



Se ha recibido en este Servicio de Secretariado del Gobierno, Relaciones Institucionales y Acción Normativa un Anteproyecto de Ley Foral de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi. Examinado el mismo, se emite el siguiente y único

INFORME

I. ANTECEDENTES DE HECHO

Se ha remitido a este Servicio el citado Anteproyecto de Ley Foral acompañado, de la Orden Foral de inicio del procedimiento, acreditación de los trámites de consulta previa e información pública, incluyendo sendos informes del resultado de los mismos, memoria normativa, memoria económica (con el Visto Bueno de la Intervención Delegada de Hacienda), memoria justificativa, memoria organizativa, informe sobre cargas administrativas, informe de impacto de género y el informe sobre impacto por razón de orientación sexual, expresión de género e identidad sexual o de género junto con sus respectivos informes de observaciones realizados por el Instituto Navarro para la Igualdad, informe de evaluación de impacto climático junto con su informe de observaciones realizado por el Servicio de Economía Circular y Cambio Climático, informe de impacto sobre accesibilidad y discapacidad, Certificado favorable de la Comisión Foral de Régimen Local, finalizando con el informe jurídico de la Secretaría General Técnica del Departamento de Cohesión Territorial.

De su examen pueden extraerse, a juicio de quienes suscriben, las siguientes

II. CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera. Objeto de la norma.

El objeto del anteproyecto analizado es la modificación de Ley Foral de 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

Segunda. Competencias en cuyo ejercicio se pretende dictar la Ley Foral y rango normativo.

La competencia para la regulación de este anteproyecto de modificación de Ley Foral se basa en la competencia exclusiva de la Comunidad Foral de Navarra en materia de transportes terrestres que transcurran íntegramente en territorio foral, en virtud de lo dispuesto en el artículo 49.1.f) de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra (LORAFNA), competencia que se ejerció para aprobar la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, que ahora se modifica.

La iniciativa legislativa está atribuida al Gobierno de Navarra en el artículo 19.1 a) de la LORAFNA, así como en el 7.3 de la Ley Foral 14/2004, de 3 de diciembre, del Gobierno de Navarra y de su Presidenta o Presidente, cuyo ejercicio se materializa mediante la elaboración, aprobación y remisión posterior de los proyectos de Ley Foral al Parlamento de Navarra (art. 51).

Así pues, la titularidad de dichas competencias permite a la Comunidad Foral el ejercicio de su potestad legislativa a través de la aprobación de Leyes Forales (arts. 20.1 y 40 de la LORAFNA), por lo que la forma que presenta la norma - Ley Foral- es la correcta de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Tercera. Adecuación al procedimiento de elaboración de las disposiciones con rango de ley foral.

El procedimiento para la elaboración y tramitación de los anteproyectos de ley foral cuya aprobación compete al Gobierno de Navarra se encuentra regulado en la actualidad en la Ley Foral 11/2019, de 11 de marzo, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y del Sector Público Institucional Foral.

Asimismo, el Gobierno de Navarra aprobó, por Acuerdo adoptado en sesión celebrada el 27 de noviembre de 2006, unas Instrucciones para la elaboración y tramitación de anteproyectos de leyes forales, proyectos de decretos forales legislativos y proyectos de disposiciones reglamentarias cuya aprobación sea competencia del Gobierno de Navarra, que hay que considerar vigentes en la medida que no se oponen a lo regulado.

Con arreglo a todo ello, y según la documentación remitida a este Servicio, el procedimiento se está tramitando de forma correcta hasta el momento. No obstante, se observa:

-que no figura entre la documentación remitida el Certificado de la sesión del Consejo Navarro del Taxi celebrada el 28 de octubre de 2024, donde se dice constar que el anteproyecto de ley foral de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi ha sido sometido a su consideración y que ha obtenido informe favorable.

- que, salvo error por nuestra parte, no figura en el expediente mención a la evaluación de impacto sobre niños, niñas y adolescentes a que se refiere el artículo 7 de la Ley Foral 12/2022, de 11 de mayo, de atención y protección a niños, niñas y adolescentes y de promoción de sus familias, derechos e igualdad.

- que no consta la efectiva remisión a todos Departamentos del Gobierno de Navarra, según lo previsto en el artículo 132.6 de la Ley Foral 11/2019, de 11 de marzo.

Cuarta. Sobre la forma y estructura de la norma.

Por su parte, la forma y estructura que han de presentar los proyectos de leyes forales y los proyectos de disposiciones reglamentarias cuya aprobación compete al Gobierno de Navarra se encuentran recogidas en unas reglas que elaboró la Dirección General de Presidencia y que, una vez sometidas a la consideración de todos los Departamentos a través de sus respectivas Secretarías Técnicas, y con el visto bueno de todas ellas, se formalizaron como tales en el mes de enero de 2004 para lograr su efectiva aplicación por todas las unidades de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.

Estas instrucciones persiguen la calidad técnica de las disposiciones generales y la unificación de los criterios atinentes a la forma y estructura de las mismas. Con esta premisa, a continuación se ponen de manifiesto dos consideraciones a este respecto, con la finalidad de coadyuvar a la total adecuación del proyecto a las citadas Instrucciones:

A. De Redacción y Sistemática

- La parte expositiva de la norma debe figurar encabezada por un rótulo ubicado centrado en el texto que indique “Exposición de Motivos”, no “Preámbulo”.

- El nuevo texto en que consiste precisamente la modificación irá separado del texto marco en párrafos aparte, sangrado y entrecorillado.

- En el Artículo 34 falta el espacio entre el punto y el inicio del texto “4.Las emisoras de radio...”

- En el artículo 60, la expresión “se añade un apartado ñ)” indica que el carácter de esta disposición es de adición, por lo que se ha de entender que el texto actualmente en vigor no tiene apartado ñ). Sin embargo, sí existe letra ñ), con el siguiente tenor literal:

“ñ) Cualquiera otra infracción no prevista en los apartados precedentes, que las leyes reguladoras de los transportes terrestres califiquen como grave.”

Si el nuevo apartado sustituye al anterior, será modificativo, y si se incorpora como aditivo (sin alterar el texto anterior) no puede ser ordenado con la letra ñ) sino con la letra p), pudiendo también optarse por modificar el apartado ñ) para incorporar en él el nuevo texto y que el anterior pase a ser el contenido de la nueva letra o), como cláusula general, pasando la actual o) a ordenarse como p).

-En el segundo párrafo del artículo 20.4, se advierte sobre la posible presencia de una errata en la puntuación; a nuestro entender la omisión de una coma (,) entre “...de la Seguridad Social” y “...o en el régimen”. La redacción actual permite interpretar que los parientes más próximos pueden ser dados de alta en el régimen general, a elección del titular.

B. De Valoración Técnica.

- Artículo 20.2. Se sugiere concretar el instrumento normativo mediante el que la entidad local competente establecerá la periodicidad, como pudiera ser la ordenanza o, en su defecto, convocatoria o norma reglamentaria.

-Artículo 20.4, último párrafo. Según el texto que se anteproyecta:

“El incumplimiento del tiempo de prestación del servicio o de la remisión de la información requerida en los plazos establecidos, dará lugar a la revocación de la autorización de la persona conductora contratada, sin perjuicio de las posibles sanciones que se pudieran imponer.”

Comoquiera que el incumplimiento de la remisión documental en plazo está tipificado como infracción muy grave (art. 59, letra i), considérese si la accesoria

revocación de la autorización para contratar no podría ventajosamente sustituirse por la imposición de multa coercitiva, puesto que genera un perjuicio adicional indeseado:

- sobre la persona contratada que, actuando de buena fe, no es responsable del incumplimiento del titular pero que, sin embargo, dejaría de poder realizar el servicio para el que fue contratado.

- sobre la propia prestación del servicio de taxi, en particular cuando la contratación obedece a la cobertura del servicio durante el periodo en el que el titular permanezca en situación de incapacidad laboral.

- Disposición Transitoria. Valórese si sería conveniente incluir en el anteproyecto plazo de adaptación de las Ordenanzas a la modificación normativa, así como para regular la normativa aplicable a las convocatorias de adjudicación de licencias que se encuentren pendientes de concluir en el momento de su entrada en vigor.

Quinta. Aspectos de fondo.

En relación con la regulación sustantiva contenida en el proyecto examinado, no se considera preciso hacer ninguna observación.

Según lo expuesto pueden extraerse, a juicio de quienes suscriben, las siguientes

III. CONCLUSIONES

1ª.- El proyecto analizado se está tramitando adecuadamente, pero debe tenerse en cuenta lo recogido en este informe de cara a la completitud del expediente

2ª.- Se recomienda considerar las modificaciones al texto propuestas referentes a la forma y estructura del mismo con el fin de lograr una mejor redacción y calidad técnica.

Es cuanto informa este Servicio de Secretariado del Gobierno, Relaciones

Institucionales y Acción Normativa.

Pamplona, a 7 de febrero de 2025

El Técnico de Administración Pública (Rama Jurídica)

Fecha: 2025.02.07
11:00:55 +01'00'

José Antonio Andrés Santos

El Jefe de la Sección de
Coordinación y Acción Normativa

 GARCIA LARREA
ROBERTO - DNI
[REDACTED]
2025.02.07
10:18:11 +01'00'

Roberto García Larrea

La Directora del Servicio de
Secretariado del Gobierno,
Relaciones Institucionales y Acción
Normativa

 Fecha:
2025.02.07
10:56:04
+01'00'

María Belén López Carballo