

**MEMORIA IMPACTO NORMATIVO ORDENANZA REGULADORA SERVICIO DE TAXI
AYUNTAMIENTO DE TORREVIEJA**

FICHA RESUMEN EJECUTIVO

Organo proponente	Ayuntamiento de Torreveija.
Fecha inicio	24 de enero de 2024
Título de la norma	Ordenanza Reguladora del servicio de taxi de Torreveija
Oportunidad de la propuesta.	
Situación que se regula	<p>a) Regular la utilización, tanto por parte del sector del taxi, como de la ciudadanía en general, de los vehículos, paradas y todos los elementos que conforman el servicio de taxi de la ciudad de Torreveija.</p> <p>b) Reforzar la eficacia de la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida.</p> <p>c) Dar respuesta a los cambios provocados por la continua evolución social, económica, medioambiental, cultural, técnica y tecnológica en el ámbito de la movilidad en general, y del transporte urbano en particular.</p>
Objetivos que se persiguen	<ul style="list-style-type: none"> - Mejora de la seguridad vial. - Eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida en el ámbito del transporte urbano y, en particular, en vehículos de turismo. - Participar en el impulso de la transformación urbana en una ciudad más sostenible desde el punto de vista ambiental y energético, utilizando vehículos de combustible alternativo.
Principales alternativas consideradas	La alternativa de no regular el uso del taxi lleva aparejada que la consecución de los objetivos que se persiguen no sea real, siendo claramente insuficiente para ello no regular la utilización de las infraestructuras adscritas al mismo. Es necesario, asimismo, establecer derechos y deberes a los usuarios y usuarias de este servicio para garantizar tanto su seguridad dentro de los taxis, como fuera de ellos.
Contenido y análisis jurídico	
Tipo de norma	Ordenanza
Estructura de la norma	La norma consta de una parte expositiva, integrada por la exposición de motivos, y una parte dispositiva, que incluye 54 artículos encuadrados en cinco títulos, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria y dos disposiciones finales.
Informes a recabar	Esta Ordenanza afecta al sector del taxi, por lo que será necesario recabar informes de las asociaciones representativas del sector.
Trámite de consulta e información públicas	La Ordenanza ha sido publicado para su trámite de consulta según establece el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común. Asimismo, durante su



	tramitación, se sustanciará el trámite de exposición pública regulado en dicha ley. Asimismo, se remitirá a las asociaciones representativas del sector del taxi, así como a las Asociaciones de Consumidores.
Análisis de impactos	
Adecuación al orden de competencias	La prestación del servicio de taxi es competencia municipal, según establece el artículo 4 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana, por no estar Torrevieja incluida en ningún área de prestación conjunta.
Impacto económico y presupuestario	La norma no tiene impactos económicos significativos, pues se trata de una Ordenanza que regula el comportamiento y usos de las infraestructuras de transporte en vehículos turismo.
	La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia, pues las empresas no utilizan este servicio.
	La norma no afecta a las cargas administrativas, pues no introduce ningún nuevo procedimiento para el ciudadano.
	No afecta a los presupuestos del Ayuntamiento de Torrevieja, pues es una materia transversal.
	La norma no tiene impacto de género, aunque se adjunta informe de impacto de género.
	La norma no tiene impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género, pues es aplicable a todo el mundo por igual.

1. INTRODUCCIÓN

Los informes de impacto normativo vienen definidos en el artículo 7.d de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

El artículo 2 del R.D. 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Impacto Normativo establece la estructura y contenido de dichos informes.

2. OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

La Ordenanza del Taxi vigente no cumple las especificaciones dadas por la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana, pues es anterior a ésta. Esta nueva ordenanza, pues, se adaptará a esta ley, aprovechando también para aclarar y determinar algunos procedimientos relacionados con el mundo del taxi, como pueden ser las pruebas de obtención del permiso de conductor local o las transmisiones de autorizaciones.

a) Fines y objetivos

Como se ha comentado, el fin general de la Ordenanza es regular el uso y comportamiento de los usuarios y usuarias del servicio de taxi, tanto a nivel de vehículos, como del resto de elementos que conforman el servicio. También se establecen las obligaciones y derechos de estos usuarios y usuarias al respecto, así como los de los trabajadores del servicio.

Los beneficios alcanzados por la ordenanza pretenden ser los siguientes:

1. De carácter ambiental. El nuevo servicio tiene un claro beneficio ambiental, adaptándose



a la nueva normativa de movilidad y ambiental vigente. No obstante, la nueva Ordenanza no incide directamente sobre este carácter, pues es una norma mucho más específica.

2. De tipo económico. El nuevo servicio no incide en este aspecto, salvo en el procedimiento de aprobación. Así, las tarifas urbanas de taxi serán aprobadas en Ordenanza fiscal reguladora independiente.

3. De tipo social. El buen uso por parte de la ciudadanía tanto de los taxis, como de los elementos que los conforman, provocarán una buena convivencia entre las personas, tanto dentro como fuera de los vehículos, además de contribuir a la minimización de los tiempos muertos de los vehículos.

b) Adecuación a los principios de buena regulación.

La ordenanza es una norma muy específica para la utilización correcta de los taxis y elementos que conforman este servicio de transporte urbano. Esta norma se ha redactado cumpliendo, en este ámbito, con la normativa vigente en materia de movilidad y circulación, como es:

- La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como todas sus modificaciones.
- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y sus modificaciones.
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, y sus modificaciones.
- Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana.

Así como otras normativas más generales que, aun no incidiendo la Ordenanza directamente en ellas, también forman parte del nuevo servicio de taxi:

- Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.

Respecto a los principios de necesidad y eficacia, el proyecto de Ordenanza se adapta al interés general, por cuanto contiene los parámetros de la moderna gestión pública, pues tiene en cuenta que prescinde de medidas innecesarias y marca de forma clara y precisa los objetivos que se persiguen con la nueva regulación. La seguridad vial y el establecimiento de derechos y deberes para los usuarios y usuarias del taxi permiten que la prestación del servicio en que se basa pueda llevarse a cabo de manera más eficiente.

También se garantiza la máxima seguridad jurídica, al incorporarse la norma de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, con el fin de generar un marco normativo estable a nivel municipal.

La norma se ajusta al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible, tras constatar que no existen medidas menos restrictivas de derechos, o que supongan menos obligaciones a los destinatarios. Supone establecer un marco jurídico en el que se han elegido las medidas menos gravosas para las personas. A estos efectos, la ordenanza es coherente con este principio, puesto que no implica la asunción de nuevas cargas u obligaciones administrativas que las ya existentes anteriormente.



A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, tanto nacional como autonómico, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

De conformidad con el principio de transparencia, en la elaboración de la norma se ha cumplido con los trámites que dan participación y audiencia a los interesados. En aplicación del mismo, primeramente se ha dado publicidad al proyecto mediante el trámite de consulta pública en la página web del Ayuntamiento de Torre Vieja, cumpliendo así el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común; a continuación se solicitarán los informes a las diferentes asociaciones y confederaciones de taxis, tal y como indica la Ley 13/2017, para posteriormente llevar a cabo la información pública, una vez aprobada inicialmente por la Junta de Gobierno Local.

c) Análisis de alternativas

La consecución de los objetivos definidos y la solución a las necesidades mencionadas requiere un desarrollo normativo, por lo que las alternativas no normativas son claramente insuficientes. Se impone una alternativa normativa por establecer derechos y obligaciones y adaptar necesariamente su contenido a normativa superior.

Respecto a las alternativas normativas, es necesario redactar una Ordenanza completamente nueva, pues la existente adolece de poca claridad en algunos aspectos, así como en todo el régimen sancionador. Asimismo, dados los profundos cambios llevados a cabo en las normas ambientales y de movilidad en los últimos años, es necesario adaptar la ordenanza a esta nueva normativa.

3. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La ordenanza consta de 54 artículos, divididos en cinco títulos, además de tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria y dos disposiciones finales, además de dos anexos.

El Título I establece las disposiciones generales, definiendo los conceptos que aparecen en la Ordenanza y estableciendo las competencias de cada administración pública.

El Título II establece el régimen jurídico de funcionamiento del servicio de taxi. En este sentido, la ordenanza amplía y aclara la emisión de las autorizaciones para el permiso de conductor local, cuyo procedimiento se ha actualizado. Se añade aquí también el concepto de visado de autorizaciones, que aparecen en la Ley 13/2017, del Taxi. Respecto a los vehículos, la novedad más importante es la introducción de la obligatoriedad de vehículos de combustible alternativo en la renovación de la flota, aunque se admite el uso de los vehículos híbridos, pues en la Vega Baja del Segura en general, y en Torre Vieja en particular, hay escasez de infraestructura para la recarga de los vehículos de taxi tanto a nivel eléctrico como a nivel de gas.

Este Título, en su Capítulo 2, también deja previstos posibles beneficios fiscales por parte del Ayuntamiento para aquellos titulares de licencia que decidan utilizar vehículos de funcionamiento totalmente eléctrico y de GNC o gas natural.

El Título III establece el régimen tarifario. Este título tiene pocas novedades respecto a la ordenanza vigente hasta ahora, y se limita a aclarar el procedimiento de aprobación de las mencionadas tarifas y su funcionamiento.



El Título IV habla de las condiciones de prestación del servicio. Aunque también aquí hay pocas novedades respecto a la ordenanza vigente, se produce en este punto una adaptación a algunos aspectos contemplados en la Ley 13/2017, del Taxi, como puede ser el servicio telemático o las paradas.

Por último, el Título V establece el régimen sancionador. Aquí la novedad más interesante es que se establecen sanciones no solo a los taxistas y conductores que incumplan la ordenanza, sino también a los usuarios que hagan un mal uso del servicio de taxi, como servicio público que es.

El anexo I reproduce el artículo 1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, sobre actividades incompatibles para la obtención de autorizaciones de taxi. El anexo II conforma el cuadro de sanciones de la Ordenanza.

b) Encaje dentro del derecho nacional, autonómico y de la Unión Europea.

La ordenanza se engloba, a nivel local, para conseguir aquellos objetivos marcados por las diferentes normativas desarrolladas por la Unión Europea en materia de transporte y movilidad.

El R.D.L. 6/2015, de 30 de octubre, del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece los derechos y deberes de los usuarios y usuarias de las vías. En su artículo 7, establece las competencias de los municipios en esta materia:

“Corresponde a los municipios:

[...]

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Los vehículos de taxi no dejan de ser un tipo de vehículos a motor, por lo que este precepto es completamente aplicable a ellos. En este sentido, la Ordenanza municipal que regula este artículo en el Ayuntamiento de Torre Vieja es la Ordenanza de movilidad, siendo esta ordenanza un caso muy particular de la aplicación de esta ordenanza al caso de los taxis.

Asimismo, el artículo 39 de la citada ley establece también en su apartado 4 la competencia de los Ayuntamientos en el régimen de paradas y estacionamientos en vías públicas, y eso incluye las paradas de transporte público.

Este Reglamento también se adapta al R.D. 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Por otro lado, el artículo 4.2 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana, establece que *“los municipios que no formen parte de un área de prestación conjunta, con competentes sobre los servicios de transporte urbano en taxi que se presten íntegramente dentro de su municipio”*.

c) Normas que quedan derogadas.

Queda derogada la vigente ordenanza del taxi.

d) Vigencia de la norma

La vigencia será indefinida hasta que se produzca su derogación por norma posterior.

e) Rango normativo



El rango de ordenanza que se otorga a la norma se establece por ser el instrumento regulador que define en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local, para normativa de obligado cumplimiento de carácter local. Dado su carácter específico para un determinado modo de transporte y su carácter de uso general por parte de todos los ciudadanos y ciudadanas, se justifica su carácter de ordenanza.

f) Análisis sobre la adecuación de la propuesta normativa al orden de distribución de competencias

Tal y como indica el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local, corresponde a los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes la competencia en prestación del servicio de transporte urbano.

Tal y como indica el artículo 4 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana, corresponde a los ayuntamientos la competencia reguladora de este tipo de transporte urbano por no estar Torrevieja incluida en ningún área de prestación conjunta.

La presente ordenanza viene a completar el marco jurídico ya existente establecido tanto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, a nivel nacional, como en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, a nivel autonómico, y la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Torrevieja a nivel local.

4. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES

4.1 Impacto sobre la organización municipal

La prestación del servicio de taxi y por tanto la aprobación de esta Ordenanza no incide en la organización municipal, pues no se crean ni se suprimen órganos municipales, ni altera el reparto de atribuciones existente entre las distintas Areas del Gobierno Municipal.

4.2 Impacto económico

a) Impacto económico general

La Ordenanza marca unos marcos de comportamiento y hábitos de utilización de los elementos que conforman el transporte urbano en taxi que permita, a escala de gestión municipal, un modelo optimizado y sostenible.

- Efecto sobre los precios. No tiene efecto, pues la ordenanza no establece ningún tipo de tarifa, tasa o precio público. No obstante, el buen uso del servicio de transporte urbano en taxi, regulado en esta ordenanza, permitirá al usuario moverse mediante este servicio a costa de no utilizar el vehículo privado, con el ahorro que ello conlleva.
- Efecto sobre la productividad. No tiene efecto, pues la ordenanza no establece ningún tipo de medida sobre actividad económica alguna.
- Efecto sobre el empleo. La norma no incide en este campo.
- Efecto sobre la innovación. La norma no incide en este campo, aunque sí establece premisas para la optimización del uso del taxi para las personas usuarias mediante la utilización de nuevas tecnologías.
- Efecto sobre los consumidores. La norma incide claramente sobre los consumidores, pues son quienes en última instancia utilizan el servicio de transporte urbano en taxi. El efecto de la Ordenanza es conseguir unos hábitos de comportamiento y acción en el uso de este servicio que permita mejorar la seguridad, tanto en el interior como en el exterior de los vehículos, así como una minimización de los tiempos muertos.
- Efectos en relación con la economía europea y otras. Esta norma no incide en este campo, teniendo un ámbito puramente local.



- Efectos en relación con la unidad de mercado. Esta norma, por el mismo motivo expuesto anteriormente, no incide en este aspecto por su carácter meramente local.
- Efectos sobre las pymes. Una buena utilización del servicio de transporte urbano en general, y de taxis en particular, regulado en esta ordenanza, puede permitir a los trabajadores de las empresas de la ciudad, prácticamente pymes en su totalidad, llegar a su puesto de trabajo sin necesidad de utilizar el vehículo privado, lo que se traduce en un ahorro de costes para estas personas trabajadoras, así como de las ventajas ambientales correspondientes.
- Efectos sobre la competitividad. Esta norma no incide en este campo, teniendo un ámbito puramente local.

b) Efectos sobre la competencia

Esta norma no incide en este campo, teniendo un ámbito puramente local.

4.3 Impacto presupuestario.

La ordenanza de uso del taxi no produce impacto presupuestario alguno.

4.4 Impactos sociales

a) Impacto por razón de género

En el marco de los objetivos de la acción comunitaria prevista para la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres, conforme al artículo 6 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, estableció la obligatoriedad, en los procedimientos de elaboración de proyectos de ley y otra normativa, de incorporar un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que establecen los mismos. Por ello se ha procedido a llevar a cabo un informe de impacto de género, adjunto al expediente, en el que se llega a la conclusión de que esta Ordenanza no tiene impacto negativo por razón de género.

b) Impacto sobre la infancia, adolescencia y la familia.

La Ordenanza puede tener un impacto positivo sobre la infancia, adolescencia y familia, pues su cumplimiento permitirá a los jóvenes tomar conciencia de la importancia del transporte sostenible y las ventajas de su uso para los beneficios ambientales, de seguridad vial y de regulación del tráfico.

c) Impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

Esta Ordenanza no tiene ningún tipo de impacto sobre la orientación sexual, identidad o expresión de género.

4.4 Detección y medición de las cargas administrativas

No se contemplan nuevas cargas administrativas.

4.5 Otros impactos

La presente ordenanza tiene un claro impacto positivo en el medio ambiente y cambio climático, así como en la movilidad, acorde con las leyes y normativa de las que emana.

5. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS REALIZADAS.

La tramitación administrativa de la presente Ordenanza seguirá el procedimiento indicado al efecto por la normativa aplicable, básicamente la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común, así como la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local.

5.1 Consulta pública

Tal y como indica el artículo 133 de la Ley 39/2015, se dispuso consulta pública del



reglamento en la página web del Ayuntamiento de Torrevieja durante el plazo establecido, no habiéndose presentado ningún tipo de observación al respecto.

5.2 Informes

No resulta necesario solicitar informes sectoriales a ningún órgano, entidad o administración, salvo las necesarias de fiscalización e Intervención municipales.

No obstante, sí que se remitirá la ordenanza, y se tendrán en cuenta en su redacción, a las asociaciones representativas del sector del taxi, pues son los organismos más afectados por su puesta en marcha.

5.3 Trámite de audiencia.

Tal y como indica la normativa vigente, una vez aprobada por la Junta de Gobierno Local el Proyecto de Ordenanza del Taxi, será sometida a información pública.

Documento firmado electrónicamente

