

Ref. Informe 1/2021

Artículo 26 LG

INFORME 1/2021 DE COORDINACIÓN Y CALIDAD NORMATIVA DE LA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECE UNA MORATORIA EN LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS ADSCRITOS A LICENCIAS DE AUTOTAXI EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras ha remitido el proyecto de decreto por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a licencia de autotaxi en la Comunidad de Madrid, que, junto con su correspondiente memoria del análisis de impacto normativo (en adelante MAIN), somete, con fecha de 5 de enero de 2021, a informe de calidad normativa de esta Secretaría General Técnica, conforme a lo previsto en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno (en adelante, LG), en relación con el artículo 2 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa y el artículo 15.3.a) del Decreto 282/2019, de 29 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia.

Efectivamente, el artículo 15.3.a) del Decreto 282/2019, de 29 de octubre atribuye a la Secretaría General Técnica de esta consejería la competencia para la emisión del informe de calidad normativa, con la finalidad de garantizar la coordinación y la calidad de la actividad normativa del Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Conviene advertir que en materia de procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en el ámbito de la Comunidad de Madrid se aplica, con carácter supletorio, conforme a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley Orgánica 3/1983, de



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **1257852916459949995333**

25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, la regulación estatal contenida en la LG y sus disposiciones de desarrollo en materia de coordinación y calidad normativa, en particular, el Real Decreto 1081/2017 citado arriba, el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo y su Guía Metodológica aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009, todo ello sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones específicas adoptadas por la Comunidad de Madrid, especialmente en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid (en adelante, LTPCM), así como las demás citadas en el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 5 de marzo de 2019, por el que se aprueban las instrucciones generales para la aplicación del procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general (en adelante, Instrucciones del Consejo de Gobierno).

Examinado el contenido del proyecto normativo referido y su correspondiente memoria, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 26.9 de la LG, se emite el siguiente informe de coordinación y calidad normativa:

1. OBJETO

En la ficha del resumen ejecutivo de la MAIN se sintetiza el objetivo de la norma propuesta:

Que los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi vigentes a la entrada en vigor del Decreto, puedan seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta el día 31 de diciembre de 2021, aun cuando hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación, a partir del día 1 de enero de 2021.

2. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

2.1. Estructura.

El proyecto que se recibe para informe consta de un preámbulo, un artículo único y dos disposiciones finales.



2.2. Contenido.

El contenido del proyecto de decreto se resume en el apartado 2.a) de la MAIN:

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollen íntegramente en su ámbito territorial, dicta la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de regular los transportes urbanos y su coordinación con los interurbanos realizados en su territorio.

El desarrollo reglamentario de la citada ley fue llevado a cabo mediante el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de aplicación a todos los transportes públicos urbanos de viajeros realizados en vehículos de turismo en el ámbito de la Comunidad de Madrid. En el artículo 10 del citado Reglamento se establecen los requisitos necesarios para la obtención de las licencias, contemplando que los vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad de taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación.

El proyecto de Decreto consta de una parte expositiva en la que se expone, además de los antecedentes, la motivación a la que obedece la aprobación de la norma y se justifica que la propuesta es coherente con los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El articulado se compone de un artículo único y dos disposiciones finales.

El artículo único contempla dejar sin efecto la exigencia prevista en la letra e) del apartado 1 del artículo 10 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, de forma que a partir del día 1 de enero de 2021 y hasta el 31 de diciembre de 2021, los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi puedan continuar dedicados a su actividad aunque hayan alcanzado la antigüedad de 10 años, contada desde su primera matriculación.

La disposición final primera contempla que los municipios deberán aplicar lo previsto en la norma proyectada dejando sin efecto lo contemplado en sus Ordenanzas municipales y la disposición final segunda se refiere a la entrada en vigor de la norma.



3. ANÁLISIS DEL PROYECTO

3.1. Rango de la propuesta normativa, congruencia de la iniciativa con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea y con otras que se estén elaborando en la Comunidad de Madrid.

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española (en adelante CE) y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

Por su parte, el Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21ª de la CE, ostenta competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio de Delegación del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

Tal y como se indica en la MAIN, con motivo de la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, se declararon nulos los artículos 113 a 118 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que regulaban el transporte urbano de viajeros, así como el artículo 2.2, al considerar que la regulación que contenía sobre los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial. De ahí que la Comunidad de Madrid aprobara la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos siendo de aplicación a todos los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en su territorio.

El Consejo de Gobierno en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, puede aprobar mediante Decreto los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las Leyes emanadas de la Asamblea, así como los de las



Leyes del Estado cuando la ejecución de la competencia corresponda a la Comunidad de Madrid en virtud del Estatuto de Autonomía, o por delegación o transferencia, y ejercer en general la potestad reglamentaria siempre que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros.

El proyecto de decreto propuesto tiene carácter ejecutivo, en cuanto desarrolla y pormenoriza dicha ley, estableciendo una excepción temporal al cumplimiento de uno de los requisitos de la licencia de autotaxi previsto en el Decreto 74/2009, de 30 de julio, por lo tanto, para su aprobación es competente el Consejo de Gobierno, en función de lo establecido en el artículo 21.g) de la Ley 17/1983, de 13 de diciembre, del Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.

En consecuencia, puede afirmarse que, sin perjuicio de las observaciones incluidas en otros puntos de este informe, el rango y naturaleza de la norma propuesta se adecúa al objeto regulado y a lo establecido en el ordenamiento jurídico, estatal y autonómico, vigente.

3.3. Calidad técnica.

En relación con la calidad técnica de la propuesta, entendida como correcto uso del lenguaje y el cumplimiento de las Directrices de técnica normativa, aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, se formulan las observaciones que se exponen seguidamente:

(i) Respecto de la redacción del preámbulo se formulan una serie de observaciones de carácter formal que pueden contribuir a precisar su redacción. Como quiera que dichas observaciones se refieren a la mayor parte de sus párrafos, a fin de facilitar su exposición, seguidamente reproducimos el contenido completo del preámbulo incorporando las observaciones mencionadas, que se destacan en **negrita**:

Desde que el pasado 11 de marzo la Organización Mundial de la Salud declarase pandemia internacional a la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 y la posterior declaración del estado de alarma del Gobierno de España, **se han adoptado** medidas drásticas y excepcionales dirigidas tanto a la contención de



la enfermedad, como a paliar las consecuencias y efectos negativos que en el ámbito socioeconómico la situación está causando.

En la Comunidad de Madrid, la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, **en el ámbito** de sus competencias, **ha aplicado** en todo momento las indicaciones, recomendaciones e instrucciones dictadas por la Consejería de Sanidad, a fin de garantizar la prestación de los servicios en las mejores condiciones de seguridad para los ciudadanos. Así, cabe destacar que, debido al alto nivel de contagiosidad del virus, se han adoptado, desde el inicio de la pandemia y hasta la actualidad, numerosas medidas tendentes a limitar la movilidad de las personas.

Por ello, y debido **a la crisis económica provocada por la pandemia**, el transporte de viajeros en vehículo de autotaxi **viene sufriendo** una drástica reducción en su actividad, que, lejos de recuperarse de forma más o menos rápida, parece que podría alargarse durante **el presente ejercicio**, lo que hace preciso **adoptar medidas que minimicen** el perjuicio económico que la crisis **económica** está provocando **al sector del autotaxi, integrado** en su mayoría por **autónomos**.

El Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, establece **en su artículo 10.1.e)** que los vehículos adscritos a licencias de autotaxi no podrán continuar dedicados a la actividad de taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación. Exigencia que siendo de aplicación a todos los **municipios** de la Comunidad de Madrid, de acuerdo con la disposición final primera, se contempla en las distintas **ordenanzas reguladoras del servicio de taxi**. Con esta moratoria se permitirá a los titulares de licencias de autotaxi mantener adscritos a las mismas, hasta el día 31 de diciembre de 2021, los vehículos que, a partir del 1 de enero de 2021, inclusive, hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación.

El decreto se adecua a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; conforme a los principios de necesidad y eficacia, la norma viene justificada por el interés público de atender a la situación de inseguridad económica **que afecta al sector del taxi como consecuencia de la crisis económica provocada por la COVID-19**; de acuerdo con el principio de proporcionalidad, contiene la regulación imprescindible a fin de evitar que **durante el ejercicio 2021** los titulares de las licencias de autotaxi tengan que renovar el vehículo al que las mismas estén adscritas por haber alcanzado la antigüedad de 10 años; y conforme al principio de seguridad jurídica, pues, se adecua al procedimiento previsto en la normativa vigente de aplicación, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Asimismo, se adecúa al principio de eficacia ya que esta norma no conlleva cargas administrativas innecesarias y al principio de transparencia pues, en aplicación del mismo se ha dado publicidad al proyecto normativo con su publicación en el Portal de



Transparencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid y con su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

Durante su tramitación se han recabado los preceptivos informes de la Dirección General de Igualdad, de la Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad, de la Dirección General de Servicios Sociales e Innovación Social, así como el **informe de la Oficina de Calidad Normativa, del Comité Madrileño de Transporte por Carretera**, el de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid **y de la Comisión Jurídica Asesora. Asimismo, se ha realizado el trámite de audiencia e información pública a fin de hacer efectiva la preceptiva participación ciudadana.**

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, a propuesta del Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, **de acuerdo/oída** la Comisión Jurídica Asesora, el Consejo de Gobierno, previa deliberación, en su reunión del día ---- de ----.

(ii) Respecto al contenido del artículo único del proyecto ha de destacarse que su finalidad es establecer, como se ha dicho, la excepción durante el ejercicio de 2021 del requisito de la antigüedad de diez años establecido en el artículo 10.1.e) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, de modo que los titulares de licencias de autotaxi vigentes a la entrada en vigor de la norma proyectada cuyo vehículo cumpla la referida antigüedad durante 2021 podrán continuar vinculados a dichas licencias hasta el 31 de diciembre de 2021.

Siendo así, entendemos que dicha excepción será de aplicación a todos los municipios de la Comunidad de Madrid, aun cuando sus respectivas ordenanzas reguladoras del servicio de autotaxi hayan establecido, de acuerdo con lo dispuesto en el citado artículo 10.1.e), la referida antigüedad de diez años de los vehículos vinculados a sus respectivas licencias.

En este sentido, ha de considerarse que el artículo 9.3 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, precisa que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a las



normas dictadas al efecto por el correspondiente municipio u órgano supramunicipal, las cuales deberán seguir las reglas establecidas en el presente Reglamento.

La competencia de la Comunidad de Madrid para establecer el régimen jurídico de las licencias del taxi se encuentra reconocida en el artículo 9.3 de la citada Ley 20/1998, de 27 de noviembre, cuando determina que: "El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid, previo informe del correspondiente órgano de participación y consulta".

En el mismo sentido el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo hace una llamada a la aplicación al régimen de licencias del taxi de las normas dictadas al efecto por los municipios u órgano supramunicipal, las cuales habrán de cumplir las reglas establecidas en el propio Reglamento autonómico, ello ha supuesto, por lo tanto, que las ordenanzas municipales del taxi hayan establecido el requisito señalado en el artículo 10.1.e) referido al requisito de los diez años, que ahora la Comunidad de Madrid excepciona, en todo su ámbito territorial, de su aplicación durante el ejercicio 2021 por la razones apuntadas.

En definitiva, el esquema de fuentes normativas respecto de la regulación de las licencias del taxi establecido por la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, reconoce como norma de preferente aplicación el Reglamento aprobado por la Comunidad de Madrid, por lo tanto, la excepción que se establece en la norma proyectada será de aplicación directa a todos los municipios y órganos supramunicipales, tal y como reconoce la disposición final primera del proyecto.

4. MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

4.1. Contenido.

Se trata de una MAIN de tipo ordinario y su contenido se ajusta al modelo tipo adoptado por esta secretaría general técnica en aplicación de lo dispuesto en el



artículo 2 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo y en su Guía Metodológica de 2009.

La MAIN elaborada contiene también la ficha de resumen ejecutivo.

Respecto de su contenido conviene realizar las siguientes observaciones, sin perjuicio de las formuladas anteriormente en los comentarios al articulado:

(i) El apartado 1.b) se dedica a justificar la adecuación del proyecto normativo a los principios de buena regulación, afirmando que:

El decreto se adecua a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; conforme a los principios de necesidad y eficacia, la norma viene justificada por el interés público de atender a la situación de inseguridad económica sobrevenida derivada de la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID19.

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la norma proyectada contiene la regulación imprescindible a fin de evitar que en el año 2021 los titulares de las licencias de autotaxi tengan que renovar el vehículo al que las mismas estén adscritas por haber alcanzado la antigüedad de 10 años; y conforme al principio de seguridad jurídica, pues, se adecua al procedimiento previsto en la normativa vigente de aplicación, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Asimismo, se adecúa al principio de eficacia ya que esta norma no conlleva cargas administrativas innecesarias.

Se observa la necesidad de completar este análisis con una referencia al principio de eficiencia, que ahora se omite, y el principio de transparencia, cuyo cumplimiento sí se justifica en el preámbulo.

(ii) En el apartado I.c) de la MAIN se afirma que:

En tanto en que se pretende dejar sin efecto, de forma temporal, una condición recogida en un decreto, no se ha contemplado ninguna otra alternativa.

De conformidad con el artículo 26.3.a) LG, sin embargo, es necesario reflejar en la MAIN "las alternativas de regulación estudiadas, lo que deberá incluir una justificación de la necesidad de la nueva norma frente a la alternativa de no aprobar ninguna regulación, para lo cual podrá indicarse que no cabe otra alternativa posible



ya que se trata de establecer una excepción a una regla contemplada en una norma jurídica que requiere, por lo tanto, de otra norma jurídica que la adopte expresamente. O también que la alternativa de no establecer regulación alguna no parece razonable teniendo en cuenta la grave crisis económica que afecta, entre otros, al sector del taxi.

(iii) El impacto económico se analiza en el apartado IV de la MAIN, donde se afirma que:

La aprobación de este decreto no comporta ningún impacto económico ni en los gastos e ingresos públicos.

Debe observarse, sin embargo, que la razón de ser del proyecto de decreto, tal y como se expresa en el preámbulo y en la MAIN del proyecto de decreto, es precisamente "atender a la situación de inseguridad económica sobrevenida derivada de la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID19". Para corregir el carácter contradictorio de ambas afirmaciones se sugiere incluir en este apartado una sucinta descripción del número de vehículos afectados y, en la medida de lo posible, el ahorro medio y total para el sector del taxi que supone la medida propuesta.

(iv) En lo que se refiere a los impactos de carácter social, en el apartado V de la MAIN se afirma que la norma proyectada no presenta impactos relevantes por razón de género, ni en la familia, infancia y adolescencia, ni por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género, teniendo previsto, no obstante, solicitar los correspondientes informes a los órganos competentes.

(v) En la ficha de resumen ejecutivo de la MAIN se afirma que el proyecto de decreto "no tiene efectos significativos sobre la competencia". Se sugiere, no obstante, analizar si la moratoria propuesta pudiera tener algún efecto de este tipo al no afectar a otros sectores del transporte urbano de pasajeros, como, por ejemplo, el de vehículos de transporte con conductor.



4.2. Tramitación.

En el apartado VII de la MAIN se describe, del siguiente modo, la tramitación realizada y prevista para el proyecto de decreto:

La Comunidad de Madrid no tiene normativa propia que regule el procedimiento de elaboración de los reglamentos por lo que, en virtud del artículo 33 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, resulta de aplicación de carácter supletorio la legislación estatal, en concreto, la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno ajustándose la tramitación del proyecto al procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general previsto en el artículo 26 de la citada ley, así como a las Instrucciones Generales para la aplicación en el ámbito de la Comunidad de Madrid del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno, aprobadas por Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno.

Por concurrir circunstancias sobrevenidas derivadas de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, la declaración del Estado de alarma, y las numerosas restricciones a la movilidad impuestas, que exigen la aprobación urgente de la norma, de conformidad con lo que se establece en el artículo 27.1.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, en relación con la Instrucción 20 de las citadas Instrucciones Generales, por Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 29 de diciembre de 2020 fue declarada la tramitación urgente del Proyecto de Decreto por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a las licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid.

La tramitación de urgencia conlleva prescindir del trámite de consulta pública previa prevista en el artículo en el artículo 26.2 de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, y en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y reducir los plazos de los demás trámites a la mitad.

Por tanto, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, por afectar a los derechos e intereses legítimos de las personas, la norma proyectada será sometida al correspondiente trámite de audiencia e información pública y del preceptivo informe del Comité Madrileño del Transporte, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 2/2005, de 20 de enero, aunque, como se decía, los plazos estarán reducidos a la mitad del que corresponda.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 279/2019, de 29 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Políticas Sociales, Familias, Igualdad y Natalidad, con carácter previo se han solicitado e incorporado al expediente los informes de:

- La Dirección General de Igualdad de la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad, en virtud del artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de



marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres y 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

- La Dirección General de la Infancia, Familias y Natalidad la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad, en virtud de la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.
- La Dirección General de Servicios Sociales e Innovación Social de la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad, en virtud del artículo 45 de la Ley 2 /2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid y en el artículo 21.1 de la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBIfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid.

Además, en la tramitación del proyecto se recabarán los siguientes informes:

- De la Oficina de Calidad Normativa en virtud de lo que se dispone en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- De las Secretarías Generales Técnicas de acuerdo con lo previsto en el artículo 26 de la citada Ley y en el artículo 35 del Reglamento de Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y sus Comisiones, aprobado por Real Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno.
- De la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- De la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, en virtud del artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

También, se someterá a informe de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

El procedimiento para la aprobación de disposiciones de carácter general se encuentra, efectivamente, regulado en el artículo 26 de la LG, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 33 de su Estatuto de Autonomía y sin perjuicio de las especialidades establecidas en su legislación.

Los concretos trámites a los que deba someterse el proyecto en cuestión dependen, en definitiva, de su contenido. En concreto, como este proyecto de decreto es una disposición reglamentaria de carácter ejecutivo y todos los trámites propuestos son adecuados y preceptivos, debiendo apuntarse tan solo que debe sustituirse "Comité Madrileño de Transporte" por su denominación completa y correcta "Comité



Madrileño de Transporte por Carretera" (en virtud de lo establecido en Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid).

Se recuerda que conforme a lo dispuesto en el artículo 2.1 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, la MAIN debe contener las oportunas referencias a los informes o dictámenes preceptivos o facultativos, evacuados durante la tramitación y quedará reflejado el modo en que las observaciones contenidas en estos hayan sido tenidas en consideración por el órgano proponente en la redacción de la propuesta normativa.

Ha de destacarse también que la Guía Metodológica para la elaboración de la MAIN señala que se deben reflejar los informes acompañados por una breve síntesis de su contenido.

Finalmente, conviene recordar que el presente informe no es vinculante conforme a lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, si bien el centro directivo proponente deberá incluirlo entre la documentación que acompañe a la iniciativa normativa sometida a la aprobación del Consejo de Gobierno. En el caso de que las recomendaciones u observaciones contenidas en el presente informe no hayan sido aceptadas, deberán justificarse las razones de este rechazo de manera específica en la MAIN (artículo 3.7).

EL JEFE DE LA OFICINA DE CALIDAD NORMATIVA

Fdo.: Cayetano Prieto Romero

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Fdo.: Pablo García-Valdecasas Rodríguez de Rivera

