas por el CERMIN han de ser estimadas por lo que han de modificarse los artículos 18, 27 y 31, así como actualizar la redacción de toda la Ordenanza del Taxi desde la perspectiva de género. Adicionalmente, se renumerarán los artículos por otras modificaciones realizadas.

SEGUNDA.- Las propuestas segunda, tercera y cuarta presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín han de ser desestimadas.

TERCERA.- La propuesta quinta presentada por la Asociación Tele Taxi San Fermín ha de ser parcialmente estimada por lo que ha de modificarse el artículo 18 de la Ordenanza del Taxi.

CUARTA.- Las propuestas primera, sexta y séptima presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín han de ser estimadas por lo que han de modificarse los artículos 7, 14, 18, 19, 23, 24, 31, 35, 36, 39, 40 y 41 vigentes, así como la inclusión de dos nuevos artículos 18 y 41, y una disposición adicional transitoria primera, lo que tendrá como consecuencia una nueva renumeración de los artículos afectado de la Ordenanza del taxi.

QUINTA.- Las propuestas presentadas por la Asociación de Consumidores Irache han de ser estimadas pero no requieren ninguna modificación de la Ordenanza del Taxi.

SEXTA.- Las propuestas presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluce han de ser desestimadas todas, a excepción de su propuesta 18 relativa a la recuperación del Permiso de Conductor Profesional.

SÉPTIMA.- Se propone la modificación, tal y como se encuentran redactados en el Anexo V que acompaña a este informe y que están escritos en color rojo, de los siguientes artículos de la Ordenanza del Taxi:

- Artículo 7. Titularidad de las licencias.
- Artículo 10. Visado.
- Artículo 14. Fallecimiento, incapacidad total o absoluta, jubilación de la persona titular de la licencia.
- Artículo 15. Registro de licencias.
- Artículo 16. Prestación del servicio.
- Artículo 18. Permiso de conductor profesional de taxi. (Artículo nuevo)
- Artículo 19. Formación. (Antiguo artículo 18)
- Artículo 20. Características de los vehículos. (Antiguo artículo 19)
- Artículo 24. Documentación. (Antiguo artículo 23)
- Artículo 25. Sistema Tarifario y otros. (Antiguo artículo 24)
- Artículo 28. Nuevas tecnologías. (Antiguo artículo 27)

- Artículo 32. Concertación del servicio a través de emisoras u otros sistemas. (Antiguo artículo 31)
- Artículo 33. Contratación del servicio (Antiguo artículo 32)
- Artículo 36. Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio. (Antiguo artículo 35)
- Artículo 37. Régimen tarifario. Componentes. (Antiguo artículo 36)
- Artículo 40. Régimen tarifario. Tarifas 1 a 4 y su aplicación. (Antiguo artículo 39)
- Artículo 41. Régimen tarifario. Tarifa 5 y su aplicación. (Artículo nuevo).
- Artículo 42. Régimen tarifario. Bajadas de bandera, suplementos y su aplicación. (Antiguo artículo 40).
- Artículo 43. Tiempo de espera. (Antiguo artículo 41).
- Artículo 45. Revisiones. (Antiguo artículo 43).
- Artículo 46. Reclamaciones de las personas usuarias (Antiguo artículo 44).
- Disposición adicional segunda. Obligación de relacionarse electrónicamente con la Mancomunidad. (Antigua disposición adicional tercera).
- Disposición adicional tercera. Adaptación de vehículos en caso de nuevas integraciones. (Antigua disposición adicional cuarta).
- Disposición transitoria primera. (Disposición nueva)
- Disposición derogatoria.

OCTAVA.- Se propone derogar las siguientes disposiciones:

- Disposición adicional primera.
- Disposición transitoria primera. Adaptación de los vehículos.
- Disposición transitoria segunda.
- Disposición transitoria tercera.

NOVENA.- Se propone modificar la redacción de toda la Ordenanza del Taxi desde la perspectiva de género tal y como se encuentra redactada en el Anexo V que acompaña a este informe y que está marcado en color amarillo.

DÉCIMA.- Se propone aprobar las correcciones y proceder a las reenumeración de los artículos y apartados, así como de las remisiones de la Ordenanza del Taxi tal y como se encuentran redactados en el Anexo V que acompaña a este informe y que están marcados en color verde.

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)

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

ANEXOS

ANEXO I.- Informe relativo a las aportaciones presentadas por el CERMÍN en el trámite de consulta pública previa 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.

ANEXO II.- Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín en el trámite de consulta pública previa 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.

ANEXO III.- Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación Consumidores Irache en el trámite de consulta pública previa 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.

ANEXO IV.- Informe relativo a las aportaciones presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluce en el trámite de consulta pública previa 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.

ANEXO V.- Ordenanza reguladora del servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona con las modificaciones propuestas.

ANEXO I.-

Informe relativo a las aportaciones presentadas por el CERMIN en el trámite de consulta pública previa 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.

Expediente 2025/PCD-EMORD/000002

**INFORME RELATIVO A LAS APORTACIONES PRESENTADAS
POR EL CERMIN EN EL TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA
PREVIA 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 25 de agosto de 2025, la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un acuerdo por el cual se aprobó 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.

Durante el mes de abril de 2026, la Asociación Tele Taxi San Fermín presentó dos escritos solicitando que se llevaran a cabo otras modificaciones en la Ordenanza del Taxi.

Es por ello que, en sesión celebrada el 27 de abril de 2026 la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un nuevo acuerdo por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza del Taxi.

Segundo.- 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 27 de abril de 2026 y el 27 de mayo de 2026.

Tercero.- Dentro del plazo establecido han presentado propuestas las siguientes personas:

- CERMIN
- ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.
- ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE
- Don Unai Molinuevo Landaluce.

¹ En adelante Ordenanza del Taxi.

² En adelante LPACAP.

OBJETO DEL PRESENTE INFORME

El presente informe tiene por objeto dar respuesta a las aportaciones presentadas por el CERMÍN.

El documento completo presentado consta en el expediente 2025/PCD-EMORD/000002 con número de registro de entrada 202600001117, al cual nos remitimos.

ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS POR EL CERMÍN

1.- Actualizar la redacción desde la perspectiva de género y añadir un nuevo párrafo al artículo 18.

En primer lugar, el CERMÍN solicita que se actualice la redacción del artículo 18 de la Ordenanza del Taxi desde la perspectiva de género. Esta solicitud también la realiza en el punto 4, pero con carácter general para toda la Ordenanza. Procede estimar ambas solicitudes y en la redacción de la Ordenanza del taxi se procederá a hacer las oportunas correcciones.

También propone un nuevo párrafo al artículo 18 con la siguiente redacción:

Los programas de formación y reciclaje profesional incorporarán, al menos, un módulo sobre atención a las personas con discapacidad, medios de apoyo y nociones básicas en materia de accesibilidad universal y perspectiva de género.

Esta redacción coincide con la modificación del apartado 3 del artículo 21 efectuada por la Ley Foral 8/2025 en la Ley Foral 9/2005 de 6 de julio del Taxi³. También hay que indicar que uno de los motivos de la modificación de la Ordenanza del Taxi es la adaptación de esta a la LFT vigente.

No obstante, tal y como se comentó y se acordó con el CERMÍN en la reunión que hubo el 26 de junio de 2026, se considera necesario que no sólo se incluya esta previsión, sino que, además, se haga partícipes a las asociaciones más representativas de personas con discapacidad en la elaboración y celebración de los cursos de formación.

Es por ello que se propone que a la redacción propuesta por el CERMÍN del artículo 18 se modifique también el apartado 1 con la siguiente redacción:

1. La Mancomunidad, en colaboración con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y las asociaciones más representativas de personas con discapacidad, articulará programas de formación y reciclaje profesional de las personas titulares de las licencias, así como de las personas contratadas.

³ En adelante LFT.

2.- Los programas de formación y reciclaje profesional incorporarán, al menos, un módulo sobre atención a las personas con discapacidad, medios de apoyo y nociones básicas en materia de accesibilidad universal y perspectiva de género.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada con la modificación indicada.

2.- Garantizar la accesibilidad universal respecto a las nuevas tecnologías (artículo 27 de la Ordenanza del Taxi).

En segundo lugar, el CERMIN solicita que se mencione expresamente “la accesibilidad universal” en el artículo 27, así como la igualdad de oportunidades.

Esta reclamación, además de considerarse oportuna por sí misma, se sustenta en la Ley Foral 8/2025 de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del taxi y que ya incluía este término de accesibilidad universal. Por lo tanto, y tal y como se comentó y se acordó con el CERMIN en la reunión que hubo el 26 de junio de 2026, se considera adecuada esta modificación propuesta, además de otros ajustes en la redacción. Siendo la propuesta final del artículo 27 la siguiente:

Artículo 27. Nuevas tecnologías.

1. La Mancomunidad, con la participación de las asociaciones representativas del sector, promoverá la progresiva incorporación al servicio del taxi de nuevas tecnologías precisas para mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de taxi, garantizar la accesibilidad universal, la incorporación de sistemas automáticos de pago y facturación del servicio, sistemas de navegación, vehículos equipados con motores adaptados para su funcionamiento con combustibles menos contaminantes; esto es, los que reducen significativamente las emisiones en la atmósfera de gases y otros elementos contaminantes, y cualesquiera otras innovaciones que se vayan introduciendo en el sector.

La introducción de estas medidas ha de tener en cuenta la viabilidad técnica, la garantía de la calidad e igualdad de oportunidades del servicio a las personas usuarias y la rentabilidad económica para las personas titulares de la actividad.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

3.- Establecer que los sistemas de concertación del servicio a través de emisoras u otros sistemas cumplan las condiciones de accesibilidad universal (artículo 31 de la Ordenanza del Taxi).

En tercer lugar, el CERMIN solicita una modificación de los artículos relativos a la concertación del servicio por las personas usuarias con discapacidad.

Esta reclamación, se sustenta en las modificaciones recogidas en la Ley Foral 8/2025, de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del taxi. En este texto se añadió los siguientes apartados 3 y 4 del artículo 34:

3. Las personas con discapacidad usuarias de vehículos eurotaxi podrán concertar el servicio con antelación, mediante reserva, para garantizar la igualdad de oportunidades en el uso de transporte público.

Los municipios o las entidades locales competentes en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta podrán establecer las condiciones de la reserva en las correspondientes ordenanzas.

4. Las emisoras de radio y otros sistemas equivalentes de gestión de reservas para la concertación de servicios de taxi deberán disponer de sistemas de comunicación que cumplan las condiciones de accesibilidad universal para personas usuarias con discapacidad.

Por lo tanto, y tal y como se comentó y se acordó con el CERMIN y la ASOCIACIÓN DE TELE TAXI SAN FERMIN en la reunión que hubo el 26 de junio de 2026, se acepta la propuesta, ajustándola a las necesidades y posibilidades reales del servicio, proponiéndose la siguiente redacción del artículo 31:

Artículo 31. Concertación del servicio a través de emisoras u otros sistemas.

1. El servicio de taxi podrá concertarse por las personas usuarias a través de teléfono u otros sistemas tecnológicos que cumplan las condiciones de accesibilidad universal para personas usuarias con discapacidad.

2. La concertación de los servicios a través de emisoras u otros sistemas podrá ser de dos tipos:

a) Los servicios de taxi pedidos por las personas usuarias para su realización inmediata.

b) Los servicios de taxi solicitados por las personas usuarias para su realización en otro momento.

3. En defensa de la calidad del servicio, cuando se trate de servicios de taxi concertados por las personas usuarias para su realización inmediata, la emisora de radio u otros sistemas tecnológicos aplicarán criterios de asignación de servicios de tal manera que minimicen los tiempos de espera para el usuario.

4. Las personas con discapacidad usuarias de vehículos eurotaxi podrán concertar el servicio con antelación para su realización en otro momento en las mismas condiciones que el resto de personas usuarias. A estos efectos se habilita al Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para su organización

5. Mientras el vehículo esté prestando servicio, tanto de día como de noche, funcionará un dispositivo exterior al vehículo que de forma inequívoca indicará la disponibilidad del taxi, dicho dispositivo consistirá en una luz verde y un módulo luminoso que determinará claramente la disponibilidad del vehículo.

Cuando el taxi le sea asignado un servicio a través de emisora el taxi deberá pasar a situación de ocupado e indicar en el módulo luminoso la "T" o "t" que indicará contratación telefónica o contratación por otros sistemas."

Al recoger a la persona usuaria el módulo luminoso pasará a indicar la tarifa que sea de aplicación según el tipo de servicio.

Nota: El artículo 31 incluye, además de las modificaciones solicitadas por CERMIN relativas a la accesibilidad universal y a la redacción desde la perspectiva de género, otras aportaciones recibidas relativas a la aplicación de las tarifas solicitadas por la asociación Teletaxi San Fermín, consideradas todas ellas positivas para el servicio y necesarias por armonización con la Ley Foral del Taxi.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

4.- Actualizar la redacción de toda la Ordenanza del Taxi desde la perspectiva de género.

Respecto a esta propuesta, nos remitimos a lo indicado al analizar la primera propuesta.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

CONCLUSIONES

Se informan favorablemente las propuestas presentadas por el CERMIN.

Al recogerse nuevas aportaciones de otras asociaciones que conllevan la incorporación de artículos nuevos, la versión final ajustará el número del artículo si así fuera necesario.

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)

ANEXO II.-

Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación Tele Taxi San Fermín en el trámite de consulta pública previa 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.

Expediente 2025/PCD-EMORD/000002

**INFORME RELATIVO A LAS APORTACIONES PRESENTADAS
POR LA ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN EN EL TRÁMITE
DE CONSULTA PÚBLICA PREVIA 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 25 de agosto de 2025, la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un acuerdo por el cual se aprobó 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.

Durante el mes de abril de 2026, la Asociación Tele Taxi San Fermín presentó dos escritos solicitando que se llevaran a cabo otras modificaciones en la Ordenanza del Taxi.

Es por ello que, en sesión celebrada el 27 de abril de 2026 la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un nuevo acuerdo por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza del Taxi.

Segundo.- 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 27 de abril de 2026 y el 27 de mayo de 2026.

Tercero.- Dentro del plazo establecido han presentado propuestas las siguientes personas:

- CERMIN
- ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.
- ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE
- Don Unai Molinuevo Landaluce.

¹ En adelante Ordenanza del Taxi.

² En adelante LPACAP.

OBJETO DEL PRESENTE INFORME

El presente informe tiene por objeto dar respuesta a las aportaciones presentadas por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

El documento completo presentado consta en el expediente 2025/PCD-EMORD/000002 con número de registro de entrada 202600001095, al cual nos remitimos.

ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS POR LA ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN

1.- Reincorporar el carnet profesional (artículo 23.2.a) de la Ordenanza del Taxi).

En primer lugar, la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, solicita que se reincorpore el permiso profesional del taxi.

Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2024 por una asociación de consumidores y fue desestimada en el Acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 por estos mismos motivos (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación.

La supresión del requisito del permiso de conducción profesional de taxi trata, entre otras cuestiones, de facilitar determinados trámites, como la contratación de personal de conducción asalariado, la transmisión de licencias o el otorgamiento de nuevas licencias. Asimismo, tiene en cuenta que dicho requisito no se exige ni en otros municipios, ni para la prestación de servicios interurbanos, ni en otros sectores de transporte de viajeros, como los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

No obstante, según han trasladado las asociaciones representativas del sector del taxi, la eliminación de las pruebas vinculadas a la obtención del permiso de conducción profesional ha derivado en una menor capacitación de parte de los nuevos profesionales incorporados al servicio, circunstancia que ha ocasionado incidencias en la prestación y una percepción de disminución en la calidad del servicio ofrecido a la ciudadanía. En consecuencia, se considera justificada la recuperación de este requisito como mecanismo para garantizar unos estándares adecuados de profesionalidad y calidad en la prestación del servicio público del taxi. Todo ello, sin perjuicio de que el procedimiento para su obtención deba diseñarse y gestionarse con criterios de flexibilidad, simplicidad administrativa y agilidad, a fin de minimizar los posibles efectos negativos sobre el acceso a la profesión.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que la entrada en vigor de la nueva ordenanza podría generar dificultades para la transmisión de licencias y la contratación de

personal conductor asalariado, al pasar a exigirse nuevamente la posesión del permiso de conducción profesional en un contexto en el que actualmente existe un número muy reducido de personas que disponen de dicha habilitación. Por ello, se considera necesario establecer un régimen transitorio que permita disponer de un plazo suficiente para la adaptación al nuevo marco regulatorio y para la obtención del citado permiso por parte de las personas interesadas, evitando así posibles disfunciones en el normal funcionamiento del servicio.

Es por ello que se propone las siguientes redacciones de los siguientes artículos:

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 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. Para ser titular de una licencia se debe acreditar la posesión del permiso de conducción 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.

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 conducción profesional del taxi, la licencia quedará en suspenso hasta que se desarrollen las siguientes pruebas. Si el heredero consigue el carné de conducción 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 conducción 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.

Artículo 18. Permiso de conducción profesional de taxi. (NUEVO)

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 conducción profesional de taxi. El carné será obligatorio tanto para el titular como para la persona conductora contratada, si lo hay.

2. Las pruebas para conceder dicho permiso se convocarán periódicamente.

3. La convocatoria indicará fecha, hora, lugar y materias que incluirán las pruebas.

En cualquier caso, será requisito indispensable para presentarse a la pruebas de conducción profesional de taxi, disponer de carné de conducir suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.

4. El permiso de conducción 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 conducción profesional de taxi habrán de superar las pruebas que en cada momento sean exigibles.

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

a) Por fallecimiento.

b) Por haber transcurrido el plazo de validez.

c) Revocación por alguna de las siguientes causas:

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

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

3º.-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 conducción 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.

Artículo 23 (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 a la persona conductora 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):

1º- Fotografía de la persona conductora autorizada (titular de la licencia o contratada) que en ese momento preste el servicio.

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

3º- Matrícula del vehículo.

4º- Número del permiso de conducción de taxis del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona.

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

6º- 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.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.- Permiso de conducción profesional del taxi

1. Las personas que sean titulares de licencias de taxi y las personas que estén contratadas en algún momento en el periodo comprendido entre la entrada en vigor de la presente ordenanza y el 1 de marzo de 2028, obtendrán de oficio el permiso de conducción profesional del taxi en caso de no tenerlo previamente.

La fecha de obtención del permiso de conducción profesional del taxi se corresponderá con la fecha de entrada en vigor de la presente ordenanza para los

casos en que la titularidad o el contrato existiera antes de la entrada en vigor, y será la fecha de la contratación y transmisión definitiva para el resto de casos.

2.- Las personas titulares de las 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 de conducción profesional del taxi en el momento en que se produzca la integración.

3. El requerimiento del permiso de conducción profesional entrará en vigor a partir del 1 de marzo de 2028.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

2.- Exigencia de Educación Secundaria Obligatoria (artículo 18 o nuevo 18 bis de la Ordenanza del taxi).

En segundo lugar, la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, solicita que se exija el título de Educación Secundaria Obligatoria (ESO) para obtener el permiso profesional del taxi.

Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2024 y fue desestimada en el Acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 por estos mismos motivos (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

El artículo 7 de la Ordenanza del Taxi indica:

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 9/2005, 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.

Por su parte, el artículo 6 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio del Taxi³ 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

³ En adelante LFT.

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.

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, y la citada ley sólo habilita a las entidades locales para exigir un permiso profesional del taxi, pero no establecer otros requisitos. Para establecer nuevos requisitos (como es el caso de tener el título de E.S.O.) o bien, modificarlas, requiere que se lleve a cabo mediante su incorporación o modificación en dicha Ley.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

3.- Limitación de aceptación de efectivo a 20 euros (artículo 35.6.a) de la Ordenanza del Taxi).

En tercer lugar, la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, solicita que se limite la obligación de aceptar billetes de hasta 20 euros.

El artículo 35, «Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio», en su apartado 6.a), establece como uno de los procedimientos de pago del servicio prestado el efectivo, debiendo aceptarse billetes de hasta 50 euros.

La primera Ordenanza Reguladora del Servicio de Taxi del Área Territorial de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona, aprobada en 2006, ya contemplaba en su redacción inicial la obligación de aceptar billetes de hasta 50 euros. Esta previsión se justificó en su momento por el hecho de que los servicios prestados tenían habitualmente una cuantía superior a 10 euros y porque el billete de 50 euros era uno de los de uso más extendido entre las personas usuarias.

En la actualidad, transcurridos más de 20 años desde la primera ordenanza, las tarifas han aumentado en más de un 60 %. En consecuencia, los importes medios de los

servicios son más elevados y, de forma habitual, superan los 10 euros, siendo numerosos los servicios que superan los 20 euros. Además, el billete de 50 euros, lejos de haber reducido su presencia entre la población, continúa siendo de uso frecuente. Por ello se considera que es adecuado que se acepte los billetes de 50 euros.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

4.- Eliminación de la obligación de imprimir automáticamente el ticket (artículos 24.3 y 35.7 de la Ordenanza del Taxi).

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, solicita que se elimine la obligación automática del ticket y que sólo se haga cuando lo solicite la persona usuaria.

Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2024 y fue desestimada en el Acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 por estos mismos motivos (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

El apartado 3 del artículo 24 (Sistema tarifario y otros) de la Ordenanza del Taxi indica:

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.

Por otro lado, 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 todo ello, 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).

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

5.- Revisión de la formación y reciclaje (artículo 18 de la Ordenanza del Taxi).

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, mediante escrito de fecha 21 de abril de 2026, solicita la revisión de los aspectos relacionados con la formación y el reciclaje profesional. En concreto, propone incorporar al artículo 18 el siguiente contenido:

“Obligatoriedad antes de la adquisición de una licencia, ya sea de nueva creación o por transmisión de una ya adjudicada de realizar un curso de capacitación y posterior examen para obtener el permiso de conductor de taxi en el área de prestación.

La creación de cursos de reciclaje y formación, que pudiesen ser obligatorios en el caso de que el titular de la adjudicación tuviese reiteradas quejas presentadas en MCP.”

El vigente artículo 18 de la Ordenanza establece lo siguiente:

Artículo 18. 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.”

La necesidad de concretar y desarrollar de manera más detallada la formación en determinados ámbitos constituye una demanda reiterada, tanto por parte de las asociaciones de taxistas y titulares de licencias, como de las asociaciones de consumidores y de personas con discapacidad. Asimismo, esta cuestión adquiere una especial relevancia tras la supresión de las pruebas para la obtención del permiso de conducción profesional.

No obstante, tal y como se comentó con el CERMÍN y la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN en la reunión que tuvo lugar el 26 de junio de 2026, los recursos que dispone Mancomunidad no hacen viable que se pueda garantizar una formación para los nuevos taxistas antes de su incorporación, taxistas nuevos por transmisión de una licencia o por adquisición de una nueva licencia. Además, se considera importante dejar abierta ésta con el fin de garantizar una formación más eficaz y adaptada a las necesidades que se identifiquen en cada momento, lo que permitiría que la formación

fuera impulsada tanto por la administración como por las propias asociaciones en caso de detectar alguna necesidad concreta.

Por otro lado, otro aspecto tratado en la citada reunión fue considerar la reformulación de este artículo para recoger las modificaciones del apartado 3 del artículo 21 efectuada por la Ley Foral 8/2025 en la Ley Foral 9/2005 de 6 de julio del Taxi, y hacer partícipes a las asociaciones más representativas de personas con discapacidad en la elaboración y celebración de los cursos de formación.

Es por ello por lo que se propone la siguiente redacción del artículo 18:

1. La Mancomunidad, en colaboración con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y las asociaciones más representativas de personas con discapacidad, articulará programas de formación y reciclaje profesional de las personas titulares de las licencias, así como de las personas contratadas.

2. Los programas de formación y reciclaje profesional incorporarán, al menos, un módulo sobre atención a las personas con discapacidad, medios de apoyo y nociones básicas en materia de accesibilidad universal y perspectiva de género.

Por lo tanto, se informa parcialmente favorable la propuesta presentada.

6.- Revisión de lo referente al precio cerrado.

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, mediante escrito de fecha 22 de abril de 2026, solicita la revisión de la regulación relativa al precio cerrado y a los tiempos de espera, tanto con carácter general como, específicamente, en los servicios prestados bajo la modalidad de precio cerrado.

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN fundamenta su solicitud en los siguientes términos:

«En la actualidad estamos desarrollando la posibilidad de ofrecer servicios a precio cerrado para los clientes. Esta nueva opción, en algunos aspectos, entra en conflicto con la Ordenanza vigente, fundamentalmente porque fue redactada hace varios años y la evolución de la tipología de los servicios, así como la mayor agilidad en la comunicación con las personas usuarias mediante teléfono móvil o aplicaciones informáticas, ha provocado que determinados aspectos hayan quedado desactualizados, resultando necesaria su revisión.»

Analizada la solicitud presentada por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, se considera procedente revisar la Ordenanza Reguladora con el fin de incorporar las modificaciones necesarias que permitan la implantación y aplicación de la modalidad de precio cerrado.

En la futura regulación de esta modalidad se delimitarán expresamente sus condiciones de utilización y funcionamiento, de forma que el cálculo del precio y las condiciones de prestación del servicio reproduzcan, en la medida de lo posible, el comportamiento y los resultados que se obtendrían mediante la aplicación ordinaria del taxímetro.

Es por ello por lo que se propone las siguientes modificaciones:

Artículo 24 (VIGENTE):

Artículo 25. Sistema Tarifario y otros.

1. Los taxis del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona contarán con un sistema tarifario integrado, como mínimo, por los siguientes elementos.

- a) Taxímetro y, en su caso, elemento soporte para su fijación al salpicadero.
- b) Lectora para el pago con tarjeta, que permita a las personas usuarias pagar con tarjeta de crédito y débito.
- c) Impresora de facturas.
- d) Módulo luminoso indicador de tarifa múltiple.
- e) Mangueras de conexión.
- f) Precintos.

Además, el personal conductor dispondrá de un dispositivo smartphone, tablet o similar que le permita disponer: de aplicaciones de navegación y gestión de flotas, de información actualizada de datos para prestar un adecuado servicio (llegada de trenes, aviones, eventos...), y las características que pueda establecer la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la mejora del servicio.

2. El conjunto taxímetro-impresora de facturas-módulo luminoso funcionará como un todo, de manera que su instalación deberá asegurar que el no funcionamiento correcto de uno cualquiera de dichos elementos bloqueará automáticamente el funcionamiento del resto.

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 a las personas usuarias. Dicha factura será perfectamente legible. Salvo limitaciones técnicas las impresoras se programarán para que los recibos se impriman automáticamente al finalizar el servicio.

Para los servicios contratados con precio fijo cerrado el tique será enviado a la persona usuaria en formato electrónico, este tique será conforme a la legislación y contendrá los mismos campos que la factura impresa.

4...

5...

6...

Artículo 31 (VIGENTE):

Artículo 32. Concertación del servicio a través de emisoras u otros sistemas.

1. El servicio de taxi podrá concertarse por las personas usuarias a través de teléfono u otros sistemas tecnológicos que cumplan las condiciones de accesibilidad universal para personas usuarias con discapacidad.

2. La concertación de los servicios a través de emisoras u otros sistemas podrá ser de dos tipos:

- a) Los servicios de taxi pedidos por las personas usuarias para su realización inmediata.
- b) Los servicios de taxi solicitados por las personas usuarias para su realización en otro momento.

3. En defensa de la calidad del servicio, cuando se trate de servicios de taxi concertados por las personas usuarias para su realización inmediata, la emisora de radio u otros sistemas tecnológicos aplicarán criterios de asignación de servicios de tal manera que minimicen los tiempos de espera para el usuario.

4. Las personas con discapacidad usuarias de vehículos eurotaxi podrán concertar el servicio con antelación, mediante reserva, para garantizar la igualdad de oportunidades en el uso de transporte público. A estos efectos se habilita al Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para su organización.

5. Mientras el vehículo esté prestando servicio, tanto de día como de noche, funcionará un dispositivo exterior al vehículo que de forma inequívoca indicará la disponibilidad del taxi, dicho dispositivo consistirá en una luz verde y un módulo luminoso que determinará claramente la disponibilidad del vehículo.

Cuando el taxi le sea asignado un servicio a través de emisora el taxi deberá pasar a situación de ocupado e indicar en el módulo luminoso la "T" o "t" que indicará contratación telefónica o contratación por otros sistemas.

Al recoger a la persona usuaria el módulo luminoso pasará a indicar la tarifa que sea de aplicación según el tipo de servicio.

Artículo 35 (VIGENTE):

Artículo 36. Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio.

1. En el caso de acceder a un taxi mediante su detención en vía pública, el taxímetro se pondrá en marcha en el momento en que las personas usuarias hayan accedido al vehículo y hayan indicado su destino, y se detendrá el taxímetro en el momento en el que el taxi llegue al destino indicado.

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 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 la persona que preste servicio de taxi podrá circular sin transportar a ninguna persona usuaria con el taxímetro encendido y facturando.

3. En los casos de la realización de transporte de encargos el módulo indicará el carácter alfanumérico "T" o "t" desde el inicio al final de la carrera, y el precio se calculará como el resultado de multiplicar la distancia recorrida y el precio kilómetro más la bajada de bandera y suplementos correspondientes.

En ningún caso la persona que preste servicio de taxi podrá circular sin transportar a ninguna persona usuaria con el taxímetro encendido y facturando.

4. En caso de accidente o avería, así como cuando la persona que preste servicio de taxi fuere retenida por agentes de la autoridad, para ser amonestada o denunciada, se pondrá el aparato taxímetro en tiempo muerto. Si el servicio no se pudiere consumir; bien, por imposibilidad material, bien por deseo de las personas usuarias, éste abonará:

- a) El importe de lo que marque el taxímetro caso de que las personas usuarias no solicitaran un nuevo taxi.
- b) El importe de lo que marque el taxímetro descontando la bajada de bandera caso de que las personas usuarias solicitaran un nuevo vehículo. En este caso, la persona que preste el servicio pondrá a su disposición un nuevo taxi y la nueva tarifa comenzará a contar desde el momento que las personas usuarias accedan al nuevo vehículo.

5. La carga de carburante no podrá realizarse durante la prestación del servicio, salvo autorización expresa de las personas usuarias.

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.

7. El procedimiento para la entrega a las personas usuarias del recibo correspondiente es mediante la impresora de facturas del taxímetro, excepto para los servicios de precio fijo cerrado que será mediante tique digital, o si por el tipo de servicio no fuera posible la impresión del tique de la impresora de facturas del taxímetro ni la entrega de tique digital, entonces se entregará recibo manual.

Artículo 36 (VIGENTE)

Artículo 37. Régimen tarifario. Componentes.

1. El régimen tarifario se compone de cinco tarifas:

a) Tarifas 1, 2, 3 y 4: Tarifas que se aplican en función de la zona geográfica del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona y del periodo temporal.

El procedimiento de aplicación de las tarifas 1 a 4 se regula en el artículo 39.

b) Tarifa 5 o F: 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 (T5) o por el modo tradicional de facturación con taxímetro encendido durante el trayecto con la tarifa que correspondiera (T1, T2, T3 y T4).

El procedimiento de aplicación de la tarifa 5 se regula en el artículo 40.

2. Las tarifas se compone de los siguientes conceptos:

a) Bajada de Bandera que se diferenciará únicamente según el periodo temporal.

b) Precio por kilómetro.

c) Precio por hora de espera.

3. El régimen tarifario dispone además de unos suplementos específicos.

Las bajadas de bandera y los suplementos específicos se regulan en al artículo 41.

Artículo 39 (VIGENTE)

Artículo 40. Régimen tarifario. Tarifas 1 a 4 y su aplicación.

1. Las cuatro tarifas señaladas en el artículo 37.1.a), a excepción de la bajada de bandera, se aplicarán en función de la zona geográfica del área territorial de prestación conjunta y al periodo temporal en los que se presta el servicio de la manera siguiente:

Zona\P. Temporal	Días laborables de 7:00 a 22:00 h	Fines de semana, festivos y servicio nocturno en días laborables de 22:00 a 7:00 h
A	T1	T2
B	T3	T4

2. El cambio de la tarifa a aplicar durante la realización de un servicio según los dos criterios señalados será:

a) Por zona geográfica: En los casos de cambio de tarifa por cambio de zona, será el taxímetro quien cambie automáticamente su tarifa si existe esta posibilidad técnica; si no existe esta tecnología será el taxista quién aplique la tarifa para adecuarla al cuadro anterior en el preciso

instante en el que se atravesase la frontera entre ambas zonas, momento en el cual el taxista deberá informar al cliente de dicho cambio.

b) Por periodo temporal: El cambio de tarifa en el taxímetro debido al momento en el que se está prestando el servicio será de forma automática de acuerdo al reloj y al calendario interno del propio taxímetro.

3. El valor de los conceptos de la tarifa T3 y T4 serán coincidentes con el valor de las tarifas aprobadas por el servicio interurbano en esos periodos temporales, salvo que de oficio o a instancia de parte se solicite unas tarifas diferentes, en cuyo caso se seguirán los trámites legalmente establecidos.

Artículo 41 (NUEVO)

Artículo 41. Régimen tarifario. Tarifa 5 y su aplicación.

1. La tarifa "5" o "F" de precio fijo cerrado señalada en el artículo 36.1.b) será estimado a partir de un algoritmo que seguirá las pautas reguladas en este artículo.

El algoritmo es la definición de un taxímetro virtual que se aplicará a la ruta que solicita la persona usuaria. El sistema estimará una ruta, tomando en consideración el trayecto, la velocidad media, la duración estimada y el resto de los parámetros de entrada para definir el algoritmo, y aplicará las tarifas vigentes para determinar el precio cerrado de los servicios previamente contratados de una forma análoga a como lo haría un taxímetro real.

2. Parámetros de cálculo aplicados al algoritmo.

Los parámetros de cálculo por el algoritmo son los siguientes:

a) El trayecto que se va a realizar.

b) El tiempo necesario para recorrer el trayecto. Para el cálculo del tiempo necesario para recorrer el trayecto será necesario tener en cuenta tanto los datos históricos de tráfico como las condiciones de tráfico existentes en cada momento.

c) Las tarifas vigentes aprobadas.

Los algoritmos no podrán emplear otros parámetros de cálculo distintos de los anteriores.

3. Datos de entrada para definir el algoritmo.

Los algoritmos deberán emplear exclusivamente los siguientes datos de entrada:

a) Origen, que se especificará mediante una calle, número y localidad o una posición geográfica definida en términos de coordenadas espaciales que representará un punto dentro del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona.

b) Destino, que se especificará mediante una calle, un número y localidad o una posición geográfica definida en términos de coordenadas espaciales que representará un punto dentro del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona.

c) Fecha y hora de la petición del servicio. Como consecuencia de eventuales recálculos del algoritmo, las peticiones de un mismo trayecto pueden generar precios diferentes.

d) Fecha y hora del inicio del servicio.

e) Datos de históricos de tráfico e información en tiempo real que permitan conocer las velocidades y los tiempos de recorrido.

f) Datos de la red viaria que representen las rutas posibles que puede utilizar el servicio del taxi para la prestación de sus servicios.

g) Tarifas vigentes autorizadas.

Los algoritmos no podrán emplear otros parámetros de cálculo distintos de los anteriores.

3. Cálculo de ruta.

a) Los diferentes algoritmos que se implementen podrán usar datos de la red viaria, datos históricos de tráfico y mediciones de tráfico en tiempo real de proveedores diferentes, por lo que los resultados del algoritmo pueden ser ligeramente distintos.

b) El algoritmo utilizará una representación del viario del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, que se denominará "malla viaria", en la que estén definidas las distancias entre los distintos puntos por las posibles vías que puede utilizar el servicio del taxi para la prestación de sus servicios. La cartografía utilizada para la generación de la malla viaria deberá ser facilitada por un proveedor de reconocido prestigio que permita garantizar su corrección y su adecuada actualización.

c) Cada ruta estará compuesta por un conjunto de tramos. Un tramo se define como el trayecto entre dos puntos de la malla viaria a la que se asigna una longitud y velocidad determinada a efectos de cálculo, lo que permitirá calcular también el tiempo de recorrido.

d) Los valores de velocidad se actualizarán periódicamente a partir de los históricos de tráfico y de mediciones en tiempo real.

e) Para contrataciones de servicios previamente contratados a precio cerrado con más de una hora de antelación se admitirán soluciones basadas exclusivamente en datos históricos para un día equivalente.

f) El algoritmo calculará la ruta más rápida considerando las distancias y tiempos de recorrido.

4. Cálculo de precio: El precio calculado será de la ruta más rápida, calculándose de la siguiente forma:

a) Para cada tramo que integra la ruta:

1.º si la velocidad estimada para el tramo fuera superior a la velocidad de arrastre de la tarifa aplicable se aplicará la tarifa espacial (euros/Km);

2.º y si la velocidad estimada para el tramo fuera inferior a la velocidad de arrastre de la tarifa aplicable se aplicará la tarifa temporal (euros/hora).

b) Se sumará el coste de los distintos tramos para calcular el precio de la ruta.

c) A este precio se sumará la bajada de bandera que le correspondiera por el momento y el lugar.

d) En caso de que exista la posibilidad de utilización de un peaje, el algoritmo solicitará al usuario el consentimiento para la generación de una ruta con peaje, debiendo quedar constancia en el justificante de la precontratación de que el usuario ha solicitado y aceptado una ruta con peaje.

e) En el caso de cambio de tarifas se aplicará a cada tramo su tarifa en función de la hora de inicio y fin estimado para dicho tramo.

f) Al precio calculado únicamente se podrán sumar los suplementos aprobados con las limitaciones establecidas en la normativa aplicable.

g) Al precio calculado del modo indicado en los apartados anteriores, se podrá aplicar un porcentaje de reducción que no podrá superar una cantidad si así lo indica la aprobación de las tarifas y si lo decide libre y voluntariamente la persona titular de la licencia de taxi.

5. Por tanto, el cálculo del precio cerrado del servicio previamente contratado se llevará a cabo conforme a la siguiente fórmula:

$$(a+b+c+d)*(1-e)$$

Siendo:

a) Bajada de bandera.

b) Precio del servicio del trayecto (según algoritmo y precios aprobados de kilómetro y hora).

c) Suplementos (según tarifas).

d) Peaje (si aplica y ha sido aceptado por el usuario).

e) Reducción aplicada, si está aprobada y si así lo decide libre y voluntariamente la persona titular de la licencia.

6. La persona usuaria no podrá solicitar modificaciones del servicio previamente contratado a precio fijo cerrado una vez iniciada su prestación, salvo que la persona conductora acceda expresamente a ello. En tal caso, las modificaciones realizadas se facturarán conforme a las tarifas vigentes, sin que proceda aplicar nuevamente la bajada de bandera ni los suplementos que hubieran sido incluidos en el precio fijo cerrado inicialmente contratado.

Artículo 40 (VIGENTE)

Artículo 42. Régimen tarifario. Bajadas de bandera, suplementos y su aplicación.

1. Existen tres Bajadas de Bandera. Estas tres Bajadas de Bandera dependerán únicamente del momento temporal y estará limitada su aplicación por el reloj y calendario interno del taxímetro:

- a) Bajada de Bandera para los días considerados laborables en el periodo comprendido entre las 07:00 y las 22:00 Horas.
- b) Bajada de Bandera para los días considerados laborables en el periodo comprendido entre las 22:00 y las 07:00 Horas, y fines de semana y días considerados festivos entre las 08:00 y las 24:00.
- c) Bajada de Bandera para los fines de semana y días considerados festivos entre las 00:00 y las 08:00. Así como el periodo completo del 6 al 14 de julio, los días completos de 25 de diciembre, 1 y 6 de enero, y a partir de las 18:00 horas los días 24 y 31 de diciembre y 5 de enero.

2. Existen cuatro suplementos a añadir a las tarifas anteriores en el caso de que se den las circunstancias que se describen a continuación:

- a) Suplemento por servicio a las estaciones de tren: Se aplicará en aquellos servicios con origen o destino en la estación de tren.
- b) Suplemento por servicio a la estación de autobuses: Se aplicará en aquellos servicios con origen o destino en el interior de la estación de autobuses o en los servicios con origen o destino en la parada en el exterior de la estación de autobuses cuando esté cerrado el acceso a la parada interior.
- c) Suplemento por servicio al aeropuerto: Se aplicará en aquellos servicios con origen o destino en el aeropuerto.
- d) Suplemento por concertación telefónica del servicio o a través de otros sistemas similares: se aplicará en aquellos servicios concertados telefónicamente, aplicación móvil o similar.

El valor del suplemento por concertación telefónica del servicio o a través de otros sistemas similares se diferenciará únicamente según el periodo temporal en que se inicie el servicio y estará limitada su aplicación por el reloj y calendario interno del taxímetro, teniendo en cuenta el siguiente cuadro:

Días laborables de 7:00 a 22:00 h	Fines de semana, festivos y servicio nocturno en días laborables de 22:00 a 7:00 h
Suplemento T1	Suplemento T2

3. Los suplementos tienen una serie de incompatibilidades que se describen a continuación:

- a) No se podrá cobrar dos veces el mismo suplemento en el mismo servicio.
- b) No se podrá cobrar en servicios iniciados en paradas el suplemento de concertación por teléfono o a través de otros sistemas similares.
- c) Será requisito para la activación y aplicación del suplemento de concertación telefónica o a través de otros sistemas similares que el taxímetro y el módulo hayan estado 45" en posición "T".
- d) No se podrá cobrar más de dos suplementos por servicio.

La aplicación de los suplementos será al finalizar el servicio.

4. En los casos de la realización de transporte de encargos el módulo indicará el carácter alfanumérico "T" o "t" desde el inicio al final de la carrera, y el precio se calculará como el resultado de multiplicar la distancia recorrida y el precio kilómetro correspondiente.

5. En los casos de aplicación de precio fijo cerrado el módulo luminoso indicará el carácter alfanumérico "5" o "F" desde la recogida de la persona usuaria hasta el final de la carrera."

Artículo 41 (VIGENTE)

Artículo 43. Tiempo de espera.

1. Cuando las personas usuarias abandonare transitoriamente el vehículo, la persona que preste servicios de taxi que deba esperar su regreso podrá recabar de las personas usuarias, a título de garantía y con extensión de recibo, el importe del recorrido efectuado, más media hora de espera, en zona urbana; y una hora, en interurbana. Agotados estos periodos, la persona que preste el servicio podrá considerarse desvinculada del servicio, a no ser que se hubiere acordado otra cosa.

2. Cuando la persona que preste servicio de taxi fuere requerida para esperar a las personas usuarias en lugares con limitación de estacionamiento, podrá reclamar el importe del servicio efectuado, sin obligación de continuar éste, a no ser que el tiempo de espera sea inferior al del estacionamiento temporal autorizado.

3. Cuando un servicio haya sido previamente concertado por vía telefónica o por cualquier otro medio y la persona que preste el servicio de taxi comparezca en el lugar de recogida a la hora acordada sin que la persona usuaria se encuentre presente, no estará obligada a esperar más de diez minutos contados desde la hora concertada para el inicio del servicio.

4. En los supuestos en que la persona que preste el servicio de taxi llegue al lugar de recogida con posterioridad a la hora concertada para el inicio del servicio y la persona usuaria no se encuentre presente en dicho lugar, no estará obligada a esperar más allá de quince minutos desde la hora concertada, siempre que haya intentado contactar con la persona usuaria mediante llamada telefónica u otro medio de comunicación disponible sin obtener respuesta o confirmación de que vaya a hacer uso del servicio.

Artículo 43 (Vigente)

Artículo 45. Revisiones.

1. De las revisiones del vehículo.

a) Revisión previa. No se pondrá en servicio ningún vehículo que no goce de la autorización pertinente, para lo cual deberá ser previamente revisado en sus condiciones de seguridad, conservación y documentación por el órgano competente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

b) Revisiones ordinaria (visado) y extraordinaria. Los vehículos objeto de esta Ordenanza se someterán a la revisión ordinaria, denominada también visado, y a cuantas otras, de carácter extraordinario, sean convocadas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Los vehículos que no superaren las revisiones a que fueran sometidos no podrán prestar servicios hasta que no se subsanen las deficiencias observadas, y así sea refrendado por los servicios de inspección.

2. Del suministro de datos del taxímetro.

Las personas titulares de las licencias serán las responsables de facilitar periódicamente aquellos datos que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona haya establecido como necesarios y con el procedimiento que se marque.

3. De la inspección del sistema tarifario.

a) Inspección ordinaria (visado).

Todos los elementos del sistema tarifario, sin perjuicio del examen reconocimiento a que puedan quedar sometidos por las entidades competentes, se podrán revisar por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

b) Inspección extraordinaria.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá, en cualquier momento, ordenar y proceder a la revisión de todos o alguno de los elementos del sistema tarifario, a fin de comprobar, principalmente, los extremos siguientes relativos al aparato taxímetro:

1) Que el aparato indique de forma visible, desde el exterior y a distancia, si el vehículo se encuentra libre u ocupado.

2) Que marca, clara y exactamente, las cantidades devengadas como importe del viaje, con arreglo a las tarifas oficiales en vigor, tanto por los recorridos efectuados, tiempo de parada o espera, como separadamente, por los servicios suplementarios prestados, caso de que hayan sido autorizados.

3) Que los precintos sean fácilmente visibles en una inspección en la calle.

4) El buen estado de los precintos oficiales.

5) Que el diámetro de las cubiertas de las ruedas sea el indicado en la última verificación oficial que conste en la libreta que acompaña al aparato.

6) Que el aparato no presente orificios, abolladuras o señales de haber sido golpeado, forzado o manipulado en su caja.

4. De las deficiencias de los elementos del sistema tarifario. Si como resultado de las revisiones ordinarias o extraordinarias, de los elementos del sistema tarifario se observare alguna deficiencia en su colocación, funcionamiento, u otras condiciones que deban reunirse, se procederá a la inmediata retirada del vehículo del servicio, al cual no podrá retornar mientras la autoridad o servicios municipales que observaron la deficiencia no den su visto bueno a la subsanación que deba efectuarse.

5. De las denuncias de anomalías de los elementos del sistema tarifario.

a) Sin perjuicio de las verificaciones oficiales, cualquier persona usuaria del taxi podrá denunciar ante la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, o ante las organizaciones de consumidores y usuarios, toda aquella anomalía en el estado o funcionamiento de los elementos del sistema tarifario además de cualesquiera otras deficiencias del servicio.

b) En el supuesto de no confirmarse la denuncia, la persona denunciante satisfará el importe del servicio, así como los gastos resultantes de la verificación oficial que, por tal motivo, se hubiere efectuado.

c) En esta verificación se permitirá un pequeño margen de error en el funcionamiento del aparato, que nunca podrá ser superior a lo establecido en la normativa vigente.

6. Del suministro de datos de las emisoras o plataformas que concierten servicios.

Las asociaciones que gestionen emisoras, plataformas u otras personas físicas o jurídicas que realicen contratación telefónica o mediante otros sistemas tecnológicos deberán suministrar a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona cuanta información les sea requerida relativa a la prestación del servicio de taxi y a la atención a las personas usuarias y, especialmente, la referida al número y características de los servicios contratados, tanto de realización inmediata como diferida; a los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos; a las quejas y reclamaciones formuladas por las personas usuarias; a los servicios contratados a través de cada canal de contratación, ya sea telefónico, mediante aplicación móvil o cualquier otro sistema tecnológico; así como a los servicios concertados para su realización con taxímetro, con precio fijo cerrado u otro. Toda esta información deberá ser transmitida conforme al procedimiento que establezca la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona."

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

7.- Revisión de las características de los vehículos eurotaxi y de 9 plazas (artículo 19 de la Ordenanza del Taxi).

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, mediante escrito de fecha 17 de julio de 2026, presentado fuera del plazo de aportaciones, recuerda que una de las motivaciones ya planteadas durante el trámite de Consulta Pública Previa, concretamente en el apartado 3.d), era la siguiente:

"Añadir cambios para ajustar la Ordenanza a las características de los vehículos actuales y a las nuevas tecnologías para ofrecer un mejor servicio".

La ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN indica que sería conveniente:

“Se adapte la norma para que los vehículos de 9 plazas y eurotaxi puedan disponer de una puerta corredera en el lateral derecho de la parte trasera, en sustitución de las dos puertas actualmente exigidas”.

Se considera adecuado adaptar el artículo 19 a las nuevas características de los vehículos, tal y como señala la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN, así como adaptarlo a mejoras ya contempladas en la Ley Foral del taxi, y redactar el apartado 1 del siguiente modo:

Artículo 19. Características de los vehículos.

1. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá reservarse la facultad de determinar, de entre las marcas y modelos homologados por el órgano competente de la administración qué vehículos son autorizados para el servicio de taxi del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona, de acuerdo con criterios que refuercen la calidad del servicio a las personas usuarias. Para ello establecerá cuáles deben ser los requisitos mínimos que han de cumplir los vehículos que vayan a ser autorizados, que, en todo caso deberán superar los estándares siguientes:

a) Los vehículos estarán clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo los vehículos eurotaxi.

b) La longitud total será igual o mayor a 4.400 mm según el certificado de autorización-tipo emitido por el INTA, no admitiéndose, por tanto, el añadido posterior de elementos suplementarios para alcanzar el valor mínimo. En estos tipos de vehículos el maletero tendrá capacidad para una silla de ruedas, con respaldo y reposapiés incorporados, que plegada tenga unas dimensiones de 900 mm. de alto, 1.030 mm. de largo y 290 mm. de distancia exterior entre ruedas, o una capacidad superior a 350 litros. La capacidad de maletero deberá cumplirse en todo momento con la configuración de 5 plazas y las dos filas delanteras habilitadas.

Para aquellos vehículos cuya longitud sea inferior a 4.400 mm. según el certificado de autorización-tipo emitido por el INTA, deberá cumplir lo especificado respecto a las características de vehículos taxi con longitud inferior a 4.400 mm. en la Ordenanza Técnica.

c) Con carácter general las licencias se otorgarán para vehículos con una capacidad máxima de hasta siete plazas incluida la del personal conductor, y mínima de cinco, atendiendo al dato recogido en el permiso de circulación. No obstante, podrán autorizarse vehículos de hasta nueve plazas, incluida la del personal conductor, atendiendo a circunstancias tales como la accesibilidad para personas con movilidad reducida o las características de la zona donde haya de prestarse el servicio, en particular cuando se trate de zonas de especiales características geográficas, de población o de débil tráfico.

En caso de llevar instalada mampara de seguridad se descontarán el número de plazas delanteras junto al personal conductor, salvo que el personal conductor autorice expresamente la utilización del asiento contiguo al suyo.

En caso de que el modelo del vehículo permitiera un número de plazas superior a 5 mediante una tercera fila removible y utilizando parte del espacio del maletero, este vehículo se autorizará con esta capacidad superior siempre que venga recogido en el permiso de circulación y pese a que con esta configuración pudiera no cumplir la capacidad mínima del maletero establecida en el apartado b) de este artículo. Sin embargo, estas plazas adicionales en una tercera fila que reduce la capacidad de maletero por debajo de la capacidad mínima establecida solo podrán ser utilizadas en el servicio si la persona usuaria lo desea y si se garantizan las condiciones de seguridad.

d) Las configuraciones de cada modelo no tendrán nunca carácter deportivo.

e) Los vehículos contarán con cuatro puertas para el acceso de las personas usuarias y, en todo caso, la disposición de éstas asegurará el acceso y la salida de las plazas posteriores por ambos lados y de manera independiente de las plazas delanteras.

Excepcionalmente, los vehículos con capacidad superior a cinco plazas y que dispongan de más de dos filas de asientos podrán contar con dos puertas delanteras para el acceso independiente a las plazas delanteras y, al menos, una puerta lateral corredera situada en el lado derecho del vehículo que permita el acceso a las plazas correspondientes a la segunda y tercera fila de asientos, siempre que dicha configuración cumpla las condiciones de seguridad y homologación exigidas por la normativa aplicable.

Asimismo, los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida podrán admitir un portón trasero y/o lateral para que las personas usuarias accedan con sillas de ruedas, incluyendo la posibilidad de homologar, conforme a la normativa vigente, otros vehículos con el fin de que tengan capacidad para transportar a dos personas usuarias de silla de ruedas."

f) Se exige a todos los vehículos estén equipados con aire acondicionado o climatizador."

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Se informan desfavorablemente las propuestas segunda, tercera y cuarta presentadas por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

SEGUNDA.- Se informa parcialmente favorable la propuesta quinta presentada por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

TERCERA.- Se informan favorablemente las propuestas primera, sexta y séptima presentadas por la ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.

Al recogerse nuevas aportaciones que conllevan la incorporación de artículos nuevos, la versión final ajustará el número del artículo si así fuera necesario.

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)

ANEXO III.-

Informe relativo a las aportaciones presentadas por la Asociación Consumidores Irache en el trámite de consulta pública previa 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.

Expediente 2025/PCD-EMORD/000002

**INFORME RELATIVO A LAS APORTACIONES PRESENTADAS
POR LA ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE EN EL
TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA PREVIA 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 25 de agosto de 2025, la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un acuerdo por el cual se aprobó 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.

Durante el mes de abril de 2026, la Asociación Tele Taxi San Fermín presentó dos escritos solicitando que se llevaran a cabo otras modificaciones en la Ordenanza del Taxi.

Es por ello que, en sesión celebrada el 27 de abril de 2026 la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un nuevo acuerdo por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza del Taxi.

Segundo.- 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 27 de abril de 2026 y el 27 de mayo de 2026.

Tercero.- Dentro del plazo establecido han presentado propuestas las siguientes personas:

- CERMIN
- ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.
- ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE
- Don Unai Molinuevo Landaluze.

¹ En adelante Ordenanza del Taxi.

² En adelante LPACAP.

OBJETO DEL PRESENTE INFORME

El presente informe tiene por objeto dar respuesta a las aportaciones presentadas por la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.

El documento completo presentado consta en el expediente 2025/PCD-EMORD/000002 con número de registro de entrada 202600001113, al cual nos remitimos.

ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS POR LA ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE

1.- La Ordenanza ha de adaptarse con la mayor brevedad a la Ley Foral 8/2025.

En primer lugar la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE solicita que con el objeto de evitar disfunciones y dificultades, se adapte la Ordenanza a la Ley Foral 8/2025.

Tal y como se puede comprobar en el acuerdo de la Comisión Permanente por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza del Taxi, este es uno de los motivos que motivaron la modificación que se está tramitando.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

2.- Los procesos y trámites han de ser accesibles, comprensibles y ajustados, evitando duplicidades.

En segundo lugar la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE solicita que Los procesos y trámites han de ser accesibles, comprensibles y ajustados, evitando duplicidades.

Tal y como se puede comprobar en el acuerdo de la Comisión Permanente por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza del Taxi, este es uno de los motivos que motivaron la modificación que se está tramitando.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

3.- Hay que ajustar la Ordenanza del taxi a las características de los vehículos actuales y a las nuevas tecnologías.

En tercer lugar, la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE solicita que se ajuste la Ordenanza del Taxi a las características de los vehículos actuales y a las nuevas tecnologías.

Este es uno de los aspectos que se había tenido en cuenta en el trámite de Consulta Pública Previa, en concreto en lo que respecta a los accesos.

La redacción vigente del artículo 19.1.d) establece lo siguiente:

d) Los vehículos contarán con 4 puertas para el acceso de ocupantes y, en todo caso, la disposición de éstas asegurará el acceso y la salida de las plazas posteriores por ambos lados y de manera independiente de las plazas delanteras.

Excepcionalmente, los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida podrán admitir un portón trasero y/o lateral para que los usuarios accedan con sillas de ruedas, incluyendo la posibilidad de homologar, conforme a la normativa vigente, otros vehículos con el fin de que tengan capacidad para transportar a dos personas usuarias de silla de ruedas.

Este apartado 19.1.d) es uno de los apartados que estaba previsto revisarlo en el trámite de modificación de la Ordenanza. Analizado el escrito presentado por ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE, la Mancomunidad reafirma su consideración de revisar el apartado 1.d) del artículo 19 en esa misma línea, con el fin de adaptar la regulación a las características de los vehículos actualmente disponibles en el mercado y a las soluciones tecnológicas y de accesibilidad existentes, garantizando en todo caso la adecuada prestación del servicio y las condiciones de seguridad y accesibilidad exigibles.

Se considera que esta exigencia marcada por la Ley es adecuada y se propone la siguiente redacción del apartado 1 del artículo 19.

Además de esta modificación, se recoge otra relativa a las características ecológicas de los vehículos, planteada en la propuesta quinta de la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.

Artículo 19. Características de los vehículos.

1. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá reservarse la facultad de determinar, de entre las marcas y modelos homologados por el órgano competente de la administración qué vehículos son autorizados para el servicio de taxi del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona, de acuerdo con criterios que refuercen la calidad de las personas usuarias. Para ello establecerá cuáles deben ser los requisitos mínimos que han de cumplir los vehículos que vayan a ser autorizados, que, en todo caso deberán superar los estándares siguientes:

a) Los vehículos estarán clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo los vehículos eurotaxi.

b) La longitud total será igual o mayor a 4.400 mm según el certificado de autorización-tipo emitido por el INTA, no admitiéndose, por tanto, el añadido posterior de elementos suplementarios para alcanzar el valor mínimo. En estos tipos de vehículos el maletero tendrá capacidad para una silla de ruedas, con respaldo y reposapiés incorporados, que plegada tenga unas dimensiones de 900 mm. de alto, 1.030 mm. de largo y 290 mm. de distancia exterior entre ruedas, o una capacidad superior a 350 litros. La capacidad de maletero deberá cumplirse en todo momento con la configuración de 5 plazas y las dos filas delanteras habilitadas.

Para aquellos vehículos cuya longitud sea inferior a 4.400 mm. según el certificado de autorización-tipo emitido por el INTA, deberá cumplir lo especificado respecto a las características de vehículos taxi con longitud inferior a 4.400 mm. en la Ordenanza Técnica.

c) Con carácter general las licencias se otorgarán para vehículos con una capacidad máxima de hasta siete plazas incluida la del personal conductor, y mínima de cinco, atendiendo al dato recogido en el permiso de circulación. No obstante, podrán autorizarse vehículos de hasta nueve plazas, incluida la del personal conductor, atendiendo a circunstancias tales como la accesibilidad para personas con movilidad reducida o las características de la zona donde haya de prestarse el servicio, en particular cuando se trate de zonas de especiales características geográficas, de población o de débil tráfico.

En caso de llevar instalada mampara de seguridad se descontarán el número de plazas delanteras junto al personal conductor, salvo que el personal conductor autorice expresamente la utilización del asiento contiguo al suyo.

En caso de que el modelo del vehículo permitiera un número de plazas superior a 5 mediante una tercera fila removible y utilizando parte del espacio del maletero, este vehículo se autorizará con esta capacidad superior siempre que venga recogido en el permiso de circulación y pese a que con esta configuración pudiera no cumplir la capacidad mínima del maletero establecida en el apartado b) de este artículo. Sin embargo, estas plazas adicionales en una tercera fila que reduce la capacidad de maletero por debajo de la capacidad mínima establecida solo podrán ser utilizadas en el servicio si la persona usuaria lo desea y si se garantizan las condiciones de seguridad.

d) Las configuraciones de cada modelo no tendrán nunca carácter deportivo.

e) Los vehículos contarán con cuatro puertas para el acceso de las personas usuarias y, en todo caso, la disposición de éstas asegurará el acceso y la salida de las plazas posteriores por ambos lados y de manera independiente de las plazas delanteras.

Excepcionalmente, los vehículos con capacidad superior a cinco plazas y que dispongan de más de dos filas de asientos podrán contar con dos puertas delanteras para el acceso independiente a las plazas delanteras y, al menos, una puerta lateral corredera situada en el lado derecho del vehículo que permita el acceso a las plazas correspondientes a la segunda y tercera fila de asientos, siempre que dicha configuración cumpla las condiciones de seguridad y homologación exigidas por la normativa aplicable.

Asimismo, los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida podrán admitir un portón trasero y/o lateral para que las personas usuarias accedan con sillas de ruedas, incluyendo la posibilidad de homologar, conforme a la normativa vigente, otros vehículos con el fin de que tengan capacidad para transportar a dos personas usuarias de silla de ruedas."

f) Se exige a todos los vehículos estén equipados con aire acondicionado o climatizador."

Nota: El apartado 1 del artículo 19 incluye, incluye además de las modificaciones del modo de acceso al vehículo, otras aportaciones recibidas relativas a la clasificación

ecológica y consideradas también positivas para el servicio y necesarias por armonización con la Ley Foral del Taxi, lo que ha supuesto una reenumeración del apartado 1 del artículo 19.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

4.- Es fundamental que todos los taxis cuenten con libro de reclamaciones.

En cuarto lugar, la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE solicita que todos los taxis cuenten con un libro de reclamaciones.

Tal y como se puede comprobar en el acuerdo de la Comisión Permanente por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza del Taxi, este es uno de los motivos que motivaron la modificación que se está tramitando.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

5.- No se oponen a que se modifique la Ordenanza del taxi incrementando las exigencias medioambientales de los vehículos.

En quinto lugar, la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE también indica que no se oponen a que la Ordenanza del Taxi se modifique en el sentido de incrementar las exigencias medioambientales de los vehículos.

En este sentido recordar que la Ley Foral 21/2018, de 30 de octubre, por la que se modificó el artículo 31 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, obligó que a los municipios o las entidades locales competentes en un Área Territorial de Prestación Conjunta con población superior a 20.000 habitantes, deberían establecer en sus Ordenanzas las disposiciones necesarias para asegurar que los vehículos que se adscriban a las licencias de taxi estén clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo los vehículos eurotaxi.

Artículo 31. Combustibles menos contaminantes. Ecotaxis.

1. Los municipios o la entidad local competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta con población superior a 20.000 habitantes, deberán establecer en sus Ordenanzas las disposiciones necesarias para asegurar que los vehículos que se adscriban a las licencias de taxi a partir del 1 de enero de 2022 estén clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo los vehículos eurotaxi.

2. Las Administraciones competentes junto con las asociaciones representativas del sector del taxi y los titulares de las licencias y autorizaciones, promoverán la incorporación de vehículos Eco taxis según lo anteriormente indicado, estableciendo disposiciones y programas de promoción y ayudas.”

Se considera que esta exigencia marcada por la Ley es adecuada y ya se ha incluido en la redacción del apartado 1 del artículo 19 indicada en el apartado 3 de este informe.

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

6.- Consideran que se observa carencia de oferta de taxis.

Por último, la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE indica que observan carencias en la oferta de los servicios de taxi.

A este respecto, conviene señalar que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona viene desarrollando en los últimos años diversas actuaciones dirigidas a reforzar la disponibilidad y accesibilidad del servicio. Entre ellas cabe destacar el establecimiento de servicios mínimos en zonas y franjas horarias donde se habían detectado déficits de cobertura, la ampliación de la capacidad autorizada de los vehículos, la flexibilización del régimen de contratación de personal asalariado por parte de los titulares de licencia, el refuerzo de las actuaciones de control sobre licencias inactivas y la creación y adjudicación de 21 nuevas licencias de vehículos adaptados (eurotaxi).

Como resultado de estas medidas, la oferta del servicio ha experimentado una mejora significativa. No obstante, la Mancomunidad es consciente de que pueden seguir produciéndose situaciones puntuales de insuficiencia de oferta en determinados momentos o emplazamientos, derivadas de las características de la demanda y de la propia dinámica de prestación del servicio.

En este sentido, una vez culminado el proceso de incorporación efectiva de las últimas licencias otorgadas, está prevista la realización de un análisis específico de la situación del servicio con el fin de evaluar la necesidad y conveniencia de adoptar nuevas medidas orientadas a mejorar la oferta y la calidad de la prestación. Dichas actuaciones, en su caso, deberán articularse a través de los instrumentos de planificación y gestión más adecuados, sin que la modificación propuesta de la Ordenanza constituya el mecanismo idóneo para dar respuesta a la problemática planteada.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Se informan favorablemente las propuestas primera a quinta presentadas por la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.

SEGUNDA.- Se informa desfavorablemente la propuesta sexta presentada por la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE.

Al recogerse nuevas aportaciones de otras asociaciones que conllevan la incorporación de artículos nuevos, la versión final ajustará el número del artículo si así fuera necesario.

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)

ANEXO IV.-

Informe relativo a las aportaciones presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluce en el trámite de consulta pública previa 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.

Expediente 2025/PCD-EMORD/000002

**INFORME RELATIVO A LAS APORTACIONES PRESENTADAS
POR DON UNAI MOLINUEVO LANDALUCE EN EL TRÁMITE DE
CONSULTA PÚBLICA PREVIA 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 25 de agosto de 2025, la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un acuerdo por el cual se aprobó 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.

Durante el mes de abril de 2026, la Asociación Tele Taxi San Fermín presentó dos escritos solicitando que se llevaran a cabo otras modificaciones en la Ordenanza del Taxi.

Es por ello que, en sesión celebrada el 27 de abril de 2026 la Comisión Permanente de la Mancomunidad adoptó un nuevo acuerdo por el cual se aprobó el contenido de la consulta pública previa de la Ordenanza del Taxi.

Segundo.- 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 27 de abril de 2026 y el 27 de mayo de 2026.

Tercero.- Dentro del plazo establecido han presentado propuestas las siguientes personas:

- CERMIN
- ASOCIACIÓN TELE TAXI SAN FERMÍN.
- ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES IRACHE
- Don Unai Molinuevo Landaluce.

¹ En adelante Ordenanza del Taxi.

² En adelante LPACAP.

OBJETO DEL PRESENTE INFORME

El presente informe tiene por objeto dar respuesta a las aportaciones presentadas por el Don Unai Molinuevo Landaluce, titular de la licencia número 098 del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona³.

El documento completo presentado consta en el expediente 2025/PCD-EMORD/000002 con número de registro de entrada 202600001118, al cual nos remitimos.

ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS 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).

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

Don Unai Molinuevo Landaluce plantea que el artículo 12 (Extinción) de la Ordenanza del Taxi 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 del Taxi 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 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 del Taxi regula el procedimiento de extinción de las licencias de taxi. El apartado 2 del artículo 12 de la Ordenanza del Taxi indica:

³ En adelante ATPCCP.

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 del Taxi, 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 del Taxi.

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).

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

Don Unai Molinuevo Landaluce plantea la oportunidad de incluir en la Ordenanza del Taxi 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 del Taxi 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”.

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

B) La revisión extraordinaria se ejecutará a petición de cualquiera de las partes implicadas cuando concurren 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 del Taxi 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 Pamplona⁴ 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 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

⁴ En adelante ATPCCP.

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 cobrados.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

Don Unai Molinuevo Landaluce propone que se estudie el Título VII (Infracciones y sanciones) de la ordenanza del Taxi reguladora del servicio público de Transporte Urbano Comarcal de la Comarca de Pamplona y basándose en él, se incorpore a la Ordenanza del Taxi 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.

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"⁵.

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.

⁵ 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.

La acusación particular puede ser ejercida por quien ha sido víctima u ofendido por el delito (artículo 109 bis de la Ley de Enjuiciamiento Criminal⁶, 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 2015⁷ señala que:

"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 jurídicas 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 2020⁸ y el Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona nº 94/2020 de 30 de enero de 2020⁹.

⁶ En adelante LECrim.

⁷ Roj STS 5212/2015.

⁸ Roj SAP S 607/2020.

⁹ Roj AAPB 1843/2020.

El Auto nº 376/2017, de 30 de octubre de 2017 del Juzgado de Instrucción Nº 3 de Pamplona/Iruña¹⁰ 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 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".

¹⁰ Roj AJI 36/2017.

Este Auto fue confirmado por el Auto nº 25/2019, de 25 de enero de 2019¹¹ 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.- Estudios de satisfacción.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

Don Unai Molinuevo Landaluce propone introducir en la Ordenanza del Taxi 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.

5.- Jornada laboral y eficacia económica.

¹¹ Roj AAP NA 122/2019.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

Tras indicar que en la Ordenanza del Taxi 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 Landaluze formula varias preguntas que considera que debieran definirse en la propuesta de modificación de la Ordenanza del Taxi para, finalmente, plantear la sugerencia de introducir en la Ordenanza del Taxi 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 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 34 (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 del Taxi 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 del Taxi 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.

6.- Asalariados o chóferes.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

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 del Taxi 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. La persona titular de la licencia podrá contratar a un máximo de una persona conductora.

2. El tiempo total anual de prestación del servicio de taxi a través de una persona conductora contratada no podrá rebasar el tiempo de prestación del servicio por parte de la persona titular de la licencia. La titular de la licencia deberá presentar en el municipio o entidad local competente en el Área Territorial de Prestación Conjunta la información que se especifique a este respecto y otra que se considere necesaria para el control de la autorización otorgada, con la periodicidad que se establezca por el propio municipio o entidad local competente mediante la correspondiente ordenanza.

3. En los supuestos de invalidez de la titular, incapacidad laboral transitoria, interrupción de la prestación del servicio debidamente autorizada, fallecimiento y jubilación, así como en las demás situaciones sobrevenidas debidamente acreditadas que impidan la prestación personal del servicio, podrá explotarse temporalmente la licencia mediante la contratación de una persona sin la limitación y requisitos establecidos en el apartado 2. En todo caso, la duración máxima de esta situación no podrá sobrepasar los dos años.

4. La contratación requerirá la previa autorización del municipio o entidad local competente en el Área Territorial de Prestación Conjunta, que se solicitará por la persona titular de la licencia. Las solicitudes de autorización para la contratación de dicha persona 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 presentará en el plazo de un mes ante la entidad competente la copia del contrato y el alta de la persona trabajadora en el régimen general de la Seguridad Social o en el régimen especial de autónomos, cuando por el parentesco existente entre las partes la persona contratada pueda encontrarse de alta en dicho régimen, conforme a la normativa en materia laboral y de seguridad social.

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 IX Convenio colectivo nacional para el sector de Auto-Taxis (Boletín Oficial del Estado número 198, de 18 de agosto de 2025) 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 y que el incumplimiento de dicha normativa corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

7.- Derechos sindicales.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General

adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

En esta aportación Don Unai Molinuevo Landaluze, tras exponer que en la Ordenanza del Taxi 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.

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,¹² 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

¹² En adelante Estatuto de los Trabajadores.

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.

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 del Taxi 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.

8.- Estudios, control y seguimiento.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

En esta sugerencia Don Unai Molinuevo Landaluce propone incluir en la Ordenanza del Taxi 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 sustentan 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

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

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 del Taxi 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, 2022 y 2024.

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.

9.- Independencia e imparcialidad técnica.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

En esta aportación Don Unai Molinuevo Landaluce plantea la incorporación a la Ordenanza del Taxi 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.

10.- Prevención de riesgos laborales y vigilancia de la salud.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

Don Unai Molinuevo Landaluce plantea la sugerencia de definición en la Ordenanza del Taxi 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 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 presente 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.

11.- Venta por jubilación.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

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 del Taxi 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 ampliado por resolución del presidente de la Mancomunidad, entendiendo 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 del Taxi 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 del Taxi 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.

12.- Excedencias y/o suspensión.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

Se plantea por parte de Don Unai Molinuevo Landaluce la modificación del apartado 1 del artículo 11 (Suspensión) de la Ordenanza del Taxi 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 del Taxi 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.

En este sentido, la Ordenanza del Taxi, 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.

13.- Zonificación y continuo urbano.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

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 del Taxi 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.

Finalmente sugiere que se defina en la Ordenanza del Taxi 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

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

licencia de vehículos eurotaxi 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 del Taxi 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.

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

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

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 del Taxi.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

15.- Recuperación económica de las licencias.

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 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001) y que también fue presentada en el año 2024 y fue desestimada en el acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2024/PCD-EMORD/000001) por los motivos que se indican a continuación:

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 del Taxi, 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

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

actualización tarifaria, y no en la ordenanza del Taxi, 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.

16.- Alternancia de actividades.

Esta propuesta sostiene que la creciente implantación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y la diferencia de rentabilidad existente entre ambos modelos de negocio pueden favorecer el traslado de profesionales del taxi hacia la prestación de servicios VTC en determinados periodos de mayor demanda. Considera que esta circunstancia podría afectar a la disponibilidad y estabilidad del servicio de taxi y propone que la futura Ordenanza contemple criterios, límites o mecanismos para corregir o acotar estas dinámicas.

En relación con esta propuesta, debe señalarse, en primer lugar, que la regulación, autorización, inspección y control de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) no corresponde a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, sino a la Administración competente en materia de transportes, actualmente el Gobierno de Navarra. Por ello, la Ordenanza reguladora del servicio de taxi en el Área Territorial de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona no constituye el instrumento adecuado para establecer limitaciones o mecanismos de intervención sobre la actividad desarrollada por los vehículos VTC.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que los servicios de taxi y los servicios VTC se encuentran sometidos a marcos normativos diferenciados, con derechos, obligaciones y condiciones de prestación específicas para cada modalidad, correspondiendo a la normativa sectorial aplicable determinar las condiciones de acceso y ejercicio de cada una de dichas actividades.

Por otro lado, la Mancomunidad, dentro del ámbito de sus competencias, viene impulsando distintas medidas destinadas para mejorar la competitividad, la calidad y la sostenibilidad del servicio de taxi. Entre estas actuaciones cabe destacar la ampliación y mejora de la oferta del servicio, el desarrollo y consolidación de sistemas de precio cerrado fijo, la concesión de ayudas para la incorporación de vehículos más eficientes y sostenibles, la implantación de mejoras tecnológicas y de seguridad, así como las

Expte. 2025/PCD-EMORD/000002

subvenciones destinadas a mejorar la accesibilidad mediante vehículos adaptados para personas usuarias en silla de ruedas.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

17.- Jubilación anticipada por penosidad.

La Mancomunidad no puede regular ninguna cuestión referida a la jubilación, puesto que el artículo 149.1.17.^a de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las comunidades autónomas.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

18.- Recuperación del carnet profesional de taxista.

Esta propuesta es similar a otra presentada en el año 2024 por una asociación de consumidores y fue desestimada en el Acuerdo de la Asamblea General adoptado el 31 de marzo de 2024 (Expte. 2022/PCD-EMORD/000001), por los motivos que se indican a continuación.

La supresión del requisito del permiso de conducción profesional de taxi trata, entre otras cuestiones, de facilitar determinados trámites, como la contratación de personal de conducción asalariado, la transmisión de licencias o el otorgamiento de nuevas licencias. Asimismo, tiene en cuenta que dicho requisito no se exige ni en otros municipios, ni para la prestación de servicios interurbanos, ni en otros sectores de transporte de viajeros, como los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

No obstante, según han trasladado las asociaciones representativas del sector del taxi, la eliminación de las pruebas vinculadas a la obtención del permiso de conducción profesional ha derivado en una menor capacitación de parte de los nuevos profesionales incorporados al servicio, circunstancia que ha ocasionado incidencias en la prestación y una percepción de disminución en la calidad del servicio ofrecido a la ciudadanía. En consecuencia, se considera justificada la recuperación de este requisito como mecanismo para garantizar unos estándares adecuados de profesionalidad y calidad en la prestación del servicio público del taxi. Todo ello, sin perjuicio de que el procedimiento para su obtención deba diseñarse y gestionarse con criterios de flexibilidad, simplicidad administrativa y agilidad, a fin de minimizar los posibles efectos negativos sobre el acceso a la profesión.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que la entrada en vigor de la nueva ordenanza podría generar dificultades para la transmisión de licencias y la contratación de personal conductor asalariado, al pasar a exigirse nuevamente la posesión del permiso de conducción profesional en un contexto en el que actualmente existe un número muy reducido de personas que disponen de dicha habilitación. Por ello, se considera necesario establecer un régimen transitorio que permita disponer de un plazo suficiente para la adaptación al nuevo marco regulatorio y para la obtención del citado permiso por parte de las personas interesadas, evitando así posibles disfunciones en el normal funcionamiento del servicio.

Es por ello que se propone las siguientes redacciones de los siguientes artículos:

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 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. Para ser titular de una licencia se debe acreditar la posesión del permiso de conducción 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.

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 conducción profesional del taxi, la licencia quedará en suspenso hasta que se desarrollen las siguientes pruebas. Si el heredero consigue el carné de conducción 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 conducción 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.

Artículo 18. Permiso de conducción profesional de taxi. (NUEVO)

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 conducción profesional de taxi. El carné será obligatorio tanto para el titular como para la persona conductora contratada, si lo hay.

2. Las pruebas para conceder dicho permiso se convocarán periódicamente.

3. La convocatoria indicará fecha, hora, lugar y materias que incluirán las pruebas.

En cualquier caso, será requisito indispensable para presentarse a la pruebas de conducción profesional de taxi, disponer de carné de conducir suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.

4. El permiso de conducción 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 conducción profesional de taxi habrán de superar las pruebas que en cada momento sean exigibles.

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

a) Por fallecimiento.

b) Por haber transcurrido el plazo de validez.

c) Revocación por alguna de las siguientes causas:

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

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

3º.-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 conducción 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.

Artículo 23 (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 a la persona conductora 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):

1º- Fotografía de la persona conductora autorizada (titular de la licencia o contratada) que en ese momento preste el servicio.

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

3º- Matrícula del vehículo.

4º- Número del permiso de conducción de taxis del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona.

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

6º- 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.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.- Permiso de conducción profesional del taxi

1. Las personas que sean titulares de licencias de taxi y las personas que estén contratadas en algún momento en el periodo comprendido entre la entrada en vigor de

la presente ordenanza y el 1 de marzo de 2028, obtendrán de oficio el permiso de conducción profesional del taxi en caso de no tenerlo previamente.

La fecha de obtención del permiso de conducción profesional del taxi se corresponderá con la fecha de entrada en vigor de la presente ordenanza para los casos en que la titularidad o el contrato existiera antes de la entrada en vigor, y será la fecha de la contratación y transmisión definitiva para el resto de casos.

2.- Las personas titulares de las 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 de conducción profesional del taxi en el momento en que se produzca la integración.

3. El requerimiento del permiso de conducción profesional entrará en vigor a partir del 1 de marzo de 2028.

Por lo tanto, se informa favorablemente la propuesta presentada.

19.- Desarrollo efectivo de la formación profesional prevista en la Ley Foral del Taxi.

La propuesta plantea el desarrollo expreso de los planes de formación, definiendo los mecanismos, contenidos, periodicidad y criterios mediante los cuales la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona deberá garantizar el cumplimiento efectivo de dichas funciones.

El artículo 18 de la vigente Ordenanza ya establece que:

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.

Se comparte la importancia de reforzar la formación continua de los profesionales del sector, especialmente en materias relacionadas con la atención a personas con discapacidad, la calidad del servicio, la seguridad vial, las nuevas tecnologías, la sostenibilidad y el conocimiento normativo. Asimismo, resulta evidente que esta cuestión adquiere una mayor relevancia tras la supresión de las pruebas para la obtención del permiso de conductor profesional.

No obstante, se considera que la Ordenanza no debe descender a un nivel excesivo de detalle respecto de los contenidos, mecanismos de impartición, periodicidad o criterios específicos de los programas formativos. La incorporación de una regulación cerrada podría dificultar la capacidad de adaptación a las necesidades reales que vayan surgiendo tanto en el sector como entre las personas usuarias del servicio.

Mantener una redacción flexible permite que la formación pueda diseñarse y actualizarse de manera ágil, atendiendo a las demandas detectadas por la propia Administración, las asociaciones profesionales del taxi, las entidades representativas de personas con discapacidad o las organizaciones de consumidores y usuarios. De este modo, pueden establecerse en cada momento las acciones formativas que

resulten más adecuadas sin necesidad de modificar la Ordenanza cada vez que cambien las circunstancias o surjan nuevas necesidades.

Por ello, se considera más adecuado mantener la regulación actual, reforzando en su caso los mecanismos de colaboración entre la Mancomunidad y los agentes implicados para la programación y desarrollo de las acciones formativas, en lugar de incorporar a la Ordenanza una regulación exhaustiva que pueda limitar la eficacia y capacidad de adaptación de la formación profesional del sector.

Por lo tanto, se informa desfavorablemente la propuesta presentada.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Se informan desfavorablemente a todas las propuestas presentadas por Don Unai Molinuevo Landaluze, excepto al número 18 que se acepta.

Al recogerse nuevas aportaciones de otras asociaciones que conlleven la incorporación de artículos nuevos, la versión final ajustará el número del artículo si así fuera necesario.

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)

ANEXO V.-

Ordenanza reguladora del servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona con las modificaciones propuestas.

ORDENANZA REGULADORA DEL SERVICIO DE TAXI EN EL ÁREA TERRITORIAL DE PRESTACIÓN CONJUNTA DEL SERVICIO DE TAXI EN LA COMARCA DE PAMPLONA

ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO I.- NORMAS GENERALES

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Artículo 3. Administración competente.

TÍTULO II.- DE LAS LICENCIAS

CAPÍTULO I.- LA LICENCIA COMO TÍTULO HABILITANTE

Artículo 4. Las licencias.

CAPÍTULO II.- NÚMERO DE LICENCIAS

Artículo 5. Índice general de referencia.

CAPÍTULO III.- RÉGIMEN DE OTORGAMIENTO Y TITULARIDAD DE LAS LICENCIAS

Artículo 6. Procedimiento de otorgamiento.

Artículo 7. Titularidad de las licencias.

Artículo 8. Adscripción de los vehículos.

CAPÍTULO IV.- VIGENCIA, VISADO, SUSPENSIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS LICENCIAS

Artículo 9. Vigencia.

Artículo 10. Visado.

Artículo 11. Suspensión.

Artículo 12. Extinción.

CAPÍTULO V.- TRANSMISIÓN DE LAS LICENCIAS

Artículo 13. Transmisión.

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

CAPÍTULO VI.- REGISTRO DE LICENCIAS

Artículo 15. Registro de licencias.

TÍTULO III.- DE LAS CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

CAPÍTULO I.- EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD Y **PERSONAL CONDUCTOR**

Artículo 16. Prestación del servicio.

Artículo 17. Dedicación de la actividad.

Artículo 18. Permiso de conducción profesional de taxi.

Artículo 19. Formación.

CAPÍTULO II.- DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 20. Características de los vehículos.

Artículo 21. Vehículos adaptados.

Artículo 22. Distintivos.

- Artículo 23. Publicidad.
- Artículo 24. Documentación.
- Artículo 25. Sistema Tarifario y otros.
- Artículo 26. Antigüedad y renovación de los vehículos.
- Artículo 27. Vehículo-taxi para sustituciones.
- Artículo 28. Nuevas tecnologías.
- Artículo 29. Eco-Taxis.

CAPÍTULO III.- DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

- Artículo 30. Paradas.
- Artículo 31. Concertación del servicio en vía pública.
- Artículo 32. Concertación del servicio a través de emisoras u otros sistemas.
- Artículo 33. Selección de vehículos por **las personas usuarias**.
- Artículo 34. Contratación del servicio.
- Artículo 35. Organización del servicio.
- Artículo 36. Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio.
- Artículo 37. Régimen tarifario. Componentes.
- Artículo 38. Régimen tarifario. Zonificación geográfica.
- Artículo 39. Régimen tarifario. División del periodo temporal.
- Artículo 40. Régimen tarifario. **Tarifas 1 a 4 y su aplicación.**
- Artículo 41. Régimen tarifario. Tarifa 5 y su aplicación**
- Artículo 42. Régimen tarifario. Bajadas de bandera, suplementos y su aplicación.
- Artículo 43. Tiempo de espera.

CAPÍTULO IV.- DE LAS EMISORAS DE RADIO Y OTROS SISTEMAS DE COMUNICACIÓN PARA LA CONCERTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI

- Artículo 44. De las emisoras de radio y otros sistemas de comunicación para la concertación del servicio de taxi.

TÍTULO IV.- DE LA INSPECCIÓN, DE LAS RECLAMACIONES Y DE LAS SANCIONES

CAPÍTULO I.- INSPECCIÓN DEL SERVICIO

- Artículo 45. Revisiones.

CAPÍTULO II.- RECLAMACIONES

- Artículo 46. Reclamaciones **de las personas usuarias**.
- Artículo 47. De la reclamación de objetos perdidos.

CAPÍTULO III.- DE LAS SANCIONES

- Artículo 48.- De las sanciones.

Disposición adicional primera. Sistemas de retención infantil (SRI).

Disposición adicional segunda. **Obligación de relacionarse electrónicamente con la Mancomunidad.**

Disposición adicional tercera. **Adaptación de vehículos en caso de nuevas integraciones.**

Disposición transitoria primera. **Permiso de conducción profesional del taxi.**

Disposición derogatoria.

Disposición final. Entrada en vigor.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Con fecha de 16 de julio de 2005 entró en vigor la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi. La disposición adicional única de dicha ley establecía el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, atribuyendo la competencia a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Una vez adoptados los acuerdos de incorporación de los municipios previstos en el apartado 2 de esta ordenanza, se **procedió** a ratificar por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona el establecimiento del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, momento en el cual la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona **asumió** las competencias para la gestión del servicio del taxi; y como consecuencia de ello se aprobó esta ordenanza.

Con fecha de 13 de julio de 2013 entró en vigor la Ley Foral 22/2013, de 2 de julio, que modificó la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del taxi.

Con fecha de 5 de julio de 2025 entró en vigor la Ley Foral 8/2025, de 30 de junio, de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona lleva años trabajando en 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. Una consecuencia de este trabajo ha sido la modificación en el año 2025 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi en distintos aspectos, entre los que destacan, la flexibilización y control de las personas contratadas.

Esta modificación y otras que se han llevado a cabo en la Ley Foral 9/2005 de 6 de julio hace necesario que se tenga que adaptar la Ordenanza del taxi a la nueva regulación tras la aprobación de la Ley Foral 8/2025.

Además, se aprovecha esta necesidad de adaptación de la ordenanza para precisar ciertos aspectos en la aplicación de distintos trámites como el visado o la ampliación de la antigüedad máxima permitida del vehículo para mejorar su tramitación.

También se establece la regulación de un libro de reclamaciones para las personas titulares de licencias de taxi habilitadas para prestar servicios urbanos pero que no tienen autorización para prestar servicios interurbanos y que por lo tanto, el Gobierno de Navarra no les expide el libro que es utilizado conjuntamente en ambos tipos de servicios.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que la evolución de los vehículos ecológicos, catalogados por la Dirección General de Tráfico como eco o cero, han evolucionado notablemente en los últimos años, al igual que las tecnologías por lo que la ordenanza ha de estar también adaptada para que al final se pueda prestar un mejor servicio de taxi que sea cada más vez sostenible y seguro.

Por último se establece la regulación aplicable a la tarifa 5 o F que hace referencia a una tarifa de precio fijo cerrado para servicios concertados vía aplicación (app) o similar y que era demandada por las personas titulares de licencias de taxi.

II

La presente ordenanza consta de cuatro títulos, tres disposiciones adicionales y una disposición derogatoria.

El título primero regula el objeto de la ordenanza, su ámbito de aplicación así como la administración competente.

El título segundo regula las licencias como títulos habilitantes para la prestación del servicio; el régimen de otorgamiento y la titularidad de las mismas; su vigencia, visado, suspensión y extinción; la transmisión de las licencias, así como la creación de un registro de licencias.

El título tercero regula las condiciones de prestación del servicio, determinando las condiciones del ejercicio de la actividad **de las personas titulares y de las contratadas**; de los vehículos; de la forma de prestar el servicio así como la regulación aplicable a las emisoras de radio y a los sistemas de comunicación para la concertación del servicio de taxi.

El título cuarto regula la inspección del servicio así como las reclamaciones **de las personas usuarias** y la aplicación de las sanciones.

TÍTULO I.- NORMAS GENERALES

Artículo 1. Objeto.

El objeto de la presente ordenanza es la regulación de los servicios de taxi urbano en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Esta ordenanza será de aplicación general a los servicios de taxi urbano en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi de la comarca de Pamplona, conforme a lo dispuesto en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. El ámbito de aplicación podrá ser modificado de conformidad con lo dispuesto la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

Artículo 3. Administración competente.

La ordenación y gestión unitaria del servicio de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona corresponde a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

TÍTULO II.- DE LAS LICENCIAS

CAPÍTULO I.- LA LICENCIA COMO TÍTULO HABILITANTE

Artículo 4. Las licencias.

1. La prestación del servicio de taxi urbano en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona está sujeta a la previa obtención de la correspondiente licencia.

2. La competencia para otorgar la licencia para la prestación del servicio de taxi urbano en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona corresponde **a la presidencia** de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, de conformidad con lo dispuesto en los Estatutos de la Mancomunidad.

CAPÍTULO II.- NÚMERO DE LICENCIAS

Artículo 5. Índice general de referencia.

1. El índice general de referencia de licencias de taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona se fija conforme a lo dispuesto en los apartados 7 y siguientes de la disposición adicional única de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. La modificación del índice general de referencia se realizará, en su caso, conforme al procedimiento establecido en el artículo 9 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

CAPÍTULO III.- RÉGIMEN DE OTORGAMIENTO Y TITULARIDAD DE LAS LICENCIAS

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.

Artículo 7. Titularidad de las licencias.

1. Se prohíbe a la persona 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 conducción profesional de taxi.

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

Artículo 8. Adscripción de los vehículos.

Las licencias de taxi deben referirse a un vehículo determinado que se identificará mediante la matrícula.

CAPÍTULO IV.- VIGENCIA, VISADO, SUSPENSIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS LICENCIAS

Artículo 9. Vigencia.

1. La vigencia de las licencias de taxi será la establecida en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. La Mancomunidad podrá, en cualquier momento, comprobar el cumplimiento de los requisitos exigidos para la obtención de las licencias, previa solicitud a las personas titulares de la documentación acreditativa de dichos requisitos que estime pertinente.

Artículo 10. Visado.

1. El visado de la licencia es la actuación por la cual la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona constata de forma periódica y sin perjuicio de las facultades de inspección que puede realizar en cualquier momento, el mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron el otorgamiento de la misma y que constituyen requisitos para su validez, y de aquellos otros que, aun no siendo exigidos originariamente, resultan, asimismo, de obligado cumplimiento.

2. Los visados consistirán en una inspección documental y en una inspección física en donde se compruebe el mantenimiento de las condiciones exigidas en la legislación. Las personas titulares de las licencias presentarán en el registro de Mancomunidad de la Comarca de Pamplona durante los 6 primeros meses tras cumplir el quinto año desde la fecha de primera matriculación del vehículo adscrito: la solicitud de realización del visado, el justificante de pago de la tasa correspondiente, así como toda la documentación necesaria para comprobar el cumplimiento de las condiciones exigidas que no hubiera sido presentada previamente o que, aun siendo presentada en alguna ocasión anterior, hubiera sufrido modificaciones.

~~En caso de que no lo haga, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona le requerirá para que lo presente en el plazo de 15 días. En caso de no cumplir dicho requerimiento, se considerará que la persona titular de la licencia carece de visado.~~

3. En todo caso, el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones contenidas en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, será requisito necesario para la realización del visado.

Artículo 11. Suspensión.

1. Las personas titulares de la licencia podrán solicitar la suspensión de la prestación del servicio por un plazo no superior a dos años 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.

2. Junto a la solicitud de suspensión deberá presentarse la documentación que acredite la situación en que se fundamente la solicitud.

3. En el supuesto del artículo 12.6 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, la licencia quedará suspendida hasta que la persona heredera la explote directamente o la transmita.

Artículo 12. Extinción.

1. Las licencias de taxi se extinguirán por las causas legalmente establecidas.

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

3. Mientras se tramita este procedimiento, la presidencia de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas.

4. En los casos de revocación por razones de oportunidad, se ofertará, con carácter previo a la instrucción del oportuno expediente de extinción, la posibilidad de que las personas titulares interesadas renuncien a su licencia en las mismas condiciones en que se vaya a revocar.

CAPÍTULO V.- TRANSMISIÓN DE LAS LICENCIAS

Artículo 13. Transmisión.

1. Las licencias para la prestación de los servicios urbanos de taxi son transmisibles previa autorización de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, siempre que la persona adquirente cumpla todas las condiciones exigidas en esta ordenanza y en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. La autorización de la transmisión está condicionada a la realización de las siguientes actuaciones:

a) El vehículo adscrito a la licencia deberá darse de baja como taxi, salvo que se transmita junto con la licencia.

b) El nuevo vehículo deberá mantener como mínimo las características y condiciones por las que fue adjudicada la licencia, todo ello salvo si se adquiere la disposición del vehículo conjuntamente con la licencia.

c) Con carácter previo, deberán ser satisfechos, en su caso, los pagos correspondientes a todas las sanciones impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, por infracciones contenidas en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

3. No podrán ser objeto de transmisión las licencias que estén afectadas por una medida provisional de prohibición de transmisión o que se encuentren afectadas por embargo, hasta el levantamiento de la prohibición o la cancelación del embargo. Tampoco se autorizará la transmisión si **la persona titular** de la licencia tiene deudas pendientes con la Mancomunidad relacionadas con la actividad propia del servicio del taxi.

4. La solicitud de la transmisión tendrá que ser hecha conjuntamente por **la persona titular y la persona adquiriente**. Junto con la solicitud deberá presentarse toda la documentación que acredite que **la persona adquiriente** cumple las condiciones exigidas en el artículo 6 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

5. El procedimiento para autorizar la transmisión será el siguiente:

a) Presentación de la solicitud firmada por **la persona adquiriente y la transmitente** y de la documentación correspondiente.

b) Propuesta de resolución.

c) Presentación del resto de la documentación.

d) Autorización definitiva.

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

1. En el supuesto de que fallezca la persona titular de la licencia, y la persona heredera quisiera explotar la licencia pero no tuviera el carné de conducción profesional del taxi, la licencia quedará en suspenso hasta que se desarrollen las siguientes pruebas. Si la persona heredera consigue el carné de conducción 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 conducción profesional de taxi.

2. En caso de que **la persona heredera** 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.

3. En los casos de incapacidad total o absoluta **de la persona titular** de la licencia, **dicha persona** 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 **la persona 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 de **la persona 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 el cónyuge y/o **a la persona heredera** junto a la persona que sea contratada.

CAPÍTULO VI.- REGISTRO DE LICENCIAS

Artículo 15. Registro de licencias.

Las licencias estarán inscritas en un registro donde constará:

- a) El número de licencia y los datos identificativos de **la persona** titular.
- b) Las características propias y condiciones específicas de la adjudicación de la licencia.
- c) En caso de existir, la autorización para la prestación de servicios interurbanos de taxi, indicando la fecha de la autorización y de validez.
- d) El vehículo adscrito a la licencia; marca, modelo, variante, tipo y homologación; con su matrícula y número de bastidor, las fechas de la primera matriculación y adscripción a la licencia; fecha de validez de la inspección técnica de vehículos (ITV) y de la última revisión; los datos del seguro del vehículo, el número de plazas; la existencia, en su caso, de adaptación del vehículo para transportar **personas usuarias** en silla de ruedas; el tipo de combustible utilizado, así como las características ofertadas en el concurso.
- e) **La persona contratada, si la hay**, con sus datos identificativos, régimen del contrato, el tipo de dedicación **y si la autorización es conforme al artículo 20.2 o 20.3 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.** ~~conforme al apartado 1 del artículo 20 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.~~
- f) En su caso, emisora de radio u otros sistemas de comunicación autorizados para la concertación del servicio, a los cuales se encuentre adscrita la licencia.
- g) El taxímetro empleado en el vehículo, marca y modelo, fabricante, taller instalador, impresora de recibos, sistema de pago mediante tarjeta, número identificativo del taxímetro; fecha de la última revisión y validez.
- h) La existencia en el vehículo de otros elementos tales como GPS, mamparas u otras medidas de seguridad.
- i) Los datos del seguro de responsabilidad civil.
- j) Las medidas cautelares que puedan existir sobre la licencia.
- k) Los visados, revisiones extraordinarias, si las hay, de la licencia, con fecha de realización y de validez; los requerimientos efectuados y su cumplimiento o no.
- l) Las denuncias, expedientes, sanciones y requerimientos relacionados con cada licencia.
- m) Las autorizaciones para servicios especiales y otros que se puedan establecer, con la fecha de autorización y su validez.
- n) Otros datos relativos a la licencia tales como suspensiones, transmisiones autorizadas y el importe de las mismas, extinción de la licencia, etc.

TÍTULO III.- DE LAS CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

CAPÍTULO I.- EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD Y **PERSONAL CONDUCTOR**

Artículo 16. Prestación del servicio.

1. Las personas titulares de las licencias y autorizaciones podrán prestar el servicio personalmente o mediante personal contratado conforme a lo dispuesto en esta ordenanza y en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. La contratación de personal conductor requerirá la previa autorización de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

3. La persona titular de la licencia de taxi deberá de presentar en el registro de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la información y documentación que le sea requerida por resolución de la presidencia de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 20.2 de la Ley foral 9/2005, de 6 de julio del taxi.

Artículo 17. Dedicación de la actividad.

1. Las personas titulares de licencias de taxi serán responsables de que se garantice el servicio durante todo el año y sin interrupción, con sujeción a la organización del servicio que apruebe la Mancomunidad. Las incidencias que impidieren el cumplimiento de la obligación antes reseñada serán comunicadas, dentro de las 72 horas siguientes a la producción de la incidencia, y por escrito, a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

2. Excepcionalmente, y cuando el servicio estuviere debidamente cubierto, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá autorizar la interrupción de la prestación del servicio.

La interrupción de la prestación del servicio tendrá un plazo mínimo de tres meses y un máximo de un año. Podrán solicitarse interrupciones por plazos de 3 meses hasta el máximo de 1 año. Cumplido el plazo máximo de interrupción autorizado, la persona titular de la licencia deberá incorporarse al servicio. La falta de incorporación en el plazo señalado en la correspondiente autorización se asimila al supuesto de caducidad previsto en el artículo 14.d.3) de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

Finalizado el periodo de interrupción de la prestación del servicio de un año, no se podrá solicitar otro hasta transcurridos tres años.

Artículo 18. Permiso de conducción 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 conducción profesional de taxi. El carné será obligatorio tanto para el titular como para el personal conductor contratado, si lo hay.

2. Las pruebas para conceder dicho permiso se convocarán periódicamente.

3. La convocatoria indicará fecha, hora, lugar y materias que incluirán las pruebas.

En cualquier caso, será requisito indispensable para presentarse a la pruebas del permiso de conducción profesional de taxi, disponer de carné de conducir suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.

4. El permiso de conducción 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 conducción profesional de taxi habrán de superar las pruebas que en cada momento sean exigibles.

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

a) Por fallecimiento.

b) Por haber transcurrido el plazo de validez.

c) Revocación por alguna de las siguientes causas:

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

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

3º.-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 conducción 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 la persona titular de la licencia estará obligada a comunicar estas circunstancias a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Artículo 19. Formación.

1. La Mancomunidad, en colaboración con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y las asociaciones más representativas de personas con discapacidad, articulará programas de formación y reciclaje profesional de las personas titulares de las licencias, así como de las personas contratadas.

2. Los programas de formación y reciclaje profesional incorporarán, al menos, un módulo sobre atención a las personas con discapacidad, medios de apoyo y nociones básicas en materia de accesibilidad universal y perspectiva de género.

CAPÍTULO II.- DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 20. Características de los vehículos.

1. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá reservarse la facultad de determinar, de entre las marcas y modelos homologados por el órgano competente de la administración qué vehículos son autorizados para el servicio de taxi del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, de acuerdo con criterios que refuercen la calidad del servicio a las personas usuarias. Para ello establecerá cuáles deben ser los requisitos mínimos que han de cumplir los vehículos que vayan a ser autorizados, que, en todo caso deberán superar los estándares siguientes:

a) Los vehículos estarán clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo los vehículos eurotaxi.

b) La longitud total será igual o mayor a 4.400 mm según el certificado de autorización-tipo emitido por el INTA, no admitiéndose, por tanto, el añadido posterior de elementos suplementarios para alcanzar el valor mínimo. En estos tipos de vehículos el maletero tendrá capacidad para una silla de ruedas, con respaldo y reposapiés incorporados, que plegada tenga unas dimensiones de 900 mm de alto, 1.030 mm de largo y 290 mm de distancia exterior entre ruedas, o una capacidad superior a 350 litros. La capacidad de maletero deberá cumplirse en todo momento con la configuración de 5 plazas y las dos filas delanteras habilitadas.

Para aquellos vehículos cuya longitud sea inferior a 4.400 mm según el certificado de autorización-tipo emitido por el INTA, deberá cumplir lo especificado respecto a las características de vehículos taxi con longitud inferior a 4.400 mm en la Ordenanza Técnica.

c) Con carácter general las licencias se otorgarán para vehículos con una capacidad máxima de hasta siete plazas incluida la del personal conductor, y mínima de cinco, atendiendo al

dato recogido en el permiso de circulación. No obstante, podrán autorizarse vehículos de hasta nueve plazas, incluida la del **personal** conductor, atendiendo a circunstancias tales como la accesibilidad para personas con movilidad reducida o las características de la zona donde haya de prestarse el servicio, en particular cuando se trate de zonas de especiales características geográficas, de población o de débil tráfico.

En caso de llevar instalada mampara de seguridad se descontarán el número de plazas delanteras junto al **personal** conductor, salvo que el **personal** conductor autorice expresamente la utilización del asiento contiguo al suyo.

En caso de que el modelo del vehículo permitiera un número de plazas superior a 5 mediante una tercera fila removible y utilizando parte del espacio del maletero, este vehículo se autorizará con esta capacidad superior siempre que venga recogido en el permiso de circulación y pese a que con esta configuración pudiera no cumplir la capacidad mínima del maletero establecida en el apartado b) de este artículo. Sin embargo, estas plazas adicionales en una tercera fila que reduce la capacidad de maletero por debajo de la capacidad mínima establecida solo podrán ser utilizadas en el servicio si **la persona usuaria** lo desea y si se garantizan las condiciones de seguridad.

d) Las configuraciones de cada modelo no tendrán nunca carácter deportivo.

e) Los vehículos contarán con **cuatro** puertas para el acceso de **las personas usuarias** y, en todo caso, la disposición de éstas asegurará el acceso y la salida de las plazas posteriores por ambos lados y de manera independiente de las plazas delanteras.

Excepcionalmente, los vehículos con capacidad superior a cinco plazas y que dispongan de más de dos filas de asientos podrán contar con dos puertas delanteras para el acceso independiente a las plazas delanteras y, al menos, una puerta lateral corredera situada en el lado derecho del vehículo que permita el acceso a las plazas correspondientes a la segunda y tercera fila de asientos, siempre que dicha configuración cumpla las condiciones de seguridad y homologación exigidas por la normativa aplicable.

Asimismo los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida podrán admitir un portón trasero y/o lateral para que **las personas usuarias** accedan con sillas de ruedas, incluyendo la posibilidad de homologar conforme a la normativa vigente otros vehículos con el fin de que tengan capacidad para ocupar el taxi dos **personas usuarias** en sillas de ruedas.

f) Se exige a todos los vehículos estén equipados con aire acondicionado o climatizador.

2. Las normas que al respecto elabore la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se referirán, al menos, a los apartados siguientes:

- a) Motorización.
- b) Instalación del sistema tarifario.
- c) Precintos de las conexiones.
- d) Inspección por los servicios técnicos competentes.

3. Los vehículos podrán llevar instalada una mampara de seguridad para proteger al **personal** conductor de posibles agresiones u otras situaciones como contagios de enfermedades, etc... La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá determinar, de entre las marcas y modelos homologados por el órgano competente de la administración, las que se autorizan para el servicio de taxi área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, de acuerdo con criterios que refuercen la seguridad y su funcionalidad. Para ello establecerá cuáles deben ser los requisitos mínimos que han de cumplir las mamparas que vayan a ser autorizadas, que, en todo caso deberán superar los estándares siguientes:

a) Será necesario que garantice un espacio suficiente de confortabilidad para las personas usuarias en cualquiera de los asientos.

b) Asimismo, siempre deberá estar garantizada la calefacción y refrigeración de la parte trasera del vehículo.

c) El fabricante asumirá la responsabilidad relativa a la seguridad de este elemento frente a agresiones, contagios, accidentes o similares, no quedando ello garantizado por la simple autorización de la Mancomunidad, entendiéndose que tal autorización se refiere exclusivamente al hecho de instalar el elemento dentro del vehículo.

4. Las normas que al respecto elabore la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se referirán, al menos, a los apartados siguientes:

a) Acreditaciones del fabricante de mamparas.

b) Composición, componentes y características de la mampara.

c) Documentación necesaria.

Artículo 21. Vehículos adaptados.

1. Las características de los vehículos adaptados estarán de acuerdo con la normativa vigente al respecto. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determinará otras características orientadas a asegurar los dos requisitos siguientes:

a) Acceso al taxi de una persona en silla de ruedas, en condiciones de comodidad e higiene suficientes.

b) Viaje en el taxi de una persona en silla de ruedas, en condiciones adecuadas de seguridad, incluyendo anclaje de silla y cinturones de seguridad conforme a la normativa vigente, y plena interacción con el habitáculo interior del vehículo.

2. Los taxis adaptados darán servicio preferente a las personas con movilidad reducida, pero en ningún caso tendrán ese uso exclusivo.

Artículo 22. Distintivos.

1. Los vehículos destinados a la prestación de este servicio serán de color blanco. Sobre esa base la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determinará la aplicación de la identidad corporativa de la entidad. Los vehículos no llevarán ningún otro distintivo exceptuando a los que se haga referencia en este artículo.

2. Se hará constar de manera visible a las personas usuarias, tanto en el interior como en el exterior del vehículo, el número de licencia al que se encuentre afecto.

3. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determinará el lugar y las características de los distintivos de aplicación de la identidad corporativa de la organización que deban llevar todos los taxis.

4. Los vehículos adaptados llevarán un distintivo adicional junto al módulo (o "capilla") y en otros lugares y con las características que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determine.

5. Los vehículos calificados como Eco-taxis llevarán un distintivo adicional junto al módulo (o "capilla") y en otros lugares y con las características que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determine.

6. Los vehículos-taxi para sustituciones llevarán un distintivo adicional junto al módulo (o "capilla") y en otros lugares y con las características que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determine.

7. Otros vehículos con características particulares como lectora de tarjeta, GPS... podrán llevar un distintivo adicional junto al módulo (o "capilla") y en otros lugares y con las características que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determine, si así lo considerara oportuno.

8. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona delimitará los espacios y características de la información, tanto interior como exterior del vehículo, de emisoras o de otro tipo de empresa de contratación del servicio.

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.

Artículo 24. Documentación.

Los vehículos que presten el servicio de taxi llevarán siempre, en el interior del vehículo, a disposición de las personas usuarias que quieran reclamarlos, así como del personal de inspección encargado 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 personal 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.º Fotografía del personal conductor autorizado (persona titular de la licencia o persona contratada) que en ese momento preste el servicio.

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

3.º Matrícula del vehículo.

4.º Número del permiso de conducción de taxis del área de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona.

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

6.º 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 a la ciudadanía 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 **las personas usuarias**.

- 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.

Artículo 25. Sistema Tarifario y otros.

1. Los taxis del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona contarán con un sistema tarifario integrado, como mínimo, por los siguientes elementos.

- a) Taxímetro y, en su caso, elemento soporte para su fijación al salpicadero.
- b) Lectora para el pago con tarjeta, que permita a **las personas usuarias** pagar con tarjeta de crédito y débito.
- c) Impresora de facturas.
- d) Módulo luminoso indicador de tarifa múltiple.
- e) Mangueras de conexión.
- f) Precintos.

Además **el personal conductor** dispondrá de un dispositivo smartphone, táblet o similar que le permita disponer: de aplicaciones de navegación y gestión de flotas, de información actualizada de datos para prestar un adecuado servicio (llegada de trenes, aviones, eventos...), y las características que pueda establecer la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la mejora del servicio.

2. El conjunto taxímetro-impresora de facturas-módulo luminoso funcionará como un todo, de manera que su instalación deberá asegurar que el no funcionamiento correcto de uno cualquiera de dichos elementos bloqueará automáticamente el funcionamiento del resto.

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 a **las personas usuarias**. Dicha factura será perfectamente legible. Salvo limitaciones técnicas las impresoras se programarán para que los recibos se impriman automáticamente al finalizar el servicio.

Para los servicios contratados con precio fijo cerrado el tique será enviado a la persona usuaria en formato electrónico. Este tique será conforme a la legislación y contendrá los mismos campos que la factura impresa.

4. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá determinar, de entre las marcas y modelos homologados por el órgano competente de la administración para cada uno de estos elementos, las que se autorizan para el servicio de taxi del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, de acuerdo con criterios que refuercen la seguridad económica de **las personas usuarias**, la facilidad de inspección del sistema y su funcionalidad. Para ello establecerá cuáles deben ser los requisitos mínimos que han de cumplir los citados elementos, que, en todo caso deberán superar los estándares siguientes:

- a) El taxímetro estará situado sobre el tercio superior central de salpicadero de forma que en todo momento resulte visible para **las personas usuarias** la lectura del precio del transporte iluminándose tan pronto se produzca la "bajada de bandera". Para asegurar la horizontalidad de este elemento podrá ser necesario un elemento soporte auxiliar.

En el caso de que la configuración de los elementos funcionales de serie propios del vehículo se encontraran situados en la zona superior del salpicadero (indicadores, aire acondicionado, GPS...), y que de la aplicación del párrafo anterior resultase una situación del taxímetro muy próxima al parabrisas que disminuyera ostensiblemente la visibilidad en la conducción se podrá, de modo alternativo, colocar el taxímetro en la zona central del salpicadero, siempre y cuando no haya elementos intermedios que dificulten la lectura del taxímetro por su propia ubicación o por su utilización.

b) El taxímetro dispondrá de un dispositivo de transmisión de datos capaz de realizarse en cualquier momento y sin necesidad de desprecintar.

c) Módulo luminoso: irá situado en el exterior del vehículo sobre el techo, y será fácilmente legible. El módulo luminoso de tarifa múltiple incorporará la leyenda TAXI y deberá poder representar caracteres alfanuméricos.

Además el módulo luminoso de tarifa múltiple incorporará una luz verde que permita ver claramente a **las personas usuarias**, tanto en los recorridos como en los estacionamientos, el estado de "libre" u "ocupado" del vehículo.

De este modo **las personas usuarias** conocerán en todo momento el estado del taxi observando el módulo luminoso y la luz verde:

1.º Luz verde apagada y módulo apagado sin ningún carácter alfanumérico encendido: taxi fuera de servicio.

2.º Luz verde encendida: taxi libre.

3.º Luz verde apagada y módulo encendido con algún carácter alfanumérico encendido: taxi ocupado en el estado que represente el carácter alfanumérico:

i. Carácter alfanumérico "T" o "t" indica que el taxi está ocupado porque va en busca de **personas usuarias** que ha concertado el servicio a través de contratación telefónica u otro sistema tecnológico similar o porque está realizando un transporte de encargos.

ii. Carácter alfanumérico "1" indicará que el taxi está ocupado y prestando su servicio con **personas usuarias** en su interior aplicando la tarifa 1 descrita en el **artículo 40**.

iii. Carácter alfanumérico "2" indica que el taxi está ocupado y prestando su servicio con **personas usuarias** en su interior aplicando la tarifa 2 descrita en el **artículo 40**.

iv. Carácter alfanumérico "3" indica que el taxi está ocupado y prestando su servicio con **personas usuarias** en su interior aplicando la tarifa 3 descrita en el **artículo 40**.

v. Carácter alfanumérico "4" indica que el taxi está ocupado y prestando su servicio con **personas usuarias** en su interior aplicando la tarifa 4 descrita en el **artículo 40**.

vi. Carácter alfanumérico "5" o "F" indica que el taxi está ocupado y prestando su servicio con **personas usuarias** en su interior aplicando la tarifa 5 descrita en el artículo 40.

vii. Carácter alfanumérico "P" indica, que el taxi ha finalizado el servicio y está tramitando el pago o abono del servicio prestado."

5. Deberán estar precintadas las conexiones siguientes:

a) Taxímetro.

b) Impresora de facturas.

- c) Módulo luminoso indicador de tarifa múltiple.
- d) Salida de la caja de cambios o toma taquicronométrica.
- e) Conexiones entre los elementos anteriores.

6. Las normas que al respecto elabore la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se referirán, al menos, a los apartados siguientes:

- a) Acreditaciones y documentación necesaria.
- b) Características físicas y constructivas.
- c) Características de funcionamiento.
- d) Requisitos relativos a las conexiones y precintos.

Artículo 26. Antigüedad y renovación de los vehículos.

1. La antigüedad de los vehículos adscritos a las licencias, a contar desde su primera matriculación, no deberá superar los diez años en general, o doce si son vehículos catalogados como eco-taxis o euro taxis.

2. Con carácter general **la persona titular** de la licencia podrá sustituir el vehículo adscrito a ésta cuando desee, y obligatoriamente antes de alcanzar la antigüedad máxima general autorizada.

Asimismo, **las personas titulares** de licencias podrán ampliar dos años más la antigüedad máxima general autorizada de los vehículos, previa solicitud a la Mancomunidad y comprobación del mantenimiento de las condiciones exigidas en la legislación incluyendo las debidas condiciones de salubridad y seguridad.

3. En los supuestos de renovación del vehículo o participación en el proceso de otorgamiento de una nueva licencia, **la persona interesada** solicitará, por escrito, la preceptiva autorización, que se concederá una vez comprobada el mantenimiento como mínimo de las mismas características y condiciones por la que fue adjudicada la licencia, la idoneidad de las condiciones técnicas de seguridad y conservación para el servicio, así como la corrección de la documentación precisa para la prestación de éste.

4. Las peticiones se tramitarán por los cauces procedimentales establecidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

5. La renovación del vehículo podrá ser impuesta por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona cuando la falta de idoneidad del mismo le haga inadecuado para el servicio de interés general que presta.

6. En el caso de que las características propias de la licencia vinculen la adscripción de la misma a un vehículo adaptado, las renovaciones de vehículo deberán ser siempre por otro vehículo adaptado.

Artículo 27. Vehículo-taxi para sustituciones.

1. Las asociaciones que gestionen emisoras de radio podrán solicitar disponer de vehículos-taxi que puedan ser utilizados de forma sustitutoria del vehículo propio por **la persona titular** de una licencia en caso de accidente o avería. Estos vehículos deberán cumplir los requisitos establecidos en la ley Foral para la prestación del servicio de taxi y en la presente ordenanza.

2. La utilización de un vehículo-taxi de sustitución deberá ser comunicada previamente a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, señalando el número de licencia que sustituye y **la persona titular** de la misma.

3. Sin la autorización expresa de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, la prestación del servicio mediante un vehículo-taxi para sustituciones por parte de **la personal titular o personal contratado**, si existe, no podrá ser superior a 60 días a lo largo de un año natural.

Artículo 28. Nuevas tecnologías.

1. La Mancomunidad, con la participación de las asociaciones representativas del sector, promoverá la progresiva incorporación al servicio del taxi de nuevas tecnologías precisas para mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de taxi, **garantizar la accesibilidad universal**, la incorporación de sistemas automáticos de pago y facturación del servicio, sistemas de navegación, vehículos equipados con motores adaptados para su funcionamiento con combustibles menos contaminantes; esto es, los que reducen significativamente las emisiones en la atmósfera de gases y otros elementos contaminantes, y cualesquiera otras innovaciones que se vayan introduciendo en el sector.

2. La introducción de estas medidas ha de tener en cuenta la viabilidad técnica, la garantía de la calidad **e igualdad de oportunidades** del servicio a **las personas usuarias** y la rentabilidad económica para **las personas titulares** de la actividad.

Artículo 29. Eco-Taxis.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a partir de las disposiciones que regulan los eco-taxis, determinará las características necesarias para calificar a un vehículo como eco-taxi.

CAPÍTULO III.- DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 30. Paradas.

1. La Mancomunidad, previa consulta a las asociaciones profesionales **y a las asociaciones** de consumidores y usuarios solicitará a los ayuntamientos el establecimiento de paradas de taxi en el término municipal.

2. Las paradas deberán estar debidamente atendidas según lo determine en cada momento la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

3. Los vehículos taxi se situarán en las paradas de acuerdo con su orden de llegada, y atenderán a la demanda de **las personas usuarias** según el orden en que estén **dispuestas**, salvo que **las personas que presten el servicio de taxi** presentes acuerden otra cosa o que por razones de adaptación del vehículo para personas con discapacidad deba accederse a otro vehículo.

4. Mientras el vehículo permanezca en la parada en horas de trabajo, **las personas que presten el servicio de taxi** no podrá ausentarse, salvo casos de fuerza mayor. En caso contrario perderá su turno, debiéndose poner en el último puesto.

5. No podrán estar estacionados taxis en la parada durante más de 20 minutos sin estar en activo.

Artículo 31. Concertación del servicio en vía pública.

1. La concertación del servicio de taxi podrá ser realizada mediante la ejecución por **la persona interesada** de una señal a un taxi libre en servicio que pueda ser percibida por **las personas que presten el servicio de taxi**, momento en el cual se entenderá contratado el servicio y se detendrá el taxi a un lado, siempre y cuando no afecte, de forma evidente, los principios de seguridad vial, fluidez del tráfico o perjuicio al vehículo.

2. Mientras el vehículo esté prestando servicio, tanto de día como de noche, funcionará un dispositivo exterior al vehículo que de forma inequívoca indicará la disponibilidad del taxi, dicho dispositivo consistirá en una luz verde y un módulo luminoso que determinará claramente la disponibilidad del vehículo.

3. Salvo el caso de personas con discapacidad, ningún taxi podrá ser concertado en la vía pública a una distancia inferior a 25 metros de una parada donde existan vehículos libres u **otras personas usuarias** en espera.

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

En estos casos, las paradas y los detalles concretos en la recogida de **personas usuarias** se determinarán por **la presidencia de la Mancomunidad**.

Artículo 32. Concertación del servicio a través de emisoras u otros sistemas.

1. El servicio de taxi podrá concertarse por **las personas usuarias** a través de teléfono u otros sistemas tecnológicos **que cumplan las condiciones de accesibilidad universal para personas usuarias con discapacidad**.

2. La concertación de los servicios a través de emisoras u otros sistemas podrá ser de dos tipos:

a) Los servicios de taxi pedidos por **las personas usuarias** para su realización inmediata.

b) Los servicios de taxi solicitados por **las personas usuarias** para su realización en otro momento.

3. En defensa de la calidad del servicio, cuando se trate de servicios de taxi concertados por **las personas usuarias** para su realización inmediata, la emisora de radio u otros sistemas tecnológicos aplicarán criterios de asignación de servicios de tal manera que minimicen los tiempos de espera para el usuario.

4. Las personas con discapacidad usuarias de vehículos eurotaxi podrán concertar el servicio con antelación, mediante reserva, para garantizar la igualdad de oportunidades en el uso de transporte público. A estos efectos se habilita al Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para su organización.

5. Mientras el vehículo esté prestando servicio, tanto de día como de noche, funcionará un dispositivo exterior al vehículo que de forma inequívoca indicará la disponibilidad del taxi, dicho dispositivo consistirá en una luz verde y un módulo luminoso que determinará claramente la disponibilidad del vehículo.

Cuando el taxi le sea asignado un servicio a través de emisora el taxi deberá pasar a situación de ocupado e indicar en el módulo luminoso la "T" o "t" que indicará contratación telefónica o contratación por otros sistemas.

Al recoger a la persona usuaria el módulo luminoso pasará a indicar la tarifa que sea de aplicación según el tipo de servicio.

Artículo 33. Selección de vehículos por **las personas usuarias.**

1. Como norma general, **las personas usuarias** que accedan al servicio de taxi en una parada deberán acceder al taxi que esté estacionado en primera posición, salvo acuerdo de todas **las personas que estén prestando servicio** presentes o que por razones de adaptación del vehículo para personas con movilidad reducida deba accederse a otro vehículo.

2. En todo caso tendrán prioridad como **personas usuarias** para elegir vehículo quienes tengan movilidad reducida. Así, en el caso de producirse la coincidencia de **varias personas usuarias** en una parada, las personas con movilidad reducida tendrán preferencia en los vehículos adaptados-eurotaxis que haya en la parada o que lleguen a dicha parada, independientemente de la posición que ocupen estas **personas usuarias** con movilidad reducida.

Artículo 34. Contratación del servicio.

1. Régimen general. Los servicios de taxi se deberán realizar mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.

2. De forma excepcional, y siempre que no afecte a la debida prestación del servicio de taxi, podrá realizarse transporte de encargos cuando lo concierten expresamente las partes y resulte debidamente documentado en el libro de ruta en las condiciones previstas en **el artículo 36 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.**

Dichos encargos solo podrán realizarse simultáneamente para **una única persona** contratante y deberán tener un único punto de origen y de destino, no pudiendo compaginarse simultáneamente con el transporte **de personas viajeras.**

La realización de este tipo de encargos estará sujeta a las mismas condiciones tarifarias que las requeridas para los servicios con **personas viajeras.**

3. Con carácter regular o a la demanda, por plaza con pago individual. Cuando exista una falta o insuficiencia de medios de transporte público colectivo la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá autorizar la contratación de servicios urbanos de taxi por plaza con pago individual, con carácter regular o a la demanda.

Artículo 35. Organización del servicio.

1. **Las personas titulares** de licencias de taxi deben garantizar un servicio adecuado de movilidad de esta clase a **las personas usuarias** de la comarca de Pamplona donde prestan servicio todos los días del año sin excepción y a todas las horas del día.

2. 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.

3. 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 **las personas usuarias.**

4. 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 **estas personas usuarias.**

5. 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 **las personas titulares** y sus asociaciones profesionales.

6. 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 **las personas** con movilidad reducida.

Artículo 36. Inicio del servicio, puesta en marcha del taxímetro y procedimientos de pago del servicio.

1. En el caso de acceder a un taxi mediante su detención en vía pública, el taxímetro se pondrá en marcha en el momento en que **las personas usuarias hayan** accedido al vehículo y **hayan** indicado su destino, y se detendrá el taxímetro en el momento en el que el taxi llegue al destino indicado.

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 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 **la persona que preste servicio de taxi** podrá circular sin transportar a **ninguna persona usuaria** con el taxímetro encendido y facturando.

3. En los casos de la realización de transporte de encargos el módulo indicará el carácter alfanumérico "T" o "t" desde el inicio al final de la carrera, y el precio se calculará como el resultado de multiplicar la distancia recorrida y el precio kilómetro más la bajada de bandera y suplementos correspondientes.

~~En ningún caso la persona que preste servicio de taxi podrá circular sin transportar a ninguna persona usuaria con el taxímetro encendido y facturando.~~

4. En caso de accidente o avería, así como cuando **la persona que preste servicio de taxi** fuere **retenida** por agentes de la autoridad, para ser **amonestada** o **denunciada**, se pondrá el aparato taxímetro en tiempo muerto. Si el servicio no se pudiese consumir; bien, por imposibilidad material, bien por deseo de **las personas usuarias**, éste abonará:

a) El importe de lo que marque el taxímetro caso de que **las personas usuarias** no **solicitaran** un nuevo taxi.

b) El importe de lo que marque el taxímetro descontando la bajada de bandera caso de que **las personas usuarias solicitaran** un nuevo vehículo. En este caso, **la persona que preste el servicio de taxi** pondrá a su disposición un nuevo taxi y la nueva tarifa comenzará a contar desde el momento que **las personas usuarias accedan** al nuevo vehículo.

5. La carga de carburante no podrá realizarse durante la prestación del servicio, salvo autorización expresa de **las personas usuarias**.

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.

7. El procedimiento para la entrega a **las personas usuarias** del recibo correspondiente es mediante la impresora de facturas del taxímetro, **excepto para los servicios de precio fijo cerrado que será mediante tique digital, o si por el tipo de servicio no fuera posible la impresión del tique de la impresora de facturas del taxímetro ni la entrega de tique digital, entonces se entregará recibo manual.**

Artículo 37. Régimen tarifario. Componentes.

1. El régimen tarifario se compone de cinco tarifas:

a) Tarifas 1, 2, 3 y 4: Tarifas que se aplican en función de la zona geográfica del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona y del periodo temporal.

El procedimiento de aplicación de las tarifas 1 a 4 se regula en el artículo 40.

b) Tarifa 5 o F: 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 (T5) o por el modo tradicional de facturación con taxímetro encendido durante el trayecto con la tarifa que correspondiera (T1, T2, T3 y T4).

El procedimiento de aplicación de la tarifa 5 se regula en el artículo 41.

2. Las tarifas se compone de los siguientes conceptos:

a) Bajada de Bandera que se diferenciará únicamente según el periodo temporal.

b) Precio por kilómetro.

c) Precio por hora de espera.

3. El régimen tarifario dispone además de unos suplementos específicos.

Las bajadas de bandera y los suplementos específicos se regulan en el artículo 42.

Artículo 38. Régimen tarifario. Zonificación geográfica.

1. Las tarifas que componen el régimen tarifario se diferencian según dos zonas geográficas en que se divide el área territorial de prestación conjunta del servicio del taxi en la comarca de Pamplona, en función del punto de origen y destino del servicio:

a) Zona A: interna al área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona.

b) Zona B: rodea a la zona A.

2. La zona A incluye:

a) El municipio de Pamplona completo.

b) Al norte:

1.º Berrioazar: completo.

2.º Berrioplano: Concejo de Artica.

3.º Ansoáin: completo.

4.º Villava: completo.

5.º Burlada: completo.

6.º Huarte: término completo excepto la parte situada al norte de la divisoria de aguas de la que forma parte el monte Miravalles.

c) Al Este:

1.º Valle de Egüés: Concejo de Olaz. Parte urbana de las entidades de población de Gorráiz y Sarriuren.

2.º Valle de Aranguren: parte al oeste de la ronda y la A-15 (incluidas éstas). Formando parte Mutilva Alta y Mutilva Baja.

d) Al Sur:

1.º Noáin-Valle de Elorz: Entidad de Noáin delimitada por la A-15, la vía del ferrocarril Alsasua-Castejón, y los ramales de acceso a la carretera de Jaca sin incluir ninguna de las tres vías.

2.º Galar: parte situada al norte de la A15 (Cordovilla) incluyendo a ésta y al este de la Na-6001 Carretera de Esquíroz.

3.º Cendea de Cizur: casco urbano de Cizur Menor y la parte situada a Norte de la A15 (incluida ésta).

4.º Zizur Mayor: completo.

e) Al Oeste:

1.º Barañain: completo.

2.º Arazuri: Parte situada al este de la A15 (sin incluir ésta).

3.º Orkoien: parte situada al este de la A15 (sin incluir ésta).

4.º Berrioplano: parte situada al Sur de la vía del ferrocarril Alsasua-Castejón y al Este de los ramales de acceso a la Autopista (incluyendo el polígono industrial Berriáinz), no incluyendo estas vías.

3. La zona B comprende los municipios integrados en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, exceptuando el área que comprende la zona A anteriormente descrita.

Artículo 39. Régimen tarifario. División del periodo temporal.

1. Las tarifas que componen el régimen tarifario se diferencian según el periodo temporal en que se presta el servicio, distinguiéndose dos periodos temporales:

a) Periodo laborable diurno.

b) Periodo fin de semana, festivo y laborable nocturno.

2. El periodo laborable diurno comprende:

Los días de lunes a viernes (ambos incluidos) establecidos como laborables desde las 07:00 horas hasta las 22:00 horas.

3. El periodo fin de semana, festivo y laborable nocturno comprende:

Los sábados y domingos, los días y periodos establecidos como festivos, y los días de lunes a viernes (ambos incluidos) establecidos como laborables desde las 22:00 horas hasta las 07:00 horas.

4. Los días y periodos festivos se determinarán en la aprobación anual de las tarifas.

Artículo 40. Régimen tarifario. Tarifas 1 a 4 y su aplicación.

1. Las cuatro tarifas señaladas en el artículo 37.1.a), a excepción de la bajada de bandera, se aplicarán en función de la zona geográfica del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona y al periodo temporal en los que se presta el servicio de la manera siguiente:

Zona\ P. Temporal	Días laborables de 7:00 a 22:00 h	Fines de semana, festivos y servicio nocturno en días laborables de 22:00 a 7:00 h
A	T1	T2
B	T3	T4

2. El cambio de la tarifa a aplicar durante la realización de un servicio según los dos criterios señalados será:

a) Por zona geográfica: En los casos de cambio de tarifa por cambio de zona, será el taxímetro quien cambie automáticamente su tarifa si existe esta posibilidad técnica; si no existe esta tecnología será el taxista quien aplique la tarifa para adecuarla al cuadro anterior en el preciso instante en el que se atraviese la frontera entre ambas zonas, momento en el cual el taxista deberá informar al cliente de dicho cambio.

b) Por periodo temporal: El cambio de tarifa en el taxímetro debido al momento en el que se está prestando el servicio será de forma automática de acuerdo al reloj y al calendario interno del propio taxímetro.

3. El valor de los conceptos de la tarifa T3 y T4 serán coincidentes con el valor de las tarifas aprobadas por el servicio interurbano en esos periodos temporales, salvo que de oficio o a instancia de parte se solicite unas tarifas diferentes, en cuyo caso se seguirán los trámites legalmente establecidos.

Artículo 41. Régimen tarifario. Tarifa 5 y su aplicación.

1. La tarifa "5" o "F" de precio fijo cerrado señalada en el artículo 37.1.b) será estimado a partir de un algoritmo que seguirá las pautas reguladas en este artículo.

El algoritmo es la definición de un taxímetro virtual que se aplicará a la ruta que solicita la persona usuaria. El sistema estimará una ruta, tomando en consideración el trayecto, la velocidad media, la duración estimada y el resto de los parámetros de entrada para definir el algoritmo, y aplicará las tarifas vigentes para determinar el precio cerrado de los servicios previamente contratados de una forma análoga a como lo haría un taxímetro real.

2. Parámetros de cálculo aplicados al algoritmo.

Los parámetros de cálculo por el algoritmo son los siguientes:

a) El trayecto que se va a realizar.

b) El tiempo necesario para recorrer el trayecto. Para el cálculo del tiempo necesario para recorrer el trayecto será necesario tener en cuenta tanto los datos históricos de tráfico como las condiciones de tráfico existentes en cada momento.

c) Las tarifas vigentes aprobadas.

Los algoritmos no podrán emplear otros parámetros de cálculo distintos de los anteriores.

3. Datos de entrada para definir el algoritmo.

Los algoritmos deberán emplear exclusivamente los siguientes datos de entrada:

- a) Origen, que se especificará mediante una calle, número y localidad o una posición geográfica definida en términos de coordenadas espaciales que representará un punto dentro del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona.
- b) Destino, que se especificará mediante una calle, un número y localidad o una posición geográfica definida en términos de coordenadas espaciales que representará un punto dentro del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona.
- c) Fecha y hora de la petición del servicio. Como consecuencia de eventuales recálculos del algoritmo, las peticiones de un mismo trayecto pueden generar precios diferentes.
- d) Fecha y hora del inicio del servicio.
- e) Datos de históricos de tráfico e información en tiempo real que permitan conocer las velocidades y los tiempos de recorrido.
- f) Datos de la red viaria que representen las rutas posibles que puede utilizar el servicio del taxi para la prestación de sus servicios.
- g) Tarifas vigentes autorizadas.

Los algoritmos no podrán emplear otros parámetros de cálculo distintos de los anteriores.

3. Cálculo de ruta.

- a) Los diferentes algoritmos que se implementen podrán usar datos de la red viaria, datos históricos de tráfico y mediciones de tráfico en tiempo real de proveedores diferentes, por lo que los resultados del algoritmo pueden ser ligeramente distintos.
- b) El algoritmo utilizará una representación del viario del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona, que se denominará “malla viaria”, en la que estén definidas las distancias entre los distintos puntos por las posibles vías que puede utilizar el servicio del taxi para la prestación de sus servicios. La cartografía utilizada para la generación de la malla viaria deberá ser facilitada por un proveedor de reconocido prestigio que permita garantizar su corrección y su adecuada actualización.
- c) Cada ruta estará compuesta por un conjunto de tramos. Un tramo se define como el trayecto entre dos puntos de la malla viaria a la que se asigna una longitud y velocidad determinada a efectos de cálculo, lo que permitirá calcular también el tiempo de recorrido.
- d) Los valores de velocidad se actualizarán periódicamente a partir de los históricos de tráfico y de mediciones en tiempo real.
- e) Para contrataciones de servicios previamente contratados a precio cerrado con más de una hora de antelación se admitirán soluciones basadas exclusivamente en datos históricos para un día equivalente.
- f) El algoritmo calculará la ruta más rápida considerando las distancias y tiempos de recorrido.

4. Cálculo de precio: El precio calculado será de la ruta más rápida, calculándose de la siguiente forma:

- a) Para cada tramo que integra la ruta:
 - 1.º si la velocidad estimada para el tramo fuera superior a la velocidad de arrastre de la tarifa aplicable se aplicará la tarifa espacial (euros/Km);
 - 2.º y si la velocidad estimada para el tramo fuera inferior a la velocidad de arrastre de la tarifa aplicable se aplicará la tarifa temporal (euros/hora).

- b) Se sumará el coste de los distintos tramos para calcular el precio de la ruta.
- c) A este precio se sumará la bajada de bandera que le correspondiera por el momento y el lugar.
- d) En caso de que exista la posibilidad de utilización de un peaje, el algoritmo solicitará al usuario el consentimiento para la generación de una ruta con peaje, debiendo quedar constancia en el justificante de la precontratación de que el usuario ha solicitado y aceptado una ruta con peaje.
- e) En el caso de cambio de tarifas se aplicará a cada tramo su tarifa en función de la hora de inicio y fin estimado para dicho tramo.
- f) Al precio calculado únicamente se podrán sumar los suplementos aprobados con las limitaciones establecidas en la normativa aplicable.
- g) Al precio calculado del modo indicado en los apartados anteriores, se podrá aplicar un porcentaje de reducción que no podrá superar una cantidad si así lo indica la aprobación de las tarifas y si lo decide libre y voluntariamente la persona titular de la licencia de taxi.

5. Por tanto, el cálculo del precio cerrado del servicio previamente contratado se llevará a cabo conforme a la siguiente fórmula:

$$(a+b+c+d)*(1-e)$$

Siendo:

- a) Bajada de bandera.
- b) Precio del servicio del trayecto (según algoritmo y precios aprobados de kilómetro y hora).
- c) Suplementos (según tarifas).
- d) Peaje (si aplica y ha sido aceptado por el usuario).
- e) Reducción aplicada, si está aprobada y si así lo decide libre y voluntariamente la persona titular de la licencia.

6. La persona usuaria no podrá solicitar modificaciones del servicio previamente contratado a precio fijo cerrado una vez iniciada su prestación, salvo que la persona conductora acceda expresamente a ello. En tal caso, las modificaciones realizadas se facturarán conforme a las tarifas vigentes, sin que proceda aplicar nuevamente la bajada de bandera ni los suplementos que hubieran sido incluidos en el precio fijo cerrado inicialmente contratado.

Artículo 42. Régimen tarifario. Bajadas de bandera, suplementos y su aplicación.

1. Existen tres bajadas de bandera. Estas tres bajadas de bandera dependerán únicamente del momento temporal y estará limitada su aplicación por el reloj y calendario interno del taxímetro:

- a) Bajada de bandera para los días considerados laborables en el periodo comprendido entre las 07:00 y las 22:00 Horas.
- b) Bajada de bandera para los días considerados laborables en el periodo comprendido entre las 22:00 y las 07:00 Horas, y fines de semana y días considerados festivos entre las 08:00 y las 24:00.
- c) Bajada de bandera para los fines de semana y días considerados festivos entre las 00:00 y las 08:00. Así como el periodo completo del 6 al 14 de julio, los días completos de 25 de diciembre, 1 y 6 de enero, y a partir de las 18:00 horas los días 24 y 31 de diciembre y 5 de enero.

2. Existen cuatro suplementos a añadir a las tarifas anteriores en el caso de que se den las circunstancias que se describen a continuación:

- a) Suplemento por servicio a las estaciones de tren: Se aplicará en aquellos servicios con origen o destino en la estación de tren.
- b) Suplemento por servicio a la estación de autobuses: Se aplicará en aquellos servicios con origen o destino en el interior de la estación de autobuses o en los servicios con origen o destino en la parada en el exterior de la estación de autobuses cuando esté cerrado el acceso a la parada interior.
- c) Suplemento por servicio al aeropuerto: Se aplicará en aquellos servicios con origen o destino en el aeropuerto.
- d) Suplemento por concertación telefónica del servicio o a través de otros sistemas similares: se aplicará en aquellos servicios concertados telefónicamente, **aplicación móvil o similar**.

El valor del suplemento por concertación telefónica del servicio o a través de otros sistemas similares se diferenciará únicamente según el periodo temporal en que se inicie el servicio y estará limitada su aplicación por el reloj y calendario interno del taxímetro, teniendo en cuenta el siguiente cuadro:

Días laborables de 7:00 a 22:00 h	Fines de semana, festivos y servicio nocturno en días laborables de 22:00 a 7:00 h
Suplemento T1	Suplemento T2

3. Los suplementos tienen una serie de incompatibilidades que se describen a continuación:
- a) No se podrá cobrar dos veces el mismo suplemento en el mismo servicio.
 - b) No se podrá cobrar en servicios iniciados en paradas el suplemento de concertación por teléfono o a través de otros sistemas similares.
 - c) Será requisito para la activación y aplicación del suplemento de concertación telefónica o a través de otros sistemas similares que el taxímetro y el módulo hayan estado 45" en posición "T".
 - d) No se podrá cobrar más de dos suplementos por servicio.
4. La aplicación de los suplementos será al finalizar el servicio.
5. En los casos de la realización de transporte de encargos el módulo indicará el carácter alfanumérico "T" o "t" desde el inicio al final de la carrera, y el precio se calculará como el resultado de multiplicar la distancia recorrida y el precio kilómetro correspondiente.
6. En los casos de aplicación de precio fijo cerrado el módulo luminoso indicará el carácter alfanumérico "5" o "F" **desde la recogida de la persona usuaria hasta el final de la carrera**.

Artículo 43. Tiempo de espera.

- 1. Cuando **las personas usuarias abandonaren** transitoriamente el vehículo, **la persona que preste servicio de taxi** que deba esperar su regreso podrá recabar de **las personas usuarias**, a título de garantía y con extensión de recibo, el importe del recorrido efectuado, más media hora de espera, en zona urbana; y una hora, en interurbana. Agotados estos periodos, **la persona que preste servicio de taxi** podrá considerarse **desvinculada** del servicio, a no ser que se hubiere acordado otra cosa.
- 2. Cuando **la persona que preste servicio de taxi** fuere **requerida** para esperar a **las personas usuarias** en lugares con limitación de estacionamiento, podrá reclamar el importe del servicio

efectuado, sin obligación de continuar éste, a no ser que el tiempo de espera sea inferior al del estacionamiento temporal autorizado.

3. Cuando un servicio haya sido previamente concertado por vía telefónica o por cualquier otro medio y la persona que preste el servicio de taxi comparezca en el lugar de recogida a la hora acordada sin que la persona usuaria se encuentre presente, no estará obligada a esperar más de diez minutos contados desde la hora concertada para el inicio del servicio.

4. En los supuestos en que la persona que preste el servicio de taxi llegue al lugar de recogida con posterioridad a la hora concertada para el inicio del servicio y la persona usuaria no se encuentre presente en dicho lugar, no estará obligada a esperar más allá de quince minutos desde la hora concertada, siempre que haya intentado contactar con la persona usuaria mediante llamada telefónica u otro medio de comunicación disponible sin obtener respuesta o confirmación de que vaya a hacer uso del servicio.

CAPÍTULO IV.- DE LAS EMISORAS DE RADIO Y OTROS SISTEMAS DE COMUNICACIÓN PARA LA CONCERTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI

Artículo 44. De las emisoras de radio y otros sistemas de comunicación para la concertación del servicio de taxi.

1. Todas las emisoras de radio y los sistemas de comunicación que se utilicen para la concertación del servicio de taxi requerirán la previa autorización de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Dicha autorización y su mantenimiento en el tiempo estarán condicionados a la garantía de libre asociación **de las personas titulares** de licencias. Se considerarán contrarias a dicha garantía de libre asociación la imposición de cuotas o derechos de asociación desproporcionados, arbitrarios y/o injustificados, la discriminación en los derechos y deberes de **las personas asociadas** en razón de su antigüedad en la asociación o de cualquiera otra característica subjetiva y, en definitiva, toda práctica o disposición contraria al acceso y a la participación en condiciones de equidad de cualquier **persona** titular de licencia. La Mancomunidad podrá requerir en cualquier momento, tanto de oficio como a instancia de parte, la información y documentación que considere pertinente al objeto de verificar el mantenimiento de la garantía de libre asociación.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá en todo momento promover las actuaciones que considere necesarias para facilitar la contratación de los servicios por parte de **las personas usuarias** a través de cualesquiera sistemas tecnológicos, incluida la telefonía.

2. Las emisoras de radio deberán llevar un registro relativo a los servicios que presten y a la atención a **las personas usuarias**, en especial al número y características de los servicios contratados, a los servicios demandados que no han podido ser atendidos y a las quejas y reclamaciones de **las personas usuarias**. Dicho registro deberá ser mantenido un mínimo de 3 meses.

3. La concertación de los servicios podrá ser de dos tipos:

a) Los servicios de taxi pedidos por **las personas usuarias** para su realización inmediata.

b) Los servicios de taxi solicitados por **las personas usuarias** para su realización en otro momento. En este caso, el registro recogerá, además, el día, hora y lugar en que se tiene que hacer el servicio.

TÍTULO IV.- DE LA INSPECCIÓN, DE LAS RECLAMACIONES Y DE LAS SANCIONES

CAPÍTULO I.- INSPECCIÓN DEL SERVICIO

Artículo 45. Revisiones.

1. De las revisiones del vehículo.

a) Revisión previa.

No se pondrá en servicio ningún vehículo que no goce de la autorización pertinente, para lo cual deberá ser previamente revisado en sus condiciones de seguridad, conservación y documentación por el órgano competente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

b) Revisiones ordinaria (visado) y extraordinaria.

Los vehículos objeto de esta Ordenanza se someterán a la revisión ordinaria, denominada también visado, y a cuantas otras, de carácter extraordinario, sean convocadas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Los vehículos que no superaren las revisiones a que fueran sometidos no podrán prestar servicios hasta que no se subsanen las deficiencias observadas, y así sea refrendado por los servicios de inspección.

2. Del suministro de datos del taxímetro.

Las personas titulares de las licencias serán las responsables de facilitar periódicamente aquellos datos que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona haya establecido como necesarios y con el procedimiento que se marque.

3. De la inspección del sistema tarifario.

a) Inspección ordinaria (visado).

Todos los elementos del sistema tarifario, sin perjuicio del examen reconocimiento a que puedan quedar sometidos por las entidades competentes, se podrán revisar por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

b) Inspección extraordinaria.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona podrá, en cualquier momento, ordenar y proceder a la revisión de todos o alguno de los elementos del sistema tarifario, a fin de comprobar, principalmente, los extremos siguientes relativos al aparato taxímetro:

1.º Que el aparato indique de forma visible, desde el exterior y a distancia, si el vehículo se encuentra libre u ocupado.

2.º Que marca, clara y exactamente, las cantidades devengadas como importe del viaje, con arreglo a las tarifas oficiales en vigor, tanto por los recorridos efectuados, tiempo de parada o espera, como separadamente, por los servicios suplementarios prestados, caso de que hayan sido autorizados.

3.º Que los precintos sean fácilmente visibles en una inspección en la calle.

4.º El buen estado de los precintos oficiales.

5.º Que el diámetro de las cubiertas de las ruedas sea el indicado en la última verificación oficial que conste en la libreta que acompaña al aparato.

6.º Que el aparato no presente orificios, abolladuras o señales de haber sido golpeado, forzado o manipulado en su caja.

4. De las deficiencias de los elementos del sistema tarifario.

Si como resultado de las revisiones ordinarias o extraordinarias, de los elementos del sistema tarifario se observare alguna deficiencia en su colocación, funcionamiento, u otras condiciones que deban reunir, se procederá a la inmediata retirada del vehículo del servicio, el cual no podrá retornar mientras la autoridad o servicios municipales que observaron la deficiencia no den su visto bueno a la subsanación que deba efectuarse.

5. De las denuncias de anomalías de los elementos del sistema tarifario.

a) Sin perjuicio de las verificaciones oficiales, cualquier **persona usuaria** del taxi podrá denunciar ante la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, o ante las organizaciones de consumidores y usuarios, toda aquella anomalía en el estado o funcionamiento de los elementos del sistema tarifario además de cualesquiera otras deficiencias del servicio.

b) En el supuesto de no confirmarse la denuncia, **la persona** denunciante satisfará el importe del servicio, así como los gastos resultantes de la verificación oficial que, por tal motivo, se hubiere efectuado.

c) En esta verificación se permitirá un pequeño margen de error en el funcionamiento del aparato, que nunca podrá ser superior a lo establecido en la normativa vigente.

6. Del suministro de datos de las emisoras **o plataformas que concierten servicios.**

Las asociaciones que gestionen emisoras, plataformas u otras personas físicas o jurídicas que realicen contratación telefónica o mediante otros sistemas tecnológicos deberán suministrar a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona **cuanta información les sea requerida relativa a la prestación del servicio de taxi y a la atención a las personas usuarias y, especialmente, la referida al número y características de los servicios contratados, tanto de realización inmediata como diferida; a los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos; a las quejas y reclamaciones formuladas por las personas usuarias; a los servicios contratados a través de cada canal de contratación, ya sea telefónico, mediante aplicación móvil o cualquier otro sistema tecnológico; así como a los servicios concertados para su realización con taxímetro, con precio fijo cerrado u otro.** Toda esta información deberá ser transmitida conforme al procedimiento que establezca la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

CAPÍTULO II.- RECLAMACIONES

Artículo 46. Reclamaciones de **las personas usuarias.**

1. La Mancomunidad dispondrá de un servicio de atención **a la ciudadanía**, de tal manera que **la ciudadanía** puedan, por diferentes vías, plantear reclamaciones, solicitudes y avisos.

2. Cada vehículo llevará un único libro de reclamaciones, que coincidirá con el libro de reclamaciones exigido para el transporte interurbano y estará ajustado a lo dispuesto en la normativa sobre documentos de control. Dicho libro de reclamaciones estará a disposición de **las personas usuarias**. Cuando haya una reclamación, una de las copias será enviada obligatoriamente por **la persona** titular de la licencia a la Mancomunidad antes de las 72 horas siguientes desde el momento en que la reclamación se hubiere producido. Junto con la hoja de reclamación, **la persona** titular de la licencia podrá enviar un escrito en el cual presente las alegaciones que considere oportunas.

En caso de que la persona titular de la licencia no tenga autorización interurbana, solicitará a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona el libro de reclamaciones.

3. Las reclamaciones que se hagan a través de emisoras de radio u otros sistemas tecnológicos, deberán ser remitidas a la Mancomunidad por las asociaciones que gestionen dichas emisoras o por otras personas físicas o jurídicas que realicen contratación telefónica o mediante otros sistemas tecnológicos dentro de las 72 horas siguientes al momento en que la reclamación se hubiere producido.

4. En los supuestos contenidos en los apartados 1 y 3 de este artículo, se remitirá copia de las reclamaciones a la persona titular de la licencia o, en su caso, a la emisora de radio o persona física o jurídica responsable del sistema de concertación del servicio del taxi, para que, en el plazo de 10 días, alegue lo que estime conveniente. A la vista de la reclamación y, en su caso, del escrito de alegaciones, la Mancomunidad, si lo estima conveniente, ejercerá su potestad sancionadora.

Artículo 47. De la reclamación de objetos perdidos.

Las personas que presten servicio de taxi, al finalizar cada servicio, revisarán el interior del vehículo con objeto de comprobar si las personas usuarias han olvidado alguna de sus pertenencias en el mismo. De ser así, deberá depositarla en las oficinas habilitadas al efecto, en el plazo de 48 horas siguientes a su hallazgo.

CAPÍTULO III.- DE LAS SANCIONES

Artículo 48.- De las sanciones.

1.- Si la persona responsable reconoce su responsabilidad en cualquier momento anterior a la resolución y no realiza el pago voluntario de la sanción, se aplicará una reducción del 25% sobre el importe de la sanción propuesta.

2.- Si la persona responsable realiza el pago voluntario de la sanción en cualquier momento anterior a la resolución pero no reconoce su responsabilidad, se aplicará una reducción del 25% sobre el importe de la sanción propuesta.

3.- Si la persona responsable reconoce su responsabilidad y realiza el pago voluntario de la sanción en cualquier momento anterior a la resolución, se aplicará una reducción del 50% sobre el importe de la sanción propuesta.

4.- En todos los casos, para que la reducción sea efectiva, la persona responsable deberá presentar un documento en el que conste su desistimiento o renuncia expresa a cualquier acción o recurso en vía administrativa.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.

~~De conformidad con el artículo 50.3 de la Ley Foral 9/2005, a partir de la entrada en vigor de la presente ordenanza, las licencias que hubiesen sido otorgadas por los municipios incluidos en el artículo 2 de esta ordenanza tendrán el mismo régimen jurídico, independientemente del municipio al que pertenecieron anteriormente.~~

Disposición adicional primera. Sistemas de retención infantil (SRI).

1. La Mancomunidad, en colaboración con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi, promoverá la progresiva incorporación de sistemas de retención infantil en los servicios de taxis concertados por las personas usuarias para su realización en otro momento.

2. La incorporación de estas medidas ha de tener en cuenta la viabilidad técnica, la garantía de la calidad de servicio a las personas usuarias y la rentabilidad económica para las personas titulares de la actividad.

Disposición adicional segunda. Obligación de relacionarse electrónicamente con la Mancomunidad.

1. Las personas titulares de la licencia de taxi área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo en materia de taxi.

2. Las notificaciones que deba efectuar la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo en materia de taxi con las personas titulares de una licencia de taxi del área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la comarca de Pamplona se realizarán a través de medios electrónicos.

Disposición adicional tercera. Adaptación de vehículos en caso de nuevas integraciones.

1. Las personas titulares de licencias de taxi de los municipios que se integren en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en 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 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 a la persona interesada, no podrá prestar servicio en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en 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.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.-ADAPTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.

~~La adaptación de los vehículos a los requisitos exigidos en el Capítulo II del título tercero de la presente ordenanza y demás normativa aplicable deberá llevarse a cabo en el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de las modificaciones de esta Ordenanza.~~

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.

~~Las licencias que temporalmente no dispongan de módulos luminosos de tarifa múltiple que puedan representar los caracteres alfanuméricos, procederán del siguiente modo:~~

~~En los momentos en que vaya en busca de un cliente que ha concertado el servicio a través de contratación telefónica u otro sistema tecnológico similar deberá llevar el taxímetro y el módulo apagado.~~

~~En los momentos en que está tramitando el pago o abono del servicio prestado, el módulo permanecerá apagado.~~

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.

~~Las licencias que, en la fecha de entrada en vigor de esta disposición transitoria, tuvieran adscrito un vehículo con una antigüedad superior a 5 años y medio desde la primera matriculación, deberán presentar toda la documentación necesaria, incluido el pago de la tasa correspondiente, para realizar el visado antes de alcanzar los 10 años de antigüedad desde la primera matriculación del vehículo.~~

Disposición transitoria primera.- Permiso de conducción profesional del taxi.

1. Las personas que sean titulares de licencias de taxi y las personas que estén contratadas en algún momento en el periodo comprendido entre la entrada en vigor de la presente ordenanza y el 1 de marzo de 2028, obtendrán de oficio el permiso de conducción profesional del taxi en caso de no tenerlo previamente.

La fecha de obtención del permiso de conducción profesional del taxi se corresponderá con la fecha de entrada en vigor de la presente ordenanza para los casos en que la titularidad o el contrato existiera antes de la entrada en vigor, y será la fecha de la contratación y transmisión definitiva para el resto de casos.

2.- Las personas titulares de las 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 de conducción profesional del taxi en el momento en que se produzca la integración.

3. El requerimiento del permiso de conducción profesional entrará en vigor a partir del 1 de marzo de 2028.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a la presente ordenanza o contengan disposiciones **contrarias** 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.~~

Disposición final. Entrada en vigor.

Las presentes modificaciones entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra.