

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 429

3 de marzo de 2023

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 3 de marzo de 2023

ORDEN DEL DÍA

1.- C-267/2023 RGEP.2463. Comparecencia del Sr. D. Javier Fernández Valero, Presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

2.- Comparecencias con tramitación acumulada:

C-269/2023 RGEP.2470. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre su valoración de la Proposición de Ley PROP.L-26/2022

RGEP.25318, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía arts. 144 y 211 del Reglamento de la Asamblea).

C-271/2023 RGEP.2491. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

3.- C-197/2023 RGEP.1720. Comparecencia de un representante de la Asociación Empresarial de Alquiler de vehículos con y sin conductor de Madrid (ASEVAL), a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación que deja al sector de las VTC en Madrid la PROP.L-26/22 por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde se modifica el régimen sancionador de dicha ley. (Por vía del artículo 211 y artículo 144.1 del Reglamento de la Asamblea).

4.- Decisión respecto a la Ponencia, en relación con la Proposición de Ley PROP.L-26/2022 RGEP.25318, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

| | Página |
|---|---------------|
| - Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos. | 25293 |
| - Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en sus grupos. | 25293 |
| — C-267/2023 RGEP.2463. Comparecencia del Sr. D. Javier Fernández Valero, Presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea). | 25293 |
| - Exposición del Sr. Presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid..... | 25293-25298 |
| - Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Segura Gutiérrez. | 25298-25312 |

- Interviene el Sr. Presidente de la Asociación, dando respuesta a los señores portavoces. 25312-25315

Comparecencias con tramitación acumulada:

— **C-269/2023 RGEF.2470. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre su valoración de la Proposición de Ley PROP.L-26/2022 RGEF.25318, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía arts. 144 y 211 del Reglamento de la Asamblea).** 25315

— **C-271/2023 RGEF.2491. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**..... 25315-25316

- Exposición del Sr. Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid. 25316-25320

- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Segura Gutiérrez. 25321-25329

- Interviene el Sr. Presidente de la Federación, dando respuesta a los señores portavoces. 25330-25333

— **C-197/2023 RGEF.1720. Comparecencia de un representante de la Asociación Empresarial de Alquiler de vehículos con y sin conductor de Madrid (ASEVAL), a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación que deja al sector de las VTC en Madrid la PROP.L-26/22 por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde se modifica el régimen sancionador de dicha ley. (Por vía del artículo 211 y artículo 144.1 del Reglamento de la Asamblea).** 25333

- Exposición del Sr. Presidente de la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor..... 25334-25336

- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Segura Gutiérrez. 25336-25345

| | |
|--|-------------|
| - Interviene el Sr. Presidente de la Asociación, dando respuesta a los señores portavoces. | 25345-25349 |
| — Decisión respecto a la Ponencia, en relación con la Proposición de Ley PROP.L-26/2022 RGEP.25318, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. | 25349 |
| - Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega por una cuestión de orden..... | 25349 |
| - Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su Grupo..... | 25349 |
| - Votación y rechazo de la constitución de la ponencia..... | 25350 |
| — Ruegos y preguntas. | 25350 |
| - Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Moreno García. | 25350-25351 |
| - Se levanta la sesión a las 12 horas y 29 minutos. | 25351 |

(Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías, son las 9 horas y 2 minutos. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 3 de marzo de 2023. Y antes de entrar en el orden del día, como siempre y como cuestión previa, se solicita de los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos. ¿Por Unidas Podemos? *(Pausa.)* No. Sin novedad. ¿Vox? *(Pausa.)* Nada. ¿Grupo Socialista? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Más Madrid?

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Sí, yo mismo, Alberto Oliver, sustituyo a María Acín.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. ¿Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: De momento, Janette Novo sustituye a Nacho Catalá, y posiblemente Orlando Chacón sustituya a Carlos González Pereira.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Muchas gracias. Muy bien, pues empezamos. Procedemos a cumplimentar el orden del día previsto.

C-267/2023 RGE.2463. Comparecencia del Sr. D. Javier Fernández Valero, Presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Agradezco al señor Javier Fernández Valero que tome asiento aquí, con nosotros, en la Mesa, y le damos los buenos días y la bienvenida hoy a esta Comisión de Transportes. *(Pausa.)* Don Javier, ahora le voy a dar la palabra por un tiempo de quince minutos; si le parece bien, yo le aviso cuando le queden dos minutos para que..., o si quiere un poco antes se lo digo, como usted prefiera. *(Rumores.)* Un par de minutos. Y vamos a ser muy respetuosos con los tiempos porque tenemos muchas comparecencias. Le doy la palabra, y sepa que para comenzar su intervención tiene que darle al micrófono; aquí hay un botoncito. *(Rumores.)* No, el que pone micro. *(Rumores.)* Eso es. Bueno, pues cuando usted quiera.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): Señor presidente, señoras y señores diputados, buenos días a todos. Lo primero de todo, agradecer la invitación que nos ha hecho el Grupo Parlamentario Unidas Podemos para comparecer en esta Asamblea, en esta comisión, y poder intentar dar un poco de pábulo y un poquito de claridad a todo lo que nos está ocurriendo en el sector del taxi, con todas estas normativas nuevas y todas esas maneras que se están desarrollando en todos estos artículos y en todas estas nuevas normas, como la ley Ayuso de Uber, este nuevo reglamento que no sabemos qué contiene ni qué no va a contener, este régimen sancionador que parece mucho más laxo que el que teníamos.

Y, bueno, queríamos decir que actualmente aquí, en la Comunidad de Madrid, tenemos 8.700 VTC que están, de forma irregular o ilegal –como lo quieran llamar-, realizando funciones de taxi. De las aproximadamente 17.800 licencias VTC que hay en el territorio nacional, nosotros tenemos en la Comunidad de Madrid cerca del 49 por ciento de estas VTC. Todas estas empresas de VTC o todas estas plataformas de VTC que están trabajando actualmente aquí, en España, y sobre todo aquí, en la Comunidad de Madrid –que es lo que nos afecta a nosotros-, queremos decir que son empresas, son aplicaciones, que no tributan en España; ninguna de ellas tributa aquí, en España, en detrimento de, por ejemplo, nosotros, que somos cerca de 16.000 autónomos, el 85 por ciento unititulares de licencia y, bueno, pues todos tributamos nuestros impuestos aquí, en España, y creemos que es una tomadura de pelo lo que se está produciendo hacia el sector del taxi con estos apoyos tan radicales que se están haciendo por parte de muchos grupos políticos hacia estas plataformas de VTC.

Tras diversas reivindicaciones que hizo el sector del taxi en el año 2018, se aprobó el real decreto, conocido como decreto Ábalos, que venía a dar pábulo para que las comunidades autónomas y los ayuntamientos y los entes locales pudiesen regularizar, o regular de alguna forma, el servicio de las VTC ateniéndose, lógicamente, a la ratio 1/30, que ya es ley en la LOTT, ¿eh?, porque la ratio 1/30 ya es ley, y, bueno, ahora parece ser que, por una mala lectura que se hizo en aquel momento del artículo 21 de la ley ómnibus, se liberalizó el sector, se pidieron aquí VTC todo el mundo, gente con información privilegiada se benefició de estas circunstancias y, bueno, nos encontramos con que tenemos aquí un montón de VTC, autorizaciones de VTC, que están trabajando, ya les digo, de una manera irregular en la Comunidad de Madrid, amparados además, ahora más si cabe, por esta ley Uber de Ayuso, en nombre de una falsa libertad. Por cierto, además es una ley que no tiene régimen sancionador, que no conocemos ni sabemos el reglamento que tiene, porque es que el reglamento que tiene esta nueva ley de Uber, pues, realmente, es que parece la fórmula de la cocacola; no sabemos nada, no sabemos qué es lo que va a recoger, ni de qué manera, ni en qué se va a amparar, ni en qué nos va a afectar al resto de los distribuidores de servicios de transportes en la Comunidad de Madrid.

Sobre la ley ómnibus, el artículo 21 de la ley ómnibus, que viene a liberalizar los vehículos de alquiler sin conductor –isin conductor!, ¿eh?, quiero que quede bien claro, isin conductor!-, pues, bueno, esa mala lectura que se hizo de este artículo permitió que se viniesen aquí un montón de VTC, a cascoporro, y, bueno, no sabemos el motivo o si habría algún interés o algo ya premeditado para que eso ocurriese de esa manera. Según dijo, ya en el año 2010, el antiguo defensor del Pueblo, el señor Múgica, ya fallecido el hombre, que estuvo diez años en el cargo como defensor del Pueblo, que fue elegido por las tres quintas partes de las asambleas del Congreso y del Senado, así que no creo yo que sea una persona de dudosa valía o que sea una persona, no sé, de la que no se puedan tener en consideración sus expresiones, él viene a decir, literalmente: el servicio del taxi está dirigido ordinariamente al transporte en zonas urbanas o urbanizables donde el arrendamiento de servicios con conductor, VTC, ahora liberalizado, ino puede prestar servicio! Quiero que quede bien claro: ino puede prestar servicio! Esto está dicho en el año 2010 por el defensor del Pueblo, el señor Múgica.

Además de todo esto, por ejemplo, en los sitios donde ha habido una liberalización del sector del taxi, que se ha liberalizado, como se pretende ahora, desregularizar el sector del taxi, porque en

vez de regularizar las VTC en condiciones, lo que pretenden con estas nuevas normas es desregularizar el sector del taxi, ¡pues muy bien!, en todos los sitios donde se ha desregularizado el sector del taxi, en Estados Unidos, en Japón, en Corea, en Australia, en Irlanda, en Dublín, por ejemplo, en el Reino Unido, en todos los sitios han tenido que dar marcha atrás. ¿Por qué? Porque no se ha conseguido ni que sea mejor para el usuario, ni dar mejor calidad de servicio, ni dar mejores prestaciones; o sea, todo el mundo ha perdido, ni han ganado las compañías que hay explotadoras –por ejemplo, como en Estados Unidos, que son compañías, no como aquí, que somos mayoritariamente autónomos-, ni ganan esas compañías, ni ganan los autónomos, ni ganan los conductores y, sobre todo, pierden los usuarios porque no tienen capacidad de elegir, no tienen posibilidad de saber sus precios reales, se van a mover en criterios según alta demanda, baja demanda o como quieran.

Por cierto, ahora, en las enmiendas que ha presentado, el Grupo Parlamentario Vox pretende hacer un control sobre las tarifas de las VTC, ¡al alza!, para que no se disparen los precios al alza, pero no miran ustedes por el dumping de precios que hacen las VTC al taxi. Eso no, ustedes no ponen coto por abajo, solamente por arriba; por arriba, que no se pasen, que no cobren 150, que cobren 100, que ya está muy bien, ¿pero por abajo, cuando cobran la mitad del precio de lo que vale el servicio, cuando van a pérdidas, cuando hacen dumping al taxi? Por ahí ustedes no ponen ninguna tabla rasa para decir: ¡eh, hasta aquí! Como mínimo, deberían atenerse a las tarifas que ya hay de servicios interurbanos en la Comunidad de Madrid, de obligado cumplimiento para el taxi, además, porque nosotros nos regimos por doble tarifa, porque tenemos tarifa del ayuntamiento y tenemos tarifa de la Comunidad de Madrid, y nos regula perfectamente en precios, por arriba, por abajo y por todos los lados, porque es una tarifa de obligado cumplimiento.

Pues, bueno, queríamos hablar sobre reglamento de las VTC, que no lo conocemos, no sabemos qué es lo que van a recoger, pero sí entendemos que como mínimo tendrían que tener, ¡como mínimo!, una vuelta a base. Esta vuelta a base es muy sencilla: si la VTC no puede estar haciendo captación de servicios por la calle ni puede estar circulando en libre, ni puede estar estacionado esperando a captar un servicio, tendrá que ir a algún sitio, ese sitio tendrá que ser una base, y esa base lo lógico es que sea el domicilio fiscal de donde esté domiciliada esa autorización VTC, no puede estar dando vueltas, contaminando, utilizando aparcamientos públicos, utilizando como bases parkings, como el de Fuente de la Mora, un parking disuasorio que está lleno de VTC; el parking de Pitis, que está lleno de VTC; el parking de Batán, que es un parking de residentes donde las empresas de VTC están pagando el 50 por ciento de lo que paga un residente; o el parking que hay al lado del antiguo estadio Calderón, exactamente igual, están pagando el 50 por ciento de lo que paga un usuario, porque a un residente de la zona, si le cuesta la plaza 100 euros, a la VTC le cuesta 50. Un parking de servicio público, un parking público, lo están utilizando como base de operaciones cuando deberían utilizar de base de operaciones sus domicilios fiscales y, cuando acaben un servicio, irse allí hasta que les volviese a saltar un nuevo servicio.

También creemos que es muy importante la precontratación de servicios. Además, esta precontratación de servicios, lo que es la esencia de un servicio de VTC, la contratación, debería ser como mínimo de 24 horas; el día anterior tendrían que tener ya su hoja de ruta disponible para el día

siguiente y no tener captación inmediata, porque de inmediatez no la pueden tener nunca. Pero entendemos que si tuviesen realmente hecha una vuelta a base lógica y sensata y estuviesen en sus domicilios fiscales cuando acaban de hacer sus servicios, entendemos que con una hora de precontratación sería suficiente. Siempre estamos hablando sobre las VTC que puedan hacer servicios urbanos, no para las 8.700; 8.700 no pueden estar, son ilegales, el servicio que están haciendo esas 8.700 son ilegales.

Sobre el régimen sancionador de las VTC, bueno, entendemos que es un régimen sancionador mucho más laxo. ¡Oiga!, ¿por qué no dejan ustedes de hacer fórmulas? ¿Por qué no se dedican ustedes...? Dejen el régimen sancionador que tiene la LOTT, que ya es bastante contundente; no es necesario hacer nuevos inventos de regímenes sancionadores mucho más laxos, mucho más beneficiosos. Además, en otra de las enmiendas del Grupo Vox parece ser que pretenden que las sanciones que se les pongan a estas VTC sean culpa del conductor, que sea el conductor el que pague esas sanciones. O sea, a un conductor al que obliga su jefe a estar dando vueltas por Madrid, a ver si capta servicios, le sanciona la Policía, porque está captando servicios, y paga la sanción; a un conductor que trabaja en precario, que cobra 600 u 800 euros, porque paga él ya las multas que le ponen de tráfico, que no son pocas, le dicen ustedes que pague una multa de una falta muy grave de 6.000 euros. Ese conductor desaparece, pero el señor de titular de la VTC sigue manteniéndose, sigue sin sanción y sigue sin acumular sanciones muy graves, que es lo que tiene que hacer. ¿Por qué? Porque en cuanto cumpliera tres de ellas le desaparecería su autorización. Ustedes están permitiendo con esto que sea el conductor, ¡el más débil de toda la cadena!, el que pague las sanciones que ponen a las empresas de VTC. No sé, yo creo que deberían mirarse un poquito ese tema. Queremos decir que, por ejemplo, todas las VTC, la mayoría de ellas, están incumpliendo, pues, bueno, con las hojas de ruta; están haciendo captación ilegal en las zonas de ocio. Cualquiera de ustedes puede salir cualquier noche del año, y sobre todo los fines de semana, a las zonas de ocio y ver cómo en cada esquina hay cuatro o seis VTC, ¡sin servicio!, con la disposición de libre en sus aplicaciones, captando servicios de forma irregular, de forma ilegal. Además, como no hay tampoco ninguna inspección por parte de la Comunidad de Madrid, porque no tiene medios para tener esas inspecciones, no se puede sancionar. Da igual que pongamos un régimen sancionador superduro porque no tenemos quién controle a estas aplicaciones ni controlen que están haciendo estas captaciones irregulares. Además, estas VTC, muchos de ellos, llevan los seguros en malas condiciones, no llevan los seguros bien y no pasan las ITV cada año. Todos los taxis, por ejemplo, para que se hagan una idea, pasamos la ITV de todos los años y, a partir del quinto año, pasamos dos ITV obligatorias al año, cada seis meses. Estas VTC se acogen a un servicio de alquiler sin conductor, pasan la ITV como vehículo sin conductor, cambian la placa de forma irregular... ¡En las mismas ITV cambian la placa!, que es otra cosa sorprendente, que no se haga ninguna inspección sobre estas ITV que permiten y pasan estas ITV como si fuese un vehículo sin conductor, ¿eh?, con lo cual, la pasan cada cuatro años; flotas que tienen mil coches se están ahorrando 4.000 ITV al año; o sea, que se están ahorrando un montón de dinero.

También tenemos muchas sanciones que se les ponen aparte de esto: sanciones también a título administrativo, sanciones de tráfico, como puede ser circular por el carril bus, que nadie lo controla. Por cierto, aquí, en Madrid, el carril bus es manga ancha para todo el mundo. Aquí puede

usted, como hizo en su día la señora Aguirre, idejar el coche aquí en el carril bus e irse a tomar café! Exactamente igual. Eso ocurre ahora mismo con las VTC, méntanse cualquier tarde noche en la Gran Vía y verán que está llena de VTC por todas las zonas. La VTC no puede circular, parar, ni para dejar un cliente ni para coger a un cliente en ningún carril bus y, sin embargo, se está permitiendo. Aunque, bueno, esto es más un tema del Ayuntamiento de Madrid y de la Policía Municipal, pero quiero que tengan constancia porque para esa vuelta a base que pedimos creemos que es muy importante conocer todos estos aspectos diferentes que tiene la VTC y todas estas previsiones que se le están ofreciendo.

¡Claro!, pedimos que este reglamento, evidentemente, tenga que ir amparado con un incremento exponencial de los controladores, de los inspectores de servicios de control, para poder sancionar estas irregularidades, para hacer un chequeo. No podemos tener 15 o 20 inspectores de tráfico para controlar a 17.000 taxistas, ocho mil y pico VTC, rutas escolares, servicios discrecionales... O sea, es que hay que hacer un servicio de inspección específico para estos temas, para el taxi y la VTC, específico para que controle, para que regule. Nosotros, los taxistas, no tenemos miedo a que nos regulen, a que nos pidan documentaciones, a que nos pidan ITV, a que nos pidan seguros; que nos pidan lo que quieran porque lo tenemos todo en regla siempre.

Bueno, los problemas que vienen derivados del incumplimiento reiterado en materia de transportes por estos servicios de VTC. Se está produciendo inseguridad vial tremenda, ha habido un montón de accidentes en la calle. ¿Por qué? Porque esos señores echan jornadas maratonianas, de doce horas –cuando no más-, seis días a la semana, obligados, como se les ve –además, se lo puedo enseñar luego, si quieren, porque tengo aquí fotografías-, durmiendo en la calle, golpes contra todo, circulación en dirección prohibida..., porque, o sea, conducir un coche sabe todo el mundo, pero conducir un coche en una ciudad como Madrid, doce horas diarias, pendiente del tráfico, de si me suena la app, que no conozco las calles –bueno, algunos no conocen ni el idioma-, que no conozco las calles y que tengo que ir mirando el GPS aquí constantemente, no me extraña la siniestralidad que se produce y los accidentes con resultados fatales, que llevamos ya unos poquitos en los últimos dos meses...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Fernández, le quedan –perdone, no le he avisado- treinta segundos.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): ¡Treinta segundos!, ¡qué rápido va esto! ¿Y no me dejan hablar del taxi?

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, le voy a dejar un minuto...

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): ¿Sí? Vale.

El Sr. **PRESIDENTE**: Dado que no le he avisado, pues, ¡venga!, un minuto.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): Bueno, pues nada, solamente queríamos, sobre el tema... Voy a hablar ya del taxi porque, si no, no me

va a dar mucho tiempo. Lo que se pretende con este reglamento que quieren sacar del taxi es uberizar el taxi, única y exclusivamente eso es lo que pretenden ustedes.

No he hablado de la figura jurídica de cincuenta personas. ¿Qué autónomo del taxi de Madrid se va a comprar cincuenta licencias? Lo que se está pretendiendo aquí es favorecer a flotas, favorecer a empresas, favorecer a grupos de inversión para que compren licencias y se hagan con el monopolio del servicio del taxi y gestionen y controlen precios, controlen todo sobre el taxi.

Quieren quitar la regulación horaria, nos quieren dejar sin vacaciones, nos quieren dejar sin conciliación familiar; o sea, nos quieren, simplemente, tener como esclavos, dentro del coche, 24 horas, todos los días de la semana.

El taxi compartido. Pretenden hacer un taxi compartido, pero si Madrid tiene un servicio maravilloso de transporte público, ¡no necesito un taxi compartido!

Y, luego, la eliminación de tarifas, con esta tarifa nueva que se han inventado ahora, ¡que resulta que el taxímetro no marca nada! ¡El taxímetro va a cero!, ¡se pone a cero!

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya sí, ya es el momento.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): ¿Sí? Bueno, pues luego me explico, como luego tengo otro rato...

El Sr. **PRESIDENTE**: Luego, tiene diez minutos más, ¿vale?

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): Vale.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación empezamos con los grupos parlamentarios, por un tiempo máximo de diez minutos, si lo quieren agotar o si no. Señor Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías, y muchas gracias a Javier Fernández Valero, en representación de Élite Taxi, por venir a traer la voz de los taxistas a esta institución. Es justamente lo que se debe escuchar, lo que opinan ustedes, porque los discursos políticos son de todo tipo y a veces son absolutamente vacíos porque no van acompañados de hechos que realmente protejan al sector del taxi, empezando por la propia presidenta de la comunidad, que dice que les quiere mucho –al sector del taxi–, pero lo acompaña de puñaladas traperas, desde mi punto de vista, y no desde una regulación positiva del funcionamiento del sector en la Comunidad de Madrid.

Dicho esto, nosotros compartimos plenamente su valoración, tanto de la Ley 5/22, la ley Uber, que es una ley que lo que hace es romper todo equilibrio, el statu quo existente que permitía la convivencia entre el taxi y las VTC tal y como estaba regulado, y esto supone un terremoto, un terremoto en el sector, que coloca en una situación de desventaja, de precariedad, al propio sector del taxi en la medida en que liberaliza la competencia desleal. Yo creo que ese es el tema de fondo; aquí lo que ha habido es una ruptura de los equilibrios y se manifiesta de muchas maneras, ¿no? Primero, con esa

oleada o proliferación masiva de VTC que se ha propiciado y, luego, por la falta de regulación. Y todo, desde el comienzo, no solo es un atropello... A mí me parece que es un atropello a los derechos adquiridos de un taxi que tiene, en fin, una valoración social y un reconocimiento en los propios tribunales como un sector fundamental del transporte y está además valorado de alta manera incluso en los rankings internacionales. Entonces, no solo es ese elemento el que está en juego sino que además lo que supone es destrozar, en aras de una supuesta liberalización, un sector que tiene que prestar un servicio de calidad a la ciudadanía. Y ese tema hay que enfocarlo desde el punto de vista de los intereses de ustedes, del transporte público en general y sobre todo de la calidad para los usuarios. Dicho esto, y repitiendo que coincidimos plenamente en que lo que se hace es una especie de barra libre para que funcionen como les dé la gana las VTC, que usted decía muy bien que son empresas que dejan mucho que desear desde todos los puntos de vista, que son empresas multinacionales, depredadoras, que son empresas que sobreexplotan a sus trabajadores, una pregunta que le quería hacer es: ¿qué mensaje lanzan ustedes a los trabajadores de las VTC? Porque yo creo que, tradicionalmente, el taxi ha sido un sector que ha acogido a muchos trabajadores que, por diferentes circunstancias, quedaban en el desempleo, fruto del cierre de sus fábricas, de expedientes de regulación de empleo, etcétera. Entonces, hay una situación de sobreexplotación, con jornadas superlargas, con unas condiciones, con una presión que, además, les hace incluso, bueno, ir más allá de lo razonable y del propio cumplimiento de las normas, porque coincido con lo que decía usted en el sentido de la responsabilidad fundamentalmente de las empresas y no del trabajador que está sometido a esa presión para ganar un dinero, para seguir adelante o para que no le echen. Entonces, ¿qué mensaje les dan ustedes a ellos?

Y, luego, los grandes temas, las grandes cuestiones, están por resolver. Decía que esto es un atropello desde el punto de vista de los derechos de los usuarios y del taxi, pero también es una inmensa chapuza desde el primer momento. La Ley 5, la ley de junio del año pasado, la ley Uber, se hace sin un régimen sancionador, y eso es como, bueno, el propio informe jurídico de esta comisión ha puesto de manifiesto: es una laguna, es una inmensa laguna, lo que es un eufemismo para no decir que es una pura chapuza.

Y, luego, no está regulado el régimen de autorizaciones de las VTC. Entonces, hay tres patas que deberían haberse trabajado de común acuerdo, al mismo tiempo, en paralelo y siempre buscando la negociación y el acuerdo, cosa que me parece –que es la siguiente pregunta- que no hay ninguna vía abierta. ¿Ustedes están negociando con David Pérez, el consejero, con el director general, el reglamento del taxi? ¿Les piden opinión para el reglamento de las VTC? ¿Conocen algo del mismo o sobre el propio régimen sancionador? Es decir, ¿hay abierta alguna vía de negociación? Porque yo creo que la situación es muy clara desde el punto de vista de la opinión, entiendo yo, de los taxistas –me lo confirmará-, tanto expresada a través de consultas, como el referéndum que se hizo, como a través de las movilizaciones democráticas y constitucionales que están haciendo de manera reiterada iy la última ayer!; ayer hubo un debate aquí sobre la proposición de ley que introduce el régimen sancionador en la Ley 5/22 y ustedes no vinieron, como suelen venir habitualmente, porque estaban en la calle protestando, ejerciendo un derecho constitucional fundamental.

Entonces, coincido en todo lo que se refiere a la necesidad de que se regule: la precontratación; el sistema de captación; la vuelta a las bases; que no haya dumping social; que, en fin, haya un tema muy importante, que me ha parecido que usted destacaba, que era el tema de la inspección, que haya una inspección, e incluso una inspección específica, porque si no hay una inspección solvente, que funcione y que tenga indicación política del trabajo que tiene que hacer..., que lo tenga, porque a veces, si no, es que se mira para otro lado o se infradota desde el punto de vista material o, sencillamente, no hay una indicación política de qué campañas tienen que ponerse en desarrollo o en marcha para cumplir la legislación. Entonces, en este sentido, me parece muy importante lo que decía porque no solo pasa con el sector de las VTC y el incumplimiento flagrante de todo tipo de normas, las ya existentes que regulan la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, sino que pasa en otros terrenos. Estoy cansado de repetirlo; a mí me parece un escándalo que en Madrid el 82 por ciento de los colegios concertados cobren cuotas obligatorias -obligatorias!, de esas que pueden coger y echar al niño del colegio- y nadie hace nada, y resulta que se han hecho, por lo visto, 453 inspecciones, según la ejecución de memoria del año 2021 de la Inspección Educativa -la acción técnica educativa- y no han pillado a nadie. Eso es como tener una comisaría en el Bronx, donde hay delitos por todos lados, y que la comisaría no pille a ningún delincuente. Pues, si no hay inspectores, si no hay indicación política, si no hay incluso un cuerpo especial que aborde estos temas, pues, evidentemente, es el reino de la impunidad, que es lo que está sucediendo ahora y que probablemente pase si no se acometen medidas en este sentido. Tengo que comentarle que nosotros hemos presentado una enmienda en esa dirección, precisamente en esa dirección, para reforzar el servicio de inspección e incluso que haya una inspección específica que asegure que la norma se cumple una vez que se establece; de lo contrario, es papel mojado y es una burla a la propia norma, a la propiedad legalidad. Y, bueno, poco más. Yo insistiré... No sé qué tiempo me queda, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan dos minutos y cuarenta.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muy bien, simplemente, como saben un poco lo que opinamos sobre el tema, nosotros estamos realmente muy escandalizados por lo que está sucediendo con ustedes, fundamentalmente porque hay tres factores que convergen. Hay un primer factor, que es la existencia de un Gobierno ultraliberal, un Gobierno que pasa de los servicios públicos, que quiere dismantelarlos, que quiere... Y no solamente son ustedes; en el caso de la sanidad, en el caso de la educación, en el caso de las residencias o de la dependencia y la atención a mayores hay una apuesta por una liberalización yo entiendo que salvaje, ¿no? Y eso se puede pintar de colorines y decir que queremos ser Florida, o ser... ¡en fin!, Bora Bora. En segundo lugar, porque hay una presión muy grande de estas empresas. Entonces, no estamos hablando de, como ustedes, que son autónomos en un 80 por ciento o son trabajadores asalariados del taxi, que son, en fin, no sé, personas, trabajadores con cierta capacidad de hacer dignamente su trabajo, pero de presión pequeña si no se ejercitan los derechos establecidos en la Constitución, como el de manifestación, huelga, etcétera. Entonces, estas multinacionales son muy escandalosas: los Papeles de Uber indican que funcionan como mafias; que son jodidamente ilegales, dicen ellos; que meten 80 millones de euros en, bueno, engrasar las resoluciones administrativas y políticas a su favor; que, como antes decía, sobreexplotan a los trabajadores; que no pagan impuestos en este país. Es que, claro, ¿dónde está el patriotismo del PP y

de Vox cuando ponen una alfombra roja a este tipo de empresas? Y, luego, para acabar, hay un tercer factor que también coincide para explicar el fondo del asunto, y que es muy feo, y es la existencia de lo que yo llamaría una serie de desaprensivos, o de piratas, que son, algunos de ellos, altos cargos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: De cargos anteriores del Partido Popular, concejales, diputados de esta Cámara, que han acaparado licencias, que están en el negocio, que controlan las patronales, y que, bueno, ha montado un tinglado empresarial donde, de paso, pillan contratos públicos y que están en el fondo de todo este asunto. Entonces, sinceramente, creo que Madrid huele un poquito a Dinamarca y a prevaricación, y a cosas muy poquito limpias en el caso del taxi.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox; máximo diez minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, presidente de la Asociación Élite Taxi, señor Fernández Valero, por venir aquí a comparecer. Viene en calidad del 211, del artículo 211, que, bueno, lo que tiene es que los grupos parlamentarios no tenemos que venir aquí a exponer nuestra postura sobre algo, ¿no?, sino a preguntarles y a que ustedes nos puedan aportar ideas sobre lo que estamos hablando, y estamos hablando del sector del taxi en la región, y leo textualmente: al objeto de informar sobre la situación del sector del taxi en nuestra comunidad autónoma. Hoy, aquí, de lo que se ha hablado ha sido de la competencia del sector del taxi que, bueno, lo puedo entender, lo puedo entender porque les afecta mucho; al final, cómo se regula la competencia afecta directamente a cómo pueden ustedes hacer su servicio. Pero lo que tenemos ahora mismo en la Asamblea de Madrid, o lo que es competente de esta comisión, no es el reglamento, que depende del Gobierno; no es la Ley de 5/22, que ya está aprobada, sino que lo que ahora mismo está encima de la mesa es la Ley 26/22. Entonces, a mí me gustaría pedirle algunas opiniones o consideraciones que haga su asociación a este respecto.

La primera pregunta que me gustaría hacerles es qué les parece, porque esta ley, la 26/22, también afecta mucho al taxi; es decir, se cambia el régimen sancionador de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid, que afecta tanto al taxi como a las VTC, ¿no? Entonces, la primera pregunta que quería hacerles es: ¿qué valoración tienen, de por sí, de que se apruebe la ley? Es decir, si no se aprueba la ley, el régimen sancionador vigente sería el actual, cuya última modificación es la 5/22. Entonces, por lo tanto, si no se aprueba este régimen sancionador ahora, el que quedaría vigente sería el 5/22. Entonces, a mí me gustaría preguntarle cuál es la opinión que hacen desde Élite Taxi sobre este caso en concreto, sobre si..., o, más bien, qué les gusta más: el régimen sancionador que hoy está encima de la mesa, con esa barra y que se puede modificar con las enmiendas que estamos presentando el resto de los grupos o sin ellas, o el actual que está vigente.

La segunda pregunta que me gustaría preguntar es sobre una de las grandes propuestas que trae esta modificación, que es una rebaja de las cuantías con respecto a las sanciones y, repito, esto afecta tanto al taxi como a las VTC. El motivo que lo... Sí, lo que ha justificado el Gobierno sobre esta

rebaja es: actualmente, la cuantía que puede tener un autobús que haga un transporte discrecional es la misma que puede tener un taxi, ¿no? Entonces, bueno, quería preguntarle, también al respeto, qué les parece: si les parece correcto que debería ser igual, estar como está ahora, con las cuantías que están ahora vigentes; o si les parece más razonable o no, o que va a ser peor, o, un poco, si puede hacer una valoración respecto de la bajada de las cuantías de las sanciones.

Luego, hay un tema nuevo que mete este régimen sancionador, que es la capacidad de que –esto afecta solamente a las VTC- cuando se incumpla algo con respecto a las tarifas se pueda sancionar incluso a la persona jurídica que hay detrás de ello, es decir, a las plataformas, ¿no? Es decir, también me gustaría preguntarle qué le parece esto nuevo que trae esta ley, que se pueda meter mano, que se pueda sancionar a las plataformas y que cuando hay un incumplimiento tarifario lo hacen ellos, que actualmente no, es decir, si este régimen sancionador no sale esto no podría ser.

Hay otro tema –créame- que incluye este régimen sancionador, que es el tema de la captación de clientes y poder sancionarla. La captación hay muchas formas de entenderla, y es verdad que la ley no recoge..., no la especifica sino que simplemente la menciona, pero, según los términos con los que está establecido, y según el espíritu que se puede entender de la ley y por donde parece ser que va a ir el reglamento, al final la captación lo que viene a decir es que si las VTC lo que tienen que tener es una precontratación y se les exige que esa precontratación esté avisada telemáticamente, y que quede un registro, una hoja de ruta y todo eso, pues se puede entender como captación de clientes todo lo que no es eso, ¿vale? No es la captación de clientes hacer propaganda, por ejemplo, para obtener más clientes, u otro tipo de acciones, sino hacer servicios fuera de la precontratación y fuera de ese aviso telemático. ¿Qué es lo que pasa aquí? Por eso, nosotros hemos presentado esta enmienda, que usted ha calificado ya y ha dicho que le parece que es un abuso por nuestra parte porque al final estamos perjudicando al conductor. Nosotros lo que queríamos traer con esta enmienda, que además ha sido una petición de muchas personas y parte del taxi es: de esta captación el que se beneficia a veces es el conductor, porque cuando hace ese servicio fuera de la aplicación o fuera de ese anuncio telemático, pues él es el que recibe esa remuneración, ¿no? Por lo tanto, también les perjudica... Por supuesto, es perjudicado el taxi, porque le están haciendo una competencia desleal, pero también se ve perjudicado el titular de esa licencia y, por lo tanto, si el que hace el hecho infractor, que es el que sale beneficiado, cuando le ponen una multa no va él, pues no vamos a evitar que se cometa. Y, aun así, en la enmienda que he preguntado pone... Porque usted dice: no, porque muchos están obligados por sus jefes. Bueno, en ese caso sí que irán. Y le puedo leer la literalidad de la enmienda, la enmienda número 6, que presentamos: la responsabilidad corresponde al conductor del vehículo ¡salvo! que se pruebe que no resulte imputable. Es decir, que si hay una instrucción por parte de su empresa o de su compañía o de la propia plataforma de "esto es lo que tienes que hacer", esa infracción irá a ellos.

Luego, hay un tema importante, que es un artículo bastante llamativo –bajo nuestro punto de vista-, que es el punto 1 del artículo, que daba la posibilidad de que se regulen los precios de las VTC reglamentariamente. Nosotros hemos querido acotar más. La primera propuesta que nosotros le hicimos al Gobierno, efectivamente, era acotar por abajo, porque pensamos que las VTC no tienen que tener

un tope por arriba sino por debajo para prohibir esa competencia desleal. Y la primera propuesta que nosotros hicimos fue vincularla al artículo 17 de la Ley de Competencia Desleal, pero realmente es redundante, porque si yo en una ley le estoy haciendo referencia a otro artículo de otra ley, redundante porque ya se tiene que cumplir el artículo 17 de la competencia desleal. Y otra opción que planteamos, pero que también era redundante, era dirigirnos directamente al artículo 4 de la ley, de la LOTT, que viene a decir, en su punto 3, que: en el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal y protegerán el derecho de libre elección del usuario y la libre gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitados por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios. Por lo tanto, la Comunidad de Madrid, vía reglamentaria, por ejemplo, ya puede poner las condiciones suficientes para que no se pueda operar por debajo de un cierto precio. Sin embargo, al poner este tope que le ponemos para ciertas situaciones, y además las vinculamos con cuando uno, en su servicio habitual, está cobrando tanto, si cambian las circunstancias excepcionales, que no pueda multiplicar eso por muchísimo; entonces, también quería preguntarle la valoración que hace al respecto.

En definitiva, a la anterior comisión vino a otro representante del taxi, que nos habló de que le parecía que era necesario que las VTC tuviesen un régimen sancionador lo antes posible para que no se pueda repetir lo que está pasando ahora, que es que están ganando todos los recursos; todas las sanciones que se les ponen las están ganando vía judicialmente, porque tanto la ley de la Comunidad de Madrid como la LOTT son confusas, y al final, pues, bueno, están ganando todos los recursos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, don Javier.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Las ganan, y al final yo creo que el perjudicado es el taxi, ¿no? Yo creo que con esta ley, si aprobamos este régimen sancionador, y con estas enmiendas que nosotros presentamos, podríamos mejorar eso, podemos ir encaminándonos poco a poco a que esas competencias desleales, o esas situaciones de abuso en las que el taxi es el perjudicado, sean lo mínimo. Sin más, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, el señor Pastor por el Grupo Socialista; diez minutos máximo.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Muchas gracias, señor Fernández, por estar aquí, en esta comisión. Ayer tuvimos un amplio debate en el pleno de la Cámara justo cuando ustedes se estaban manifestando en las calles de la ciudad de Madrid, una vez más, en contra de esta situación y en contra de este nuevo reglamento que parece del taxi, y otras cosas más que están ocurriendo casualmente a la vez, y en contra de este reglamento del taxi quiere aprobar el Gobierno de la Comunidad de Madrid. Ya ayer fijamos los grupos –como se ha mencionado ya en esta comisión- nuestra posición, y creo que no es necesario que repliquemos estos debates, sobre todo porque aquí lo importante realmente es escucharles a ustedes, quienes comparecen en la comisión. Así que, por mi parte, nosotros le haremos algunas preguntas, que hicimos también al representante de la gremial que

acudió a la última comisión, con la intención de ampliar algunas cuestiones que usted ha mencionado y otras sobre las que tenemos mucho interés.

Yo, directamente, les plantearía a ustedes, sobre este reglamento del taxi que parece que quiere aprobar la Comunidad de Madrid, cuáles son las negociaciones o las reuniones, o cómo, digamos, está esta situación de comunicación, al menos, no sé si negociación, con la Comunidad de Madrid en relación con el reglamento del taxi, y si ustedes, por ejemplo, están de acuerdo en trabajar 24 horas, 7 días a la semana, 365 días al año, porque esto nos parece una cuestión más que relevante. Hace ya más de cuatro años que el real decreto que usted mencionaba se aprobó, que fijó claramente la competencia autonómica de estas cuestiones, porque nada tiene que ver, seguramente, la movilidad en la región de Madrid con la de Cataluña, la Comunidad Valenciana, Andalucía, País Vasco o Galicia, porque algunos han regulado, otros no, o lo han hecho de formas diferentes. Y, claramente, la ley fijó la competencia y lo que nos parece importante, porque nada es casual, son los plazos y lo que coincide en el tiempo aquí, en Madrid. Los plazos fueron de cuatro años justos; hasta el último momento no se quiso legislar, se hizo como se hizo, con un acuerdo entre la derecha y la extrema derecha, una cuestión en la que no se debatió nada en principio y luego se habían olvidado de este régimen sancionador y, efectivamente, ahora traen este régimen sancionador y quieren aprobarlo a toda velocidad en lo que queda de legislatura, lo cual nosotros ya le digo que incluso lo vemos improbable, pero ya veremos. Cuento esto porque, al coincidir el reglamento del taxi, el borrador, que al menos nosotros no conocemos, del reglamento de la VTC y esta modificación legislativa, pues se convierte todo esto en una casualidad no casual. Y esto, sin duda, esta situación actual y estas comparecencias, seguramente al resto de grupos políticos nos permitan dilucidar cuál es el acuerdo al que han llegado la derecha y la extrema derecha en este parlamento, porque no lo conocemos, lo hemos preguntado en distintas ocasiones y seguramente unas cosas y otras tengan mucho que ver. Sabe usted que al final casi siempre llegan a un acuerdo entre unos y otros, ¿no? Nosotros creemos que no existe este consenso en el sector, ni mucho menos, sino que existe una convivencia, o podría existir quizá, entre la VTC y el taxi, pero consideramos que debería haber un diálogo más amplio en estos y no esta filosofía, que está constantemente alimentada por el Gobierno autonómico, de la confrontación contra todo y contra todos. Usted ha mencionado, y me parece muy interesante, en algunos casos la experiencia internacional y en otras situaciones. Aquí, en España, tenemos ciertas comunidades autónomas, pero en otros países, si usted pudiese ahondar más en lo que ha ocurrido en esos países que usted ha comentado cuando llegó la VTC, qué le pasó al sector de taxi, aunque es verdad que la composición es distinta, porque muchas son las grandes empresas, también en el taxi, pero si pudiese explicarlo más.

Ha dejado usted muy claro lo que cree que deberían hacer las VTC, que es estar en su base, entiendo que salir, previamente usted ha mencionado que hasta 24 horas. ¿Usted, la precontratación, entonces, considera que debería ser con 24 horas?, ¿o con qué tiempo estima que podría ser? También en esto hay diferentes versiones en la legislación en distintos países y autonomías. Y también que siempre deberían volver a su base. Además, ha citado usted el asunto que la verdad que es muy llamativo, ¿no?, cuando uno va a uno de estos aparcamientos disuasorios, que lo son supuestamente, del Aparca+T, de la Comunidad de Madrid y otros, pues resulta que están, es verdad, llenos de vehículos que son de VTC. Esto ocurre, en realidad, por otra cuestión, porque son tan deficitarios que es una

fórmula de negocio que se ha buscado la Comunidad de Madrid, el consorcio, para que puedan utilizarlo. Pero, bueno, usted dice que esas bases no podrían ser, lógicamente, esos aparcamientos, si nos puede explicar un poco más, ya digo, ese tiempo de precontratación que usted considera debería haber y ese concepto de captación.

Y, respecto a la protección del consumidor –que esto nos preocupa a nosotros sobremanera–, ha mencionado su opinión respecto de poner un precio máximo al servicio que pueda prestar, pero un precio mínimo entiendo que, también ha dicho, debería ser, al menos, el coste de la operación, de cada uno de los servicios, el coste de producción del servicio. Saber si esto a usted le parece también relevante. Y, respecto a los seguros de responsabilidad civil, si usted cree que deberían tener un seguro exactamente igual que el del taxi o no, o similar, porque, al final, si acabamos haciendo los servicios que son idénticos, ¿en qué manera debería diferenciarse o no?

Y los conductores. Sí que es verdad que se ha dicho en diferentes ocasiones, se ha mencionado en este parlamento, que se les va a certificar, que se les va...; digo los conductores de VTC, que, si no me equivoco, por fin tienen un convenio firmado en relación con sus derechos como trabajadores, derechos... ¿Qué tipo de certificación profesional o examen cree usted que debería habilitarse, desarrollarse, producirse? Y también, por esto de la seguridad, no solo de los usuarios sino del derecho a movernos unos y otros, las personas con discapacidad, el otro día lo comentaba el representante de la gremial, pues si usted considera que el porcentaje de vehículos accesibles, plenamente accesibles, debería ser el mismo en un sector y en otro, en un taxi o no, o qué opina al respecto.

Y algo que nos parece también relevante. La realidad es que muchos de sus compañeros taxistas han decidido integrarse en aplicaciones de muy diverso tipo. Todos tenemos en nuestro móvil –o podemos tener– cinco o seis diferentes nombres comerciales, de todo tipo, algunas son exclusivas para taxis, otras mezclan, como usted bien sabe, tanto VTC como taxi, e incluso a veces el cliente, cuando lo solicita, y por eso hablo desde el punto de vista del cliente, del usuario y de ese derecho que tiene la movilidad, ni siquiera sabe si va a venir un taxi o va a venir una VTC, llámelo de un color o de otro, me da igual. ¿Usted qué piensa de esa integración? ¿Es una integración positiva para el sector del taxi, como se ha mencionado ya de lo que estamos hablando hoy, o no? ¿Es el camino o es algo en lo que no les ha quedado más remedio? ¿Cuál es su opinión al respecto? Eso me parece relevante, ¿no? Porque no está prohibido, en principio, que uno participe de estas aplicaciones, en ningún caso, aunque luego puede firmar contratos, en exclusividad o lo que fuere, con las mismas.

Y, lo ha dicho usted, el número de agentes que ejecutan las sanciones, que inspeccionan y luego las sanciones. ¿Usted tiene datos en relación con las sanciones que recibe el sector del taxi? ¿Le parecen muchas, pocas, hay un cuerpo de inspección suficiente? ¿La VTC usted considera que campa a sus anchas o realmente sí que reciben inspecciones al respecto? Eso queríamos saber, ya digo, para ir dilucidando un poco este asunto que nos parece trascendental, ya digo, porque no es casual...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Ya acabo, presidente. No es casual que hayan coincidido en el tiempo el reglamento del taxi, un reglamento de la VTC que desconocemos en esta comisión, en este parlamento, y esta modificación legislativa tan particular que se quiere llevar a aprobar creo que en el último pleno de esta legislatura, corriendo y de esta manera. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por el Grupo Más Madrid, el señor Oliver; máximo de diez minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor Valero, por venir hoy a comparecer. Yo creo que llevamos ya muchas sesiones debatiendo sobre la cuestión y yo creo que siempre nos olvidamos de poner el foco donde realmente merece la pena, ¿no? Estamos entrando en disquisiciones técnicas sobre si tienen que ser 4.000, tienen que ser 800 euros, tienen que ser... Y no estamos olvidando de que en realidad nuestra labor aquí es, como parlamentarios, y, en su caso, el grupo que apoya al Gobierno o los grupos que apoyan al Gobierno, porque también el Grupo Parlamentario Vox tiene la llave aquí para decidir qué hacen después de haber apuñalado al sector de los taxistas durante diversas ocasiones. Es decir, ¿cuál es la labor nuestra como legisladores? Usted, usted, usted, Segura, como legislador, cuando afronta estas cuestiones ¿de verdad piensa en lo que está haciendo? Yo, yo... Me da la sensación de que ustedes siguen el dictado del Gobierno sin pararse a pensar muy bien qué es lo que está ocurriendo. ¿Cuál es nuestra labor como legisladores? Nosotros tenemos que hacer, o sea, tenemos que dar un paso atrás; nosotros no tenemos que apoyar al Gobierno de manera incondicional; nosotros podemos apoyar al Gobierno cuando consideramos que el Gobierno lo hace bien y podemos retirarle ese apoyo cuando consideramos que el Gobierno lo hace mal! Pero aquí la separación de poderes es un problema y, particularmente, el Grupo Parlamentario Popular tiene un problema a la hora de identificarse como legislador y no como Ejecutivo. Y aquí la pregunta es: ¿qué es lo mejor, no para el sector del taxi, no para el sector de las VTC, sino para la ciudadanía? Para todos nosotros, porque al final ese es nuestro trabajo.

Entonces, vamos a entender, vamos a valorar, varios aspectos: ¿es el sector de las VTC bueno para la ciudadanía? Vamos a analizarlo. Desde el punto de vista de la legalidad, ¿no?, tanto que les gusta a ustedes hablar de la legalidad y de que cumplen los mandatos, de que cumplen las leyes y que ustedes son los garantes de la legalidad, analicemos cuál es el estado de las VTC en este sentido, ¿no? ¿La autorización de las VTC de quién es? La autorización de las VTC es del Estado, no es de la Comunidad de Madrid; el Estado hace una delegación, a través del decreto Ábalos, que, a nuestro juicio, es ilegal y por eso lo hemos llevado al Tribunal Constitucional, y hace una dejación de sus funciones porque es un transporte intercomunitario y por eso la competencia es del Estado. En los últimos treinta años, cuarenta años, no ha habido ningún problema entre las VTC y el sector del taxi, ¡ninguno! ¿Qué ha ocurrido? Que han llegado unas plataformas y una serie de personas que han aprovechado una pequeña rendija en el sistema para hacerse multimillonarios!, entre ellos, varias personas muy cercanas a determinados partidos políticos, multimillonarios!, para quedarse con una gran mayoría de licencias y hacer el negocio de sus vidas. Algunos de ellos, por cierto, hoy es consejero del Grupo Prisa. Entonces, esta gente compra licencias que son para transporte interurbano, donde nunca había ningún problema, y se ponen a dar un servicio que no les corresponde. Yo sé que al señor portavoz de Vox le gusta mucho

mi reflexión. Estos señores compraron unas licencias para fabricar tornillos y están fabricando hamburguesas sin licencia de manipulación de alimentos. Y a mí esto me parece muy grave porque, básicamente, esta gente ha comprado una licencia para una cosa y está haciendo otra que no tiene nada que ver con su negocio. Han roto el mercado, y no solo han roto el mercado sino que determinados legisladores y determinados grupos políticos les están poniendo la alfombra roja, y ni siquiera me tengo que ir a la derecha y a la ultraderecha para afirmar esta cuestión. Entonces, ¿qué está pasando aquí? ¿Por qué ustedes se dedican a legislar tan mal? ¡Han creado un problema donde no había un problema y en vez de solucionarlo siguen ahondando en la brecha de este problema! ¡Es que es un drama! ¡Es que han generado ustedes un problemón! Entonces, desde el punto de vista de la legalidad, ustedes se están pasando por arco del triunfo el Estado de derecho; no hacen la separación y, sobre todo, no dan un paso atrás, y su labor como legisladores –permítame que se lo diga- es, pues muy servil con el poder y con quienes tienen determinados intereses. Siento decírselo así, tan duro. Luego, entonces, desde el punto de vista de la legalidad, queda claro que aquí el legislador ha cometido un fallo tras otro, en cadena, que es incapaz de arreglar ahora mismo. Es más, solo profundiza en el error.

Vamos a ver el tipo de empresas que, gracias a su legislación, vienen a nuestra región. Yo se lo enseñé ayer al señor Segura, se lo enseñé a ustedes ayer. Yo creo que es importante que desde los gobiernos, desde la Administración y desde el Legislativo tengamos claro que no todas las empresas son iguales. A mí no me parece igual de buena para la sociedad una empresa que se dedica a hacer actividad social con los ingresos que tiene que una empresa que se dedica a fomentar casas de apuestas a cien metros del colegio de los niños. ¡No me parecen iguales y no las voy a privilegiar igual! Entonces, tenemos una empresa que se dedica a... Bueno, le importa bastante poco el Estado de derecho, le da igual y, entonces, forja alianzas millonarias con oligarcas aliados de Putin para intentar entrar en el mercado ruso. Pero ya no nos tenemos que ir a Rusia para ver los efectos que tienen este tipo de empresas con beneficios millonarios, accionistas de dudosa calidad. ¿No? Pues mira: documentos secretos desvelan que las estrategias de Uber para implantarse en decenas de países. Y decían –esto es de los Uber Files, que lo conocerán ustedes-: a veces hay problemas porque somos jodidamente ilegales. Esto decían los empresarios de Uber. Entonces, les daba bastante igual la legalidad de los países. Ustedes están poniendo la alfombra roja a este tipo de empresas. Pero, bueno, esto no queda aquí, ¿no?, dicen, bueno, esto habrá pasado en otros países, pero en España, en España no ha pasado, ¿no?: una investigación revela que Uber incumplió leyes, espío –tenemos empresas que espían; la Kitchen de la uberización- y presionó para penetrar en cuarenta países, incluida España; la empresa aprovechó, conscientemente, el conflicto con los taxistas para arrancar concesiones de las autoridades. Y aún sigue más, se mete en política nacional a gran escala: además, se sirve de la tensión política entre Madrid y Barcelona para imponer sus condiciones en España. Ustedes, los patriotas de pulsera, le están poniendo, ustedes, la alfombra roja a empresas que se dedican a azuzar las contradicciones de un país que ya tiene bastantes problemas como para tener a estas empresas en nuestro país y ponerles la alfombra roja para que se hagan aún más millonarios.

Bien, Ayuso se pronunció sobre las Uber Files en su día, nuestra presidenta, y ustedes son el legislador: Ayuso cree que hay que conocer en profundidad los Uber Files, aunque ve el asunto de forma

lejana. Bueno, yo se lo comenté ayer: tan lejana como que la persona que se sentaba en el escaño del señor Segura en la legislatura anterior es hoy el presidente de la patronal de las VTC, de Unauto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, el del escaño donde se sentaba el señor Segura era yo.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¿En la legislatura de Cristina Cifuentes estaba usted?

El Sr. **PRESIDENTE**: No. La legislatura anterior es la del año 2019 al 2021.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¿Está estableciendo el presidente una conversación con el...?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, simplemente le estoy corrigiendo lo que acaba de decir...

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¡Ah!, pero ¿por qué artículo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Porque es que me sentaba yo ahí.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¿Por qué artículo me corrige?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, no; le estoy corrigiendo algo que no ha sido correcto.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: No, digo que yo le pediría al señor presidente que me dijese el artículo que...

El Sr. **PRESIDENTE**: Siga usted, siga usted, por favor, con la exposición; ha dicho una incorrección.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Yo le agradezco el artículo que... Le pediría al presidente que no abusase de su autoridad para ejercer...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, céntrese en el asunto.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señor presidente, puedo utilizar mi turno para lo que me parezca oportuno, y usted no tiene la capacidad de decirme en qué...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, si usted dice una incorrección, yo le tengo que corregir, nada más.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¿Por qué artículo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Cuando termine la sesión, hablaremos; termine usted.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¿Por qué artículo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Termine usted la...

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¡No puede hacer lo que le dé la gana!; usted es presidente de una institución.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver, señor Oliver... (*Rumores.*) Vamos a ver, le voy a decir... Vamos a parar el tiempo.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¡Ya era hora!

El Sr. **PRESIDENTE**: Le voy a decir exactamente el artículo... Es que es absurdo porque...

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Me parece esto curioso, cuando menos. (*Rumores.*) ¡Esto es una vergüenza, hombre!, ¡esto me parece una vergüenza...! (*Rumores.*) ¡Extralimitándose en sus funciones de presidente! ¡Vamos, hombre! Cuando sea portavoz, pide usted el artículo al final de mi turno y corrige las incorrecciones que le parezca, pero no me interrumpe en mi turno de palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, continúe y después hablamos usted y yo...

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¡Claro!, ¡porque no se lo sabe!; ¡claro!

El Sr. **PRESIDENTE**: Después de esta intervención.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Bueno, pues después de esta interrupción del señor presidente, que conculca mi derecho a exponer libremente mis argumentos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, continúe...

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señor presidente, no me vuelva a interrumpir...

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Continúe!

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Salvo que me diga el artículo.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Continúe!, ¡continúe!; ahora se lo digo.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¡Claro, cuando se lo mire! Bueno, pues estábamos con esto, y a lo mejor no era el escaño del señor Segura, era la XII legislatura y se sentaba el señor Berzal, hoy presidente de Unauto VTC. Pero, bueno, ya que el señor presidente insiste, espero que el señor presidente no acabe también en la patronal de Unauto. Bueno, entonces, hemos centrado...

El Sr. **PRESIDENTE**: Creo que se está excediendo usted, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señor presidente, no me interrumpa más, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se está excediendo, por favor.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señor presidente, no me interrumpa más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúe.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señor presidente...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor..., ¡le llamo al orden!

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Haga su función.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, por favor.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Podemos acabar así.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Le llamo al orden!; primera llamada al orden.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¡Estupendo! ¿Por interrumpirme? (*Pausa.*) ¿Por qué me llama al orden? O sea, le pregunto, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúe, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¿Cuánto tiempo me queda, señor presidente?

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto y medio.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Bueno, estábamos en que, desde el punto de vista del tipo de empresas a las que estaban ustedes poniendo la alfombra roja, aquí no había absolutamente ninguna duda de lo que están ustedes haciendo, y nos queda analizar bastantes puntos más.

Desde el punto de vista del trato a los trabajadores, ¿qué empresas quieren ustedes que...? ¿Qué tipo de empresas les gusta a ustedes que...? ¿Cómo les gusta a ustedes que traten a los trabajadores? Porque los trabajadores de estas empresas están trabajando jornadas de 60 horas al día, durmiendo en los propios coches, con sueldos misérrimos e incapaces de hacer una jornada laboral y, sobre todo, de llevar a los usuarios.

Y, desde el punto de vista de los usuarios, ¿qué clase de seguridad estamos dando a nuestros ciudadanos cuando muchos de estos coches —y ya lo hemos denunciado en varias ocasiones en esta sede— pasan ITV como coches normales y no como coches especialistas en llevar pasajeros? ¿Qué clase de gobierno daría contratos multimillonarios, de hasta 8 millones de euros, a estos vehículos para llevar a nuestros sanitarios de unos centros a otros? ¿Qué clase de gobierno permitiría que no hubiese seguridad, que los seguros de estas empresas fuesen seguros para vehículos sin conductor y que no fuesen vehículos con el seguro para poder transportar viajeros? Es que algunas de las cosas que ha dicho el compareciente son muy relevantes; ¡no hay un control! No tienen ustedes capacidad de...

El Sr. **PRESIDENTE**: Se le ha acabado su tiempo, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: No me ha avisado cuando me quedaba un minuto y...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Segura, por favor, continúe. (*Pausa.*) Diez minutos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Voy a ser más breve que todos. Bienvenido, señor Fernández Valero. Creo que a lo mejor me puede corregir, porque dice que las VTC no pasan la ITV como el taxi, mientras que una noticia de La Gaceta del Taxi dice: "Las VTC deberán pasar la ITV cada año, igual que los taxis". Y en la misma noticia dice: "De forma anual, hasta los cinco años de antigüedad del vehículo, y semestral a partir de entonces; desde el sector del taxi, la Federación Profesional del Taxi, así como la Asociación Nacional del Taxi, se congratulan de esta decisión y agradecen la labor." O sea, corríjame, que no sé si está equivocada La Gaceta del taxi, o usted o yo, que también puede ser; entonces, corríjame.

Luego, respecto a lo de Uber y las... Ustedes no sé cuántos socios son en su asociación, pero ¿sabe si alguno de sus socios también tiene la aplicación de Uber? Porque, como bien ha dicho el señor Gonzalo Pastor, sí que es verdad que, ahora mismo, vamos a pedir un Uber para ir al centro de salud de las Cortes –que es el que me corresponde a mí- y dice: UberX 1074, viajes asequibles con VTC y taxi. Y luego, si se va más abajo, es: taxi, que llegaríamos al centro de salud a las 10:28, 13,44; UberX Priority, que no sé si es una VTC o también es un taxi, 3D74. Y es que el otro día mi mujer pidió por Uber para ir al centro de salud y vino un taxi. Y, si nos vamos Free Now, que creo que es solo de taxi, 6,77, ¡6,77! Y Free Now solo trabaja con taxi. Entonces, ¿hay aplicaciones que disparan el precio? Eso también me gustaría saber qué le parece que en este régimen sancionador se meta que se controle, en momentos excepcionales, que no haya una subida de precio.

O, por ejemplo, la captación; ahora mismo, la Policía Municipal de Madrid no tiene posibilidad de denunciar a esa persona que está en la calle, el conductor de VTC, que yo ya no sé si se lo dice su jefe o no se lo dice su jefe o quién se lo dice, porque yo creo que todas estas cosas yo no sé si ustedes las han puesto en conocimiento de la justicia y hasta de la Policía, porque yo creo que también, también eso, sería de..., yo, si quieren, se lo transmitimos a la delegada de Seguridad del ayuntamiento. Sí que es verdad, y en la Gran Vía es verdad, que utilizan el carril bus de la Gran Vía, pero también me reconocerá usted que en la calle Mayor, en una parada de taxi que hay, siempre ustedes están aparcados encima de la acera. Y, luego, por ejemplo, en Méndez Álvaro ocupan un carril sin que nadie les diga nada y, ¡ojo!, que me parece perfecto, porque, ¡oiga!, es para que ustedes entren al embarcadero de Atocha y a mí eso me parece correcto. O, por ejemplo, en la plaza de Canalejas, al lado de centro de salud de las Cortes, ahí hay una parada de taxi un poco hacia atrás, pero ustedes aparcan ahí, y yo no sé si les multan, si les dejan, si la Policía eso se lo permite o, no lo sé, porque yo entiendo que habrá... No lo...; es una pregunta que yo le hago.

Bueno, el señor Oliver se ha ido, pues no... Le voy a decir que yo creo que hay 24 horas al día y no 60 horas al día, ¿sabe? Es que creo que ahí se ha equivocado al señor Oliver. Y también me gustaría saber que.... Este régimen sancionador, como le ha preguntado creo que la señorita de Vox, ¿le parece que es bueno para el taxi, es malo para la VTC, es bueno para la VTC? No sé, ¿si se protege con este régimen sancionador a las VTC, se protege al usuario? ¿Qué podemos decir a ese 86 por ciento madrileños que querían que la VTC siguiera funcionando? ¿Qué diría usted a ese 86 por ciento de madrileños? ¿Qué diría usted a esos 1.600.000 madrileños que apoyaron el programa de Gobierno de la presidenta Ayuso donde venía que se iba a hacer el reglamento y se iba a regular la VTC y se iba a regular el taxi? ¿Qué diría a esos 1.600.000 madrileños cuando un señor, que creo que es presidente

de una asociación, que creo que es Élite de Barcelona, cuando insultó de una manera, no sé, un poco fea a la presidenta de la Comunidad de Madrid? No sé qué le parecerá a usted, aunque sí que es verdad que salieron algunas asociaciones del taxi diciendo que lo condenaban, y creo que luego rectificó y se equivocó, pero ¿usted cree que tenemos que llegar al insulto o se puede sentar uno a hablar? Porque es que aquí yo creo que hemos llegado al momento de que solo vale el insulto y la pataleta. A lo mejor hay que sentarse a hablar, como creo que en todo momento el Ejecutivo se ha sentado a hablar con ustedes, y nosotros hemos estado aquí reunidos, y las veces que hagan falta, y, vamos, yo creo que a la mayoría siempre que me llama le contesto y todo. Entonces, la última pregunta es: ¿usted cree que este régimen sancionador a quién beneficia? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura. Señor Fernández, diez minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): Bueno, voy a intentar resolver o contestar a las preguntas que me han hecho todos ustedes. Voy a empezar en el orden en el que las han hecho. El señor Moreno, de Unidas Podemos, preguntaba cuál era el mensaje que podríamos dar nosotros a los conductores de las VTC. Pues, muy sencillo, el mensaje que damos a los conductores de las VTC es que se saquen la cartilla del taxi, que se vengán el sector del taxi, que serán bien acogidos en el sector del taxi, que dejen de trabajar como esclavos para VTC y empresas precarizadoras, como son estas empresas, como Uber, Cabify, Bolt e incluso el mismo Free Now.

Señor Gallardo, me dice usted que, bueno, si no hay lugar a la comisión de las VTC, la valoración de la ley, las rebajas de las cuantías... En relación con la rebaja de las cuantías del taxi o VTC, ustedes quieren copar por arriba. Mire, yo me he dedicado mucho tiempo a la seguridad privada, he sido escolta, y cuando una persona quiere una escolta privada se la paga, y se la paga a muy buen precio y muy cara, ¡muy cara! Si no, que se atenga a la seguridad que le prestan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que es la básica y para todo el mundo es la misma. El que quiera algo caro, que se pague algo caro. El que quiera un servicio de lujo, que se pague un servicio de lujo. Si quiere un taxi, que coja un taxi, pero las VTC no pueden hacer de taxi, que es lo que están haciendo. Si ustedes no copan por abajo el dumping de precios que están haciendo, están perjudicando al mismo usuario, en principio al usuario, porque ese usuario luego va a pagar muy cara esa bajada de precio que ha tenido la VTC.

Sobre la captación y demás, que dice usted que perjudica al titular, ¡oiga!, si la VTC cuando acaba un servicio y no tiene servicio vuelve a su base, ese conductor no tiene posibilidad de estar captando en las zonas de ocio porque vuelve a su base; si la ley le obliga a volver a su base, si la norma le obliga a volver a su base, no está dando vueltas en vacío intentando captar nuevos clientes, se lo diga su jefe o lo piense él, no tiene posibilidad. Si usted le para ahora y no lleva servicio y está dando vueltas por la zona de ocio, está haciendo captación ilegal y eso hay que penalizarlo.

La valoración de precios que hago ya le digo que es la misma, es exactamente la misma. El taxi, nosotros, tenemos dos tarifas: una municipal, que la consensuan ustedes aquí, en la Comunidad de Madrid, con la comisión de precios y demás, y una de la Comunidad de Madrid. ¿Por qué no aplican estas tarifas también para las VTC? Aquí, en estas tarifas, pone: "para servicios interurbanos". Pues,

¡oiga!, ponga estas tarifas para servicios interurbanos a las VTC, no les dejen que pongan los precios que les dé la gana.

Por otro lado, señor Pastor, nos dice usted que si estamos conformes con este nuevo reglamento del taxi que nos obliga a trabajar 24/7/365. ¡Por supuesto que no! Nosotros, todos los taxistas, lo primero es que somos personas y no podemos estar 24 horas en el coche, constantemente, aunque nos digan: No, no, si es que de las 24 trabaja usted 8. Sí, yo trabajo 8, pero los demás competidores que tengo en el sector de taxi, que tienen flotas de taxi, tienen conductores y pueden trabajar 24. Con lo cual, yo, para hacer el mismo negocio que estoy haciendo ahora con 8 o 9 horas tendría que hacer 14 o 15 horas para sacar el mismo rendimiento. Eso que dice la señora Ayuso de que vamos a ganar el 60 por ciento más no sé dónde la ha visto; dónde la ha visto ella o dónde se lo ha imaginado.

Bueno, el decreto Ábalos viene a decir que las comunidades autónomas y los ayuntamientos son los que tienen que legislar sobre estas VTC. La Comunidad de Madrid lo que hace es quitar las competencias al ayuntamiento, se las apropia para ella y se va a dedicar a dar ahora VTC de licencia autonómica sobre unas VTC que son licencias nacionales, que no tiene potestad sobre ellas.

La precontratación. Me dice usted que por qué digo 24 horas. Todos estos servicios de VTC están pensados para, como ha sido siempre, para que el cliente contrate con tiempo ese servicio. Normalmente, un servicio de VTC, siempre, de la vida, hasta que han llegado las plataformas, siempre ha tenido su agenda, servicios precontratados con 15 días, con 20, con una semana, para el día después; o sea, siempre con muchísimo tiempo de espacio. Nosotros entendemos que a lo mejor no pueden ser esas 24 horas, pero, si tienen su vuelta a base, con una hora de precontratación yo creo que estaría más que justificado y no estarían todos estos coches dando vueltas por ahí, porque estarían en su base esperando a que les salga ese servicio y van a atenderlo perfectamente.

Hablaba usted de los PMR. Evidentemente, los PMR, con este nuevo reglamento que se hace para el taxi de 24/7, ningún taxista va a poner ningún servicio de PMR, no va a poner ningún coche. ¡Es que vale 20.000 euros más ese coche que un coche normal! Y ahora vamos a poder trabajar todos los días, que antes tenían ese beneficio, ese pequeño beneficio que se les concedió, que en vez de darles una subvención y pagar la subvención, la subvención la pagamos el resto de taxistas porque les permitíamos que trabajasen todos los días de la semana para dar servicio de PMR. Ahora, los tienen los eléctricos y ahora, con el nuevo reglamento, pues lo van a tener todos los taxistas. Pues ninguno de los taxistas va a poner, evidentemente, ningún servicio PMR, no lo va a poner ningún coche.

El señor Oliver. ¿Qué da la VTC de nuevo al ciudadano? ¡Nada!, ¡nada!, porque la VTC ya daba al ciudadano lo que pedía, que era un servicio discrecional de lujo, que ya tenía. Lo que están dando las VTC ahora, a través de plataformas, es un servicio paralelo al taxi, con una licencia que no les corresponde, haciendo servicios urbanos en la Comunidad de Madrid o en los ayuntamientos o en los distintos municipios, y no pueden hacerlo; es que no pueden, es que la ley no les permite hacer eso. Volveremos otra vez a Constitucional, volveremos a tener que recabar apoyos de los diputados, esperemos que el PSOE no sea tan ambiguo como la vez anterior y se sume, ¿eh?, porque si no, o sea, les dejamos que sigan haciendo lo que quieren en estos temas.

Señor Segura, las ITV, tiempo de matrícula y demás. Dice usted que las empresas de VTC ya pasan las ITV. Sí, claro, las pasan, icuando no van con la matrícula blanca!; cuando van con la matrícula blanca y pasan como un servicio de alquiler sin conductor no la pasan cada cuatro años: llego allí, cambio la matrícula, paso la ITV y luego pongo otra vez la matrícula azul. ¡No la pasan!, ¡no la pasan! No se está controlando en absoluto. Me habla usted de los socios de Élite: los socios de Élite, mire, en Élite, si alguno de los socios de Élite pertenece a Uber, a Cabify, a Bolt, automáticamente está fuera de Élite. ¡Fuera! ¡Ya! Cero, ¡cero segundos dura en Élite! Podremos tener alguno que no sepamos, evidentemente, pero cuando detectamos uno, por el motivo que sea, automáticamente está fuera, ¡expulsado! Lo recogen nuestros estatutos; o sea, no hay lugar a la duda.

Nos habla usted de Policía, nos habla de la parada de Mayor o de Canillejas. ¡Oiga!, si nosotros estamos en contra de que ningún taxista se sobrepase de la parada de Mayor, o de que hagan espera ilegal en la plaza de Canillejas, o de que hagan espera ilegal en la Gran Vía. ¡Si es que estamos en contra de eso! ¡Nosotros no queremos eso y queremos que la Policía sancione esas actitudes! No estamos diciendo que se nos permita a nosotros estar en esos sitios y algo que... No, nosotros no queremos que el taxista esté esperando ahí, que esté haciendo paradas ilegales o, como nosotros las llamamos, paradas falsas, porque no se corresponden.

Sobre el régimen sancionador, pues bueno, penoso. Todo lo que están aprobado ustedes aquí, la ley Ayuso, la ley Uber y demás; o sea, el régimen sancionador que aprueban... El reglamento, ¡que no sabemos qué dice el reglamento! ¿Es que no dice nada el reglamento? ¿No tienen nada de reglamento? ¿No han pasado ningún borrador del reglamento a nadie? No, entendemos cómo puede estar esto sin reglamento.

Dicho esto, yo quería hacer una reflexión final sobre todo este tema. Todas estas empresas, que se consideran ellas mismas jodidamente ilegales, han formado –como ellas mismas dicen también– una pirámide de mierda en la que nos han metido a nosotros, a los taxistas, ¡pero ustedes están en esa pirámide de mierda también! Y todos los periodistas estos que se dejan vender por cuñas publicitarias también están en esa pirámide de mierda. ¡Aquí, de la pirámide de mierda no se salva nadie, y ustedes tampoco! O sea, que tienen que tener muy en cuenta eso. Este silencio que se ha hecho sobre los Papeles de Uber, el Uber Files, ¿eh?, ¿quién ha silenciado La Sexta? ¿Quién ha silenciado al periódico El País? A ver si va a tener que ver algo su nuevo consejero delegado, del Grupo Prisa, que haya dicho ¡eh!, parar esto que yo tengo por ahí mucha..., muchas cosas que decir, o que no se sepan de mí. Bueno, quiero que sepan ustedes que los políticos, que son ustedes, los políticos, los que nos han traído a este momento, y son ustedes, los políticos, los que tienen que solucionar esto; no el taxista, ¿eh? El taxista... O sea, nosotros ya les damos a ustedes fe y les decimos en el Congreso, en el Senado, en las asambleas, en los ayuntamientos, que tienen que solucionar este problema, que lo han creado ustedes, que nosotros no lo hemos creado; desde el artículo 21 de la ley ómnibus, con el señor Zapatero, que hizo una lectura ambigua de él y demás y se nos colaron un montón de VTC; un señor, un tal M. Rajoy, que no sé quién coño es, porque no sabe nadie en España quién es...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): Gracias. Que tampoco sabemos quién es, que dijo que nos lo iba a solucionar, en promesa electoral, y no apareció, ni se sabe de él ni se le espera tampoco ya. Tanto el PP como el Grupo Vox, que están a favor de esas empresas de usura, porque es que están ustedes claramente a favor de estas empresas de usura; se ponen ustedes muchas pulseritas, muchas banderas y demás, pero aquí los españoles y los que pagan aquí, los que pringan aquí somos nosotros; inosotros somos los que estamos aquí y nosotros somos los que les ponemos a ustedes aquí para que nos defiendan de todas estas empresas precarizadoras que vienen a destruir el sector de autónomos y el sector público del taxi.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan diez segundos.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): ¿Sí? Pues, entonces, déjeme, que le voy a hacer una pequeña... Como dijo Marx, la política es el arte de buscar problemas, encontrarlos, hacer un diagnóstico falso y aplicar después unos remedios equivocados. Esto lo dijo el señor Marx...

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): No lo dijo Carlos Marx, lo dijo el Groucho Marx.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Sí pediría a los siguientes comparecientes que, por favor, intentemos utilizar el lenguaje sin calificativos que, de alguna manera, interrumpen el buen funcionamiento. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID** (Fernández Valero): Pues siento lo de la pirámide, pero lo decía...

El Sr. **PRESIDENTE**: No, lo decía por un adjetivo, pero bueno. Seguimos con el siguiente punto.

Comparecencias con tramitación acumulada:

C-269/2023 RGEP.2470. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre su valoración de la Proposición de Ley PROP.L-26/2022 RGEP.25318, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía arts. 144 y 211 del Reglamento de la Asamblea).

C-271/2023 RGEP.2491. Comparecencia del Sr. D. Julio Sanz García, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista,

**al objeto de informar sobre situación del sector del taxi en nuestra Comunidad Autónoma.
(Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Invito al señor don Julio Sanz García a pasar a la Mesa. (*Pausa.*) Doy la palabra al señor Sanz por un tiempo de quince minutos. Buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Sí. Por acomodar lo que es la comparecencia, ¿cómo hago? ¿Lo hago seguido, hago un impasse...?

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya le he dicho que son quince minutos de intervención inicial; después intervienen los grupos, y, posteriormente, tiene usted diez minutos para responder.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): O sea, las dos comparecencias en una, por así decir.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, claro, es así.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Vale, pues voy a intentar hasta donde llegue. Pues nada, muchas gracias, presidente, secretaria, letrados, diputados, compañeros, y a los compañeros que están siguiendo también en la retransmisión. Pensaba que disponía de más tiempo, pero, bueno, en cualquier caso, la primera de las comparecencias es al objeto de informar sobre la valoración que se hace desde lo que es la Federación Profesional del Taxi y desde lo que es esta persona, Julio Sanz García, y, en principio, ya les aviso que la formación jurídica, en este caso, no me corresponde y por eso probablemente entre en algunas incorrecciones técnicas, pero lo voy a intentar resumir.

Sinceramente, lo que se está haciendo con esta modificación de esta proposición de ley a mí me parece una auténtica chapuza. Yo no sé si las cosas se pueden hacer peor y yo no sé si este es el ejemplo que se sigue en todas las tramitaciones parlamentarias, porque como ciudadano la verdad es que me deja como muy frío, como se haga así. Fíjese, estamos hablando de una modificación de una ley de 1998 que, después de veinticuatro años, el pasado mes de junio ha tenido que ser tramitada por el trámite de urgencia y en lectura única; después de veinticuatro años, esos trámites tan justos, tan cortos y hurtando todo el debate, pero, precisamente, hecha a imagen y semejanza de lo que pretenden las grandes plataformas. Y, luego, caen en un detalle intrascendente, ¿no?, eso de que en ausencia de ese régimen sancionador. Régimen sancionador que verdaderamente lo que hace es dejar en una situación denominada "una laguna", como así dice el informe jurídico que realizan los letrados de esta comisión y los letrados de la Consejería de Transporte, donde, en esa laguna jurídica, a pesar de que la Ley de Ordenación y Coordinación de Transportes del año 1998 establece una aplicación supletoria de la ley, y en lo no contemplado en la misma, lo que a ustedes les han dicho es que no se les pueden poner sanciones tan elevadas a estas plataformas, no se les pueden poner tantas restricciones, no se les pueden retirar las autorizaciones cuando se producen continuadas infracciones, y entonces tienen que hacer una ley a su imagen y semejanza. Y por eso, en esa circunstancia, no sé si alguien les ha

dicho que eso hay que corregirlo o a lo mejor se les ha encendido una luz y en el mes de diciembre presentan otra iniciativa para introducir un régimen sancionador. Ya digo que no sé si es iniciativa propia o a lo mejor desde el Tribunal Constitucional alguien les ha avisado de que está en trámite de poderse ver; o el Defensor del Pueblo; o a lo mejor la Comisión Europea, donde también ha sido denunciada esta ley en ausencia de ese régimen sancionador. Lo dicen ustedes, lo dicen los letrados en los informes y, por no aplicar esa aplicación supletoria de lo que es la LOTT, estamos otra vez aquí. Y estamos, como estuvimos ayer también, viendo las enmiendas a la totalidad que se presentaban y fueron rechazadas. Ahora, se iniciará un trámite parlamentario con las enmiendas parciales que presentarán los grupos y luego volveremos otra vez a la Cámara. Yo no sé, esto, cuándo ni de qué manera terminará, pero, desde luego, como digo, si esto no es una chapuza, pues esto es lo más parecido a lo que es un auténtico desastre. Fíjese que los servicios VTC sin régimen sancionador, o con esa laguna que está establecida, desde el 13 de junio del 2022, la fecha de aplicación o entrada en vigor de esa ley, hasta primeros de diciembre, simplemente se han realizado 21.299.704 servicios de VTC, isin ese régimen sancionador!, desde la entrada en vigor de la ley. Pero desde el término de la moratoria, que se realiza el día 1 de octubre, y hasta el día 7 de diciembre, aquí, en la Comunidad de Madrid, autorizaciones residenciadas, ien dos meses!, se han hecho solo 8.815.000 servicios VTC desde la moratoria: transportes urbanos, servicios urbanos. Y esto, dicen, sin régimen sancionador. Nosotros, que somos generosos, y como nos gusta compartir, por si fuera de su interés también se lo hemos pasado al Tribunal Constitucional, al Defensor del Pueblo y también a la Comisión Europea para ver si está bien eso de realizar servicios sin régimen sancionador. A lo mejor sí que pueden decir algo.

Fíjese, la verdad es que están ustedes intentando legislar, y lo están haciendo de tal manera que lo que se pretende es que, en beneficio de las grandes plataformas, les han vendido un modelo de negocio, les han vendido una auténtica pamplina y, detrás de esa idílica imagen que promueven estas plataformas, lo que verdaderamente se oculta –y eso lo han revelado recientemente los Papeles de Uber, los Uber Files, que se han comentado aquí-, lo que les han vendido a ustedes es una historia de las sobre las VTC, y verdaderamente se la han creído. ¡83.000 documentos! Desde luego, aquí lo que es una pena es que no tengamos una comisión de investigación, como se está haciendo en Francia, como está haciendo Bélgica, como se está haciendo en la Comisión Europea. De verdad que nos desvelaría y nos ilustraría sobre muchas circunstancias que tristemente no tenemos, ¿no? Eso de los currículum, donde no solamente... Ya no voy a hablar del señor Berzal, ya voy a hablar de otros exconcejales, exdiputados, exsenadores que ahora son directores institucionales de Uber. Pues bueno, pues oye, si todo vale, pues vale, pues venga, pues aquí todo vale. No sé dónde terminaremos cada uno de los que estamos aquí. Bueno, pues 83.000 documentos, entre ellos, y no lo decimos nosotros sino que lo dice el director de políticas públicas de Uber en la comparecencia en el Parlamento Europeo, han servido para que todos los años se empleen 90 millones de dólares ipara promover decisiones políticas y favores administrativos! 90 millones de dólares la verdad es que es una cantidad a tener en cuenta y la verdad es que es importante el tema este.

La proliferación de las plataformas y flotas de VTC está vinculada de forma directa a los aumentos del tráfico y de la contaminación, en un momento en el que en las ciudades ahora estamos con eso tan bonito de adecuar la ley de movilidad sostenible y ciudades del futuro y ciudades

descarbonizadas y todas estas cosas bien. Miren, en San Francisco se ha calculado que alrededor del 50 por ciento del empeoramiento de su tráfico se puede achacar a las plataformas; son informes de la UCS. Se ha identificado que los viajes de las plataformas de VTC son, de media, un 69 por ciento más contaminantes. En el área metropolitana de París se ha calculado que entre un 38 y un 45 por ciento de los trayectos VTC reemplazan al transporte público. Que las plataformas y flotas de VTC han consolidado su posición de mercado actual debido a la precariedad de los conductores tampoco lo decimos nosotros; esto lo dicen, precisamente, los Papeles de Uber, donde eso de las 60 horas semanales y los riesgos que eso conlleva para la seguridad de los conductores, que lo vemos día a día en las calles y en la ciudad de Madrid, pues forma parte de nuestro escenario. ¿Que las plataformas VTC han construido su ventaja competitiva en base a grandes inversiones de capital? Pues, lo dicho, nosotros no disponemos de eso, no es una competición justa. Se trata de, precisamente, en los episodios en los que ellos pueden jugar con la tarifa y hacer una tarifa baja para captar la base de clientes y luego multiplicarlos por 10, en episodios... Aquí seguramente lo conocerán, cuando las noches de Valdebebas, el Mad Cool o todos estos eventos donde se multiplican por 10 o por 20, y tampoco lo decimos nosotros, luego, después, lo que vienen a hacer es aumentar hasta un 57 por ciento los precios, porque... Lo dice Facua, ¿eh?, lo dice la Organización de Consumidores. Sinceramente –y ya para ir terminando este primer bloque, porque tendría mucho que decir-, ya les digo que hay informes de las letradas de la Comisión de Transportes y de la Consejería de Transportes donde les dicen que van a caer en el mismo error en el que ya se cayó anteriormente al promover una ley que tiene serias lagunas y que, además, incurre en un desarrollo reglamentario; no se puede fiar todo a un desarrollo reglamentario, que algunos cándidos pensaron que iba a ser en este año y en el mes de octubre ya pensaron que íbamos a tener reglamento de las VTC. Ya les digo que ni lo vamos a tener en octubre, ni de este año ni del siguiente, porque verdaderamente ni está ni se le espera. Y fiarlo a un desarrollo reglamentario lo que puede pasar es que caigamos en cuestiones de inconstitucionalidad, como ya las hubo en 2001 y en 2010; lo dice el informe también. Y, fíjense y léanselo, que es curioso, que también ahí los taxistas tuvimos que ser protagonistas; fue a raíz de un taxista, lo dice el informe y bien lo conocen los que lo redactaron. Bueno, pues piénsenlo, señores. Reconsidérenlo. Ustedes son los responsables políticos. Esa percepción que les han vendido, ese mantra de que las VTC promueven todas estas cuestiones, lo que tienen que hacer es regular en beneficio de los miles de usuarios y ciudadanos, no en beneficio de unos pocos, que ya sabemos quiénes son. El futuro de nuestras ciudades, y sobre de todo los taxistas, pues, se lo agradeceremos.

En la siguiente comparecencia que se me plantea –lo voy enlazando un poco así, creo que casi a mitad del tiempo- es la situación del sector del taxi en la Comunidad de Madrid; cómo está el sector del taxi en la Comunidad de Madrid. Quiero agradecer y quiero felicitar al compañero que me ha precedido en la comparecencia, a Javier, porque creo que ha hecho una exposición extraordinaria y ha dejado muy claro cómo el sector del taxi está trabajando y cuáles son verdaderamente los riesgos que le...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Sanz, cinco minutos le quedan, simplemente para que se...

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Llevo ocho, pero, venga, voy muy rápido.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Ocho?

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Bueno, pues el sector del taxi en la Comunidad de Madrid va bien, va bien, va bastante bien a pesar del Gobierno de la Comunidad de Madrid. Y en líneas generales va bien, y no lo decimos nosotros; los estudios de percepción e imagen de la marca del taxi se los encargamos a una empresa como Sigma Dos y dice que el taxi tiene una situación muy aceptable. También hacemos sobre la valoración de los servicios del taxi y también sobre la regulación del taxi y las VTC. Lo dicen los usuarios, no lo decimos nosotros. En el balance de inspección del año 2022, el consejero nos relata, el día 6 de febrero: somos el medio de transporte público urbano de viajeros menos sancionado, con mucha diferencia de otras modalidades de transporte, y ya saben quién tiene el récord en todas las sanciones. El taxi de Madrid, por méritos propios, el 85 por ciento tiene una flota que es eco o cero emisiones. Digo por méritos propios porque la Comunidad de Madrid lleva varios años, desde más allá de 2020, sin establecer ni una sola subvención ni ayuda a vehículos poco contaminantes. Sí hay subvenciones para otros, pero para el taxi no existen. No hay ayudas de la Comunidad de Madrid, pero, escuchen, tampoco hay incremento de tarifas desde 2020. Es curioso que, con todo lo que han subido los índices de explotación, la tarifa interurbana, que la controla la Comunidad de Madrid, esta Comunidad de Madrid ha subido un cero por ciento lo que son las estadísticas interurbanas. La verdad es que, como digo, vehículos adaptados tiene el taxi, vehículos con bucle magnético, y ya quisieran todas las instituciones tener bucle magnético para las personas con problemas de audición. El taxi está bien a pesar de todo esto.

Bueno, verdaderamente, saben dónde tiene los problemas el taxi y, aunque alguien les ha dicho que no es cuestión de este foro el tema del reglamento autonómico, lo que se pretende con el reglamento autonómico: precariedad, especulación y las entradas de las grandes empresas; cincuenta licencias por titular! Les voy a decir un poco –si me da tiempo- la composición del taxi, simplemente a modo de ilustración: retirada de los días de libranza, retirada de la regulación horaria. Fíjense, los días y las licencias que existen en Madrid, y lo dice el reglamento autonómico, los municipios de más de 500.000 habitantes deben tener 2 licencias por cada 1.000 habitantes. Bueno, pues en la Comunidad de Madrid tenemos hasta 3 licencias por 1.000 habitantes; itenemos casi más de un 50 por ciento! Las únicas ciudades, a nivel europeo, que tienen más taxis por habitante que nosotros son la ciudad de Oslo y la ciudad de Milán. Ya no le digo Berlín, Frankfurt, Düsseldorf, Múnich, Viena, Bruselas, etcétera, etcétera. El caso de París, para que lo tengan muy claro, ien París somos casi los mismos taxis con más del doble de la población! O sea, fíjense la ratio de taxis por habitante que tenemos aquí. Luego, el servicio del taxi Madrid está bien: bien para los usuarios, bien para los ciudadanos.

Los taxis, las horas, esas que nos quieren ampliar de forma indiscriminada. Actualmente, fíjense –y me da hasta vergüenza decirlo-, un taxista puede trabajar 352 horas al mes. 352 horas al mes son un total de 4.048 horas al año. ¡4.048! Me da hasta vergüenza decir que puede trabajar eso, cuando los convenios colectivos y del sector del taxi establecen 1.790 horas al año. Pero es que, además,

tenemos un mecanismo, ahora mismo en la Comunidad de Madrid, que nos permite reforzar en periodos puntuales para que no falten taxis cuando hay eventos, y pueden hacerse otras 1.020 horas al año!; estamos hablando de 5.060 horas al año. Pero tenemos una flota de eléctricos y una flota de Eurotaxi que pueden trabajar, todos los días, 16 horas; pueden trabajar 5.760 horas al año! Es una auténtica vergüenza que todavía se nos pretenda obsequiar con más horas.

Fíjense en el número de licencias. Les voy a decir para quién se quiere regular cuando se quieren dar hasta cincuenta licencias. Fíjense: 1.280 taxis tienen solo 1 licencia, taxistas con solo 1 licencia, y yo uno de ellos; 1.780 tienen 2 licencias; 965 tienen 3 licencias; y que tengan 7 licencias, ¿saben cuántos? 21; ¡21! ¿Para quién están regulando? ¿Para quién quieren regular? ¿A quién quieren dar entrada? ¿Por qué se pretende desnaturalizar el servicio del taxi? ¿Por qué tienen que tener cabida las grandes empresas de un servicio prestado por trabajadores autónomos desde hace más de 120 años, donde actualmente yo no me creo que se esté regulando para 20? Se está regulando para tres plataformas que quieren hacerse con el servicio del taxi. Creo que estoy a punto ya de finalizar, ¿verdad? Bueno, pues...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): ¡Un minuto! Entonces, vamos a aprovecharlo. Fíjese que, de los 15.777 taxis que tiene, pues actualmente también tenemos 151 vehículos en excedencia o en suspensión. Verdaderamente, aunque no sea un tema de esta casa, por así decirlo, sabemos que el reglamento autonómico se determina en Consejo de Gobierno y nosotros, todos los miércoles, inmediatamente después, lo que hacemos es ver las resoluciones del Consejo de Gobierno, la verdad es que con mucha incertidumbre y mucha tristeza porque lo que nosotros queremos es trabajar. No pedimos más en esas manifestaciones que –ayer, la cuarta en este año- se vienen realizando, porque queremos simplemente trabajar, que nos dejen como estamos, que no los necesitamos, que si alguien les ha contado que la liberalización es buena y que si hay que igualar dos modalidades, hay que igualarlas por arriba para tener en cuenta a los usuarios. Nos gustaría que tuvieran en cuenta a los usuarios, a las organizaciones de consumidores, a los municipios. ¿Dónde están los municipios? No están, no existen en esta norma, y eso es muy triste. Simplemente, lo que les pedimos es que en ese ámbito que tienen...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya vaya finalizando, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Pues simplemente lo que les pedimos es que, aunque no sea tema de esto, que trabajemos conjuntamente en regular otras cuestiones que verdaderamente hacen falta, pero al taxi que nos dejen trabajar como estamos, que estamos muy a gusto, simplemente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz. A continuación, los grupos parlamentarios por un tiempo máximo de diez minutos. El Grupo Unidas Podemos, diez minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias de nuevo a Julio Sanz, como en otras ocasiones que ha venido aquí a comparecer y que no solo yo creo que trae la voz del taxi a esta institución parlamentaria sino que, además, realiza un análisis yo creo que muy serio, muy profundo, y con una profusión de datos que, especialmente en el día de hoy, yo creo que desmantelan muchos de los argumentos que se utilizan, por ejemplo, en materia de esta liberalización salvaje que se está haciendo en el sector o el futuro reglamento del taxi y las condiciones que en él se establecen. Entonces, yo no tengo más que hacer constar mi plena coincidencia con el análisis, que efectivamente es una chapuza, tanto la ley Uber, como se ha planteado desde el principio, en el contenido y en el procedimiento, en el procedimiento atropellado, a la carrera, de urgencia, en lectura única; una ley que llevaba más de dos décadas en funcionamiento, en vigor.

También coincido con él en el análisis que hace respecto al informe de los servicios jurídicos sobre esta proposición de ley de régimen sancionador 26/22, en el sentido de que, bueno, es que hay que abordar las cosas bien desde el principio; habría que haberse introducido en la Ley 5/22 y no, después, en una situación, como ayer ponía la metáfora, que es colocar un ladrillo sobre, no otro ladrillo, sino sobre un hueco vacío. Porque el que no haya la existencia de un régimen sancionador en la Ley 5/22, o el que no esté debidamente regulado a través de un reglamento del taxi el régimen de autorizaciones, o autorizatorio, pues significa que genera un problema de legalidad, según el artículo 25.1 de la Constitución española, y es además una pésima técnica legislativa la que ha utilizado, en este caso, el Gobierno de la Comunidad de Madrid, el Grupo Popular.

Estoy también completamente de acuerdo con el análisis que hace sobre el impacto que significan esas grandes plataformas, no solo en determinados servicios públicos, como es el sector del taxi o las VTC, tal y como venían funcionando en el caso de España y de Madrid, sino a nivel europeo y el riesgo que tienen también para las condiciones generales y hasta para la propia democracia. Dicho de otra manera, la uberización, desde mi punto de vista, en el transporte urbano es un retorno a la esclavitud porque cuando se desregulan las normas lo que estamos hablando es de establecer, simplemente, la ley de la selva. Cuando se desregula o se deroga el derecho del trabajo se están precarizando las condiciones en las que se realiza la prestación del servicio. Cuando se apuesta por el sálvese quien pueda, pues solo sobreviven los más fuertes y eso es lo contrario a que haya una regulación normativa razonable, a que haya derechos laborales y sociales como es debido, a que haya un servicio de calidad para los usuarios y a que haya una democracia de alta calidad. Yo creo que es una auténtica bomba atómica el aterrizaje masivo de estas grandes plataformas. Claro que hay un agravio comparativo con otros países, donde han abierto comisiones de investigación después del conocimiento de los Papeles Uber y aquí no se ha hecho ni a nivel de España ni tampoco a nivel de Madrid.

Me ha gustado que pusiera el énfasis en el impacto medioambiental; es decir, el gran reto que tienen las sociedades es que sean sostenibles, que haya una apuesta por la descarbonización, que se combata el cambio climático y la emisión de gases de efecto invernadero. Creo que nos jugamos mucho en ello todos, hasta la propia supervivencia del planeta, y, desde luego, esta oleada de VTC circulando sin ton ni son, sin rumbo y a la búsqueda ilegal de clientela lo que hace es disparar todos los datos de

contaminación, de impacto medioambiental, etcétera. Y además lo ha adobado con informes concretos, con estudios concretos, como el caso de San Francisco o el caso del área metropolitana de París.

El tema de la precariedad que suponen las VTC –yo creo que también se ha referido a ello- la propia OIT lo ha denunciado, ¿no? La propia OIT ha llegado a decir, entre comillas, que el modelo de uberización no es positivo por lo que significa de desregulación laboral, precariedad y falta de responsabilidad social y fiscal de las empresas. La propia Organización Internacional del Trabajo exige la regulación para proteger a estos trabajadores de las consecuencias que tienen plataformas digitales y empresas que transforman negativamente el mundo del trabajo. Es decir, que más claro, agua.

En cuanto a la situación del sector del taxi, efectivamente, la situación yo creo que es una situación positiva. Además, parece que hay informes y estudios que así lo avalan, como el que refería de Sigma Dos. Y el reglamento este es, pues, como un elefante en una cacharrería, es venir a desregular, a precarizar y a desnaturalizar los términos en los que se realiza el servicio público del taxi. Se daban datos, que me han parecido superinteresantes, sobre las ratios de taxis por número de habitantes en diferentes ciudades europeas, y se daban datos también sobre las jornadas reales que a veces se realizan, y yo creo que los datos son apabullantes porque vienen a decir: ¿hay taxis suficientes? ¿Suficientes? ¿No hacen falta más taxis? Y, en segundo lugar, las jornadas son mucho más extensas de lo que deberían ser, incluso más allá de lo que establecen los convenios colectivos o lo que establece, en fin, el propio sentido común, ¿no? El dato de 4.000, hasta 48 horas al año de jornada laboral que se puede llegar a realizar, cuando está en 1.790, pues, bueno, ¡es que es más del doble!, es que es un disparate que se traiga un reglamento y encima se argumente que esto va a ser, bueno, algo beneficioso para los taxistas, que significa, bueno, intensificar los niveles de explotación, que es como decir “bueno, las grandes superficies abren 24 horas, pues que el pequeño comercio coja y tenga las puertas no abiertas sino que las arranque, como aquel caso que hubo en Méjico de un emigrante español, Noriega, que ante una regla que regulaba el comercio, pues él decidió arrancar las puertas y aquello le hizo gracia a un dictador, a Porfirio Díaz, y al final acabó haciendo negocio con él. Pues aquí es un poco lo mismo, ¿no? Es adaptar a la baja, hacer tabula rasa a los derechos.

Y el último dato que me ha parecido también muy espectacular es cómo están repartidas las licencias. Que solo haya 7 poseedores que tengan 21 licencias, ¿para quién van a ser las cincuenta? Es decir, ese brindis al sol que hace la señora Ayuso, ¿para quién es? Pues, evidentemente, para los que han captado de manera masiva estos temas.

No sé el tiempo que me queda, pero voy a utilizarlo fundamentalmente para dos cosas. Para decir que nosotros... Bueno, yo iba a hablar del recurso de inconstitucionalidad, yo espero que tenga una buena tramitación...

El Sr. **PRESIDENTE**: Dos minutos y medio.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Y que les den toda la razón a ustedes, y a nosotros, en este recurso que está presentado en el Tribunal Constitucional para defender sus derechos. Pero me voy a referir a las enmiendas que hemos presentado. Las voy a glosar, simplemente. Presentamos una enmienda para

que se regule la precontratación de manera que se impida la competencia desleal, que es la clave del asunto, así como las condiciones para la captación de clientes, que no puede hacer las VTC porque no son taxis; las VTC tienen que funcionar, sencillamente, con el régimen de precontratación, con un tiempo establecido y con unas normas que eviten que deambulan por la calle o que estén paradas esperando contratar a clientes. Metemos también enmiendas para evitar el dumping social, que creo que es un poco la dinámica que se abre por las experiencias internacionales: primero se tiran los precios y después, bueno, pues cuando se capta y se copa al mercado los precios se disparan y eso es un perjuicio evidente y grandísimo para los usuarios, más allá de otros que se han dicho aquí, como el tema de la seguridad. También, por lo tanto, planteamos enmiendas que establecen los requisitos que tienen que tener los conductores de VTC de manera bastante amplia y prolija. Los requisitos, en otra enmienda, sobre las autorizaciones de licencias de VTC y condiciones de los vehículos. Planteamos enmiendas sobre el endurecimiento de las sanciones que incluyan la retirada de la autorización cuando se incumple sistemáticamente con falta grave, por ejemplo, con tres faltas graves en estos temas de precontratación, de captación, etcétera. Y, luego, planteamos una última enmienda, en línea con lo que hablamos antes, en el sentido de crear un servicio de inspección específico, porque las normas están para que se cumplan y, si no, repito, estamos hablando del reino de la impunidad.

Le iba a hacer una serie de preguntas, pero me está mirando el presidente así, con cara de que debo acabar. Simplemente, preguntarle si tiene experiencia de cómo se ha regulado el tema del régimen sancionatorio en otras comunidades autónomas, porque a mí esto me parece penoso, laxo y, en fin, absolutamente ineficaz. Y luego, que valore un poco la participación que está teniendo el sector del taxi a la hora de opinar sobre la ley Uber, sobre el reglamento del taxi y sobre el régimen sancionador. Supongo que ustedes, que tienen un gran arraigo en el sector, van a seguir defendiendo sus derechos y van a seguir con un proceso de movilizaciones mientras no se sienten a negociar y no haya un acuerdo razonable que dé satisfacción a sus demandas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Julio Sanz, por venir hoy a esta comisión. El primer apunte que yo quería hacer es que le doy la razón en cuanto –tiene usted toda la razón– a la chapuza a la que se ha llevado esta cosa. Somos conscientes. Nosotros lo hemos dicho y lo hemos denunciado, por eso votamos que no a la lectura única. Y mí me hubiese gustado hacerlo de otra forma, me hubiese gustado tener mucho más tiempo, me hubiese gustado hacer muchas sesiones de estas; creo que una comisión legislativa..., creo que sus aportaciones suman, las aportaciones de todo el sector, y hubiese sido mucho más interesante hacer muchísimas, simplemente, de temas concretos. Yo creo que ustedes tienen, digamos, quince minutos, por ejemplo, solamente para hablar de las tarifas, otros quince..., o sea, otra comisión..., o sea, otra comparecencia solamente para hablar de otro tema concreto, y creo que a mí me podrían salir más de veinte o veinticinco y podríamos haber hecho un debate muy constructivo, y yo creo que esta es una cosa que deberíamos plantearnos todos.

Pero, bueno, por entrar en materia, yo quería empezar preguntándole, y sé que usted ha hecho referencia a que siguieron el debate de ayer de las enmiendas a la totalidad, yo ahí expuse que si se aprobaban esas enmiendas, al margen de que pudiese estar o no a favor del contenido, esta ley decae, porque no va a dar tiempo a su tramitación y, por tanto, la ley que seguiría en vigor serían a 5/22. Yo le quería preguntar qué opinión le merece el respecto. También le quería preguntar por otra cuestión sobre el debate, sobre una expresión que a mí me sorprendió muchísimo, que la dijo el portavoz de Más Madrid, que era que teníamos que hacernos la pregunta de por qué el taxi no ha estado dando un buen servicio. Y le quería preguntar esto: ¿considera usted que el taxi de Madrid no da un buen servicio? Luego, dijo incluso que el taxi tendría que hacérselo mirar, ¿no? No sé, usted creo que hoy ha venido aquí a defender todo lo contrario, que el taxi de Madrid es un taxi bueno, es un taxi..., podría decir incluso de los mejores, porque esta encabeza gracias a lo que han hecho los propios taxistas. Y, bueno, quería preguntarle qué opinión le merecen esas cuestiones.

Y, por entrar en materia, no digo que no podáis hablar del reglamento, ni mucho menos. Está claro. Además, en el objeto de la comparecencia, tanto de quien le ha precedido en el uso de la palabra como la suya, era informar en general del taxi; es decir, que ustedes pueden hablar, por supuesto, del reglamento, de leyes pasadas, de lo que quieran, ¿no? Yo lo que quiero decir es que aprovechemos la ocasión de que tenemos ahora mismo una ley sobre la mesa, que es la 26/22, para aportar esas ideas.

Yo le repetía las mismas preguntas que le he hecho al anterior compareciente: la opinión sobre que se apruebe este régimen sancionador, sobre las cuantías de las sanciones, sobre la captación de las VTC, sobre que se pueda sancionar a las plataformas. Pero me gustaría también preguntarle sobre otra cuestión, que es referida a otra enmienda que nosotros hemos presentado, y es la referida al 1/30. Como sabe, el 1/30 está reflejado tanto en la ley nacional como en la ley actual autonómica, en la ley 5/22, pero es una cuestión que está siendo puesta muy en entredicho por el Tribunal Superior de Justicia de Europa; el propio abogado general ha dicho que podría estar considerado como una medida totalmente arbitraria y que podría ser considerada ilegal, porque esto cuando se hizo, el 1/30, en su día, se vino a decir que era establecer el statu quo de lo que había en España, que había treinta taxis por cada VTC, y entonces dijeron, bueno, pues 1/30, pero la realidad es que eso era en toda España, pero estaban concentrados en dos ciudades, ¿no?, principalmente en Madrid y en Barcelona. Hicieron esa medida, esa comparativa a nivel estatal, pero no a nivel de donde estaban las VTC, por lo tanto, es casi una propia trampa al solitario. Nosotros nos hemos querido anticipar a lo que puede pasar si se declara legal ese 1/30, y que antes de que las propias Administraciones, o este Parlamento, o el propio Congreso de los Diputados puedan reformar sus normas, en ese periodo de tiempo que pueda pasar, que la Comunidad de Madrid, por ejemplo, rechace autorizaciones en base al 1/30 y un juez lo declare ilegal porque se haya declarado ilegal por encima, ¿no? , y, por lo tanto, la Comunidad de Madrid se vea obligada a conceder esas autorizaciones. Incluso podría darse el caso de que se viera obligada a conceder las 15.000 VTC que han solicitado ustedes, ¿no? Por lo tanto, ¿qué le parece la enmienda que nosotros presentamos, que es añadir un segundo criterio, un segundo criterio mucho más objetivo, por el que se podrían seguir denegando esas autorizaciones aunque el 1/30 se declare ilegal, que es los taxis actuales, las políticas actuales, la población, la ratio y la demanda? Por ejemplo, el taxi tiene un criterio superobjetivo, que es tanto taxi por habitantes, ¿no? Ese no es ningún criterio arbitrario sino

que es un criterio muy objetivo, y si simplemente dejáramos esa posibilidad al 1/30 y que es declararse ilegal, pues bueno, esto podría abrir la caja de Pandora y que, sin tener que modificar las leyes, simplemente con las leyes actuales, por sentencias judiciales, se tuviese que seguir dando a esas Administraciones. Por lo tanto, le quería preguntar sobre esa cuestión y las demás. Y, como me sobra tiempo, pues bueno, aquí lo dejo y con esto me vale, así que muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación doy la palabra al señor Pastor por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, señor Sanz, por estar una vez más en esta comisión y, como siempre, informando y aportando mucha luz. Como quiera que usted estaba en la sala en la anterior comparecencia también, yo no voy a repetir las preguntas que he hecho con anterioridad; usted las ha escuchado, las conoce y si quiere aportar alguna cosa más, por supuesto, siéntase usted con total libertad.

Hay un par de cuestiones que ha comentado que nos parecen muy relevantes. Muchos de los datos que usted menciona son muy interesantes y, desde luego, coincidimos en la valoración –antes lo he dicho y no voy a repetir- de la chapuza legislativa que supone todo esto. Pero, en relación con las emisiones contaminantes, ¿por qué no se exige lo mismo a los vehículos que prestan el servicio de VTC? Una pregunta cuya respuesta a lo mejor es muy obvia, pero, si usted nos lo indica, para saber cuál es –digamos- el mecanismo; es decir, los taxis tienen estas condiciones, pero estos no y, por qué, si realmente están –lo sabe el Ayuntamiento de Madrid, lo sabe la Comunidad de Madrid- circulando, como circulan, por nuestras calles, ¿no?

Y, luego, hay algo, en estas coincidencias, que no son tales, como reglamento, VTC que desconocemos, reglamento del taxi, modificación legislativa, y es que recordaba yo unas declaraciones de la presidenta, señora Díaz, al inicio de todo esto –por decirlo de alguna manera, el inicio; en esta legislatura, a mediados, no sé si fue hace un año-, algo así como que decía que no se preocupasen los taxistas porque el Gobierno de la Comunidad de Madrid había estimado un valor de las licencias de los taxis y que las iba a comprar a todo aquel que quisiera venderlas o similar, que sabe usted que es un elemento que, por un lado, dificulta la entrada en el sector, porque hace falta una inversión importante, así que dificulta o es un elemento básico para entrar, y, por otro lado, también la señora Díaz hablaba de esto porque claramente podría haber sido un interés, ¿no? ¿En qué quedó esto, esta recompra que dijo la presidenta, señora Díaz? No recuerdo el día exactamente, pero todos los que estamos aquí lo recordamos, que comprarían las licencias de los taxis, ¿no?

Ya digo, no me voy a repetir. Usted ha mencionado noviembre del año 2024. Yo espero que en noviembre del año 2024 el panorama político de la Comunidad de Madrid sea bien distinto, pero enlazo con la justificación, y sin querer discutir en ese asunto, porque es un dato objetivo el que ha mencionado antes el portavoz del Partido Popular, como casi todo, el Gobierno y la mayoría que en esta Cámara existe lo justifican todo con –lo ha dicho el portador del Partido Popular- los 1,6 millones de votantes del Partido Popular que tuvo en el año 2021. Es un dato objetivo: 1.631.608. Es verdad que

bien parece que, en esta dinámica de confrontación total, lo único que entiende este Gobierno autonómico es la voz de la calle y esta explicación que dan constantemente respecto de los votos, para este asunto y para todos, ya le digo, si usted sigue mínimamente los debates en esta Cámara, es un argumento total. Yo quiero sumar este otro, que es que ese 1,6 millones de votantes se traduce en 65 diputados autonómicos, y 13 tienen la extrema derecha en esta en esta comunidad autónoma: 65 más 13 es 78; en fin. Los tiempos, las formas, la chapuza legislativa, nos digan lo que nos digan, no es casual y son estos 65 más 13 los que lo determinan. Dicho esto, no quiero extenderme más y estoy convencido de que, apelando a la flexibilidad del presidente, le cedemos nuestro tiempo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pastor; lo tendremos en cuenta. Señor Oliver, tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. ¡Curioso!, ¡curioso!, hoy el portavoz de Vox reconoce que están apoyando una chapuza, que todo ha sido una chapuza y que, aun así, van a seguir apoyando una chapuza a pesar de que consideran que no se ha hablado suficiente de este tema, que no saben exactamente lo que están legislando, que, chapuza sobre chapuza, siguen legislando. Y es que de lo que no se da cuenta es que sus acciones, sus decisiones, tienen un impacto muy real en la vida de las 18.000 familias de taxistas de esta región. Pero no solo tienen un impacto real sobre las 18.000 familias que viven del taxi sino que tienen un impacto muy real sobre la seguridad de los usuarios que cogen vehículos que actualmente desde mi grupo parlamentario consideramos que, en buena medida, no están habilitados para poder llevar viajeros con la seguridad que se requiere en nuestro país y en nuestra región, la comunidad más rica de España; en una de las regiones más ricas de Europa consideramos que no está habilitado. Y dice: No, hombre, sería muy interesante tener debates de quince minutos para hablar de cada uno de los puntos, podríamos aprender mucho. ¿Qué pasa, que no han tenido tiempo para escuchar durante los últimos dos años? ¿No ha habido tiempo para aprender? ¿No ha habido tiempo para reunirse con el sector? Curiosa la manera que tiene Vox de hacer política, que solamente en el último momento –bueno, o a veces seis minutos tarde- son capaces de llegar a conclusiones lógicas sobre lo que la mayoría estamos viendo.

Está claro que el objetivo del Partido Popular es el que es y es liberalizar el sector. Yo creo que ya no nos podemos llevar a engaño. Y el objetivo del Partido Popular de liberalizar el sector es porque considera que ese es su modelo. Yo estoy convencido de que el señor Segura puede tener opiniones distintas, pero respeto que defienda las de su partido.

En el caso del Grupo Parlamentario Vox, a mí me llama la atención que se crean esta milonga sin tener en cuenta absolutamente ninguna de las consecuencias de lo que están haciendo. El modelo del Partido Popular es uno, ellos dicen defender a los trabajadores y, sin embargo, por el camino se los están cargando; se están cargando a los autónomos, están permitiendo que empresas multinacionales que tributan en paraísos fiscales vengan a nuestro país a quedarse con nuestras empresas, están permitiendo que nuestros trabajadores estén en condiciones extraordinariamente precarias, están

permitiendo que vehículos circulen sin las preceptivas autorizaciones. Bueno, yo... Chapuza sobre chapuza.

Quiero hacer una mención a cómo se ha elaborado este procedimiento legislativo, y a mí me parece dramático cómo lo estamos haciendo. Es decir, el Gobierno de la señora Ayuso, que ha tenido cuatro años para legislar sobre este tema, ¡cuatro años!, en el último momento registra una ley, por lectura única, con la aquiescencia de nuestros amigos de Vox, que se dan cuenta tarde y mal de que esto es una chapuza más, de que la situación es dramática. Entonces, cogen, meten una ley por lectura única, sin hablar con el sector, con el rechazo mayoritario de todo el desarrollo reglamentario, sin concretar absolutamente nada, por la puerta de atrás, primero la ley ómnibus, luego la sacan porque parecía que eso era inconstitucional desde un primer momento. Bueno, ¿a qué Gobierno están ustedes apoyando? ¡El Gobierno de la chapuza, señor Gallardo! Es que yo no sé cómo no se va a su casa, después de esto, a decir: lo hemos hecho mal, voy a hacer penitencia porque mis actos son malos. ¡Es que no lo entiendo! Y resulta que va pasando el tiempo y se dan cuenta, a pesar de tener una consejería entera a su disposición, de que en realidad se han olvidado del régimen sancionador; ¡meses después se dan cuenta de que se han olvidado del régimen sancionador! ¿Y qué hacen? En vez de hacerlo desde el propio Gobierno, ¡deciden hacerlo desde el grupo parlamentario! Curioso, ¿no? Los grupos que no tenemos un Gobierno a nuestra disposición...Y por eso les decía también que ustedes confunden mucho el Legislativo con el Ejecutivo, y a mí me parece que la separación de poderes debería ser una cuestión esencial desde el punto de vista democrático, también en el Gobierno de España, todo sea dicho de paso, porque las modificaciones que han hecho por la puerta de atrás me parecen igual de malas que las que están haciendo ustedes por la puerta de atrás aquí. Y desde el propio grupo parlamentario sacan una miniley, que quieren aprobar de nuevo por lectura única, y, en ese momento, Vox, de repente, como San Pablo, ve la luz y deciden que pueden tumbar la ley para hacerla un poquito mejor. ¿En qué ha mejorado la ley después de su aportación? ¿Qué ha mejorado? Porque la única cuestión en la que podríamos estar de acuerdo, ustedes y nosotros, era la cuestión del algoritmo para poder vigilar las horas trabajadas. ¿Eso se lo han comprado, señor Gallardo? ¿O eso lo va a desarrollar en el reglamento y le han dicho que eso es por la vía del reglamento, que eso no cabe en la ley? Si le han dicho eso, señor Gallardo, que sepa que la ley lo permite todo, que la cuestión reglamentaria es simplemente un desarrollo de la ley por cuestiones técnicas y que tiene sentido en determinados momentos. Pero a usted le están engañando y le van a volver a engañar, como llevan engañándole toda la legislatura, porque ustedes no dejan de ser los "pagafantas" del Partido Popular. ¡Qué le vamos a hacer! Y, entonces, llegamos aquí, a este punto, con una ley que intentó el Partido Popular aprobar por lectura única, con graves carencias legislativas, según refleja el informe jurídico, donde se siguen sin concretar cuestiones esenciales, como la autorización –y esto lo refleja el informe jurídico de los letrados de esta Cámara, no lo digo yo, y usted lo sabe porque lo habrá leído-, y en el informe jurídico dice que la nueva regulación solo alude de manera aproximada a una nueva autorización sin precisar ninguna otra circunstancia de la misma. Y esto, de nuevo volvemos, redundará en una grave inseguridad jurídica, porque ustedes están poniendo una alfombra roja a las multinacionales que tributan fuera de nuestro país; que explotan a trabajadores en nuestro país; que funcionan, en muchos casos, sin seguro de responsabilidad civil obligatoria, seguros de vehículos sin conductor; pasando la ITV... Y yo, si quiere,

ahora mismo le enseñe vídeos que tengo en el teléfono móvil –se los puedo enseñar a toda la Cámara o los puedo poner a disposición de la Mesa, si los quieren ustedes ver- de vehículos que cambian las placas, ¡y se ve cómo se cambian las placas en directo! ¡Pero si es que esto es un drama y ustedes lo están blanqueando! Y a mí me parece que no son ustedes conscientes de las responsabilidades en las que pueden incurrir y de la responsabilidad que tienen no solo con los taxistas sino con los ciudadanos de esta región.

Yo tengo algunas preguntas para el señor Sanz, la verdad es que la exposición ha sido extraordinaria, y voy a reafirmarme en mis palabras de ayer. El sector del taxi es un sector que en los últimos años ha mejorado muchísimo, porque veníamos de una situación donde sector del taxi era un sector que estaba poco a poco desprestigiándose, y en los últimos años ha pegado una mejora espectacular. Que eso tenga que ver con la aparición de nuevas plataformas, pues yo creo que explica una parte de la mejora, pero que tenemos que seguir mejorando y que el sector del taxi tiene que seguir mejorando yo creo que es una cuestión que nadie pone en duda. Porque lo dije ayer, las Administraciones públicas ya no solo están obligadas a dar un servicio; están obligadas, desde mi punto de vista, desde mi humilde punto de vista, a dar el mejor servicio posible, y eso no se consigue si no es con la permanente mejora del servicio público. Y yo creo que esto nos lo tenemos que creer y lo tenemos que poner en práctica, y para eso hay que escuchar al sector del taxi, hay que escuchar a la ciudadanía y hay que ir mejorando poco a poco los servicios públicos. Porque la ciudadanía ya no se conforma con que le transporten de un lado a otro; la ciudadanía necesita el mejor servicio, con la mejor atención, porque además es que estamos en esa línea, la cogobernanza no se puede hacer de otra manera.

Yo le quería preguntar, sin ambages, al señor Sanz: esta modificación de la ley, en las sucesivas chapuzas legislativas que nos han llevado este punto concreto, ¿a quién cree que beneficia esta ley? Le quería preguntar si ustedes, como actores, han tenido la capacidad de hacer alegaciones a esta ley, a esta última ley, o si, sin embargo, el procedimiento legislativo que se ha utilizado, que ahora el Gobierno apoya, ha conculcado uno de los derechos, desde nuestro punto de vista, esenciales de la democracia, que es la participación pública, al hacerse por la puerta de atrás. Le quería preguntar qué consecuencias cree el compareciente, en representación del sector, que tiene para los trabajadores del taxi la aprobación de esta ley y las aprobaciones reglamentarias que se supone que van a llevar a cabo y que, mayoritariamente, más de 9.000 taxistas, en más del 95 por ciento de los casos, han votado en contra en todas aquellas cuestiones. ¿Qué afectaciones puede tener a nivel personal? ¿Cree usted que se va a precarizar el trabajo en el sector?

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias. ¿Cree usted que las conquistas tradicionales asociadas al sector del taxi, y que ustedes tenían algunos días de libranza, y ya nos ha contado que, desgraciadamente, las horas que trabajan ustedes por lo general son mucho más elevadas que las que trabajan las medias del sector, la media de cualquier sector en nuestro país? Le quería preguntar si conoce usted cuál ha sido la situación en otros países donde la liberalización ha ocurrido. Yo, leyendo un artículo del New York Times, el otro día, respecto a los millennials y al disfrute de la vida, de los

millennials y las consecuencias que había tenido la liberalización: se habían multiplicado por cuatro las tarifas para los ciudadanos antes de la liberación. Bueno, pues estas preguntas le dejo encima de la mesa. Si me pudiese responder, estaría muy agradecido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. El señor don Carlos Segura por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente. Buenos días, don Julio. Lo ha dicho Vox, y yo creo que hay algo con el tema del 1/30: la Unión Europea rechaza la limitación de las licencias de VTC. ¿Sabe en qué estado está? ¿Qué va a suponer eso? ¿Qué se puede hacer desde el Legislativo para trasladárselo al Ejecutivo? ¿Cómo nos da clases el señor Oliver de lo que nosotros aquí, en el Legislativo, somos y lo que es el Ejecutivo, que tenemos muy claro que somos el Legislativo y por eso hemos traído este régimen sancionador?

De las 8.000 licencias que hay de VTC operando en Madrid, el porcentaje de autónomos o grandes empresas o empresas..., ¿sabe el dato? Luego, a nosotros no nos queda claro, porque yo creo que hemos tenido solo una reunión, o las veces que yo le he escuchado aquí, en esta casa, usted ha hablado de la captación, ¿le parece bien que se haya metido en el régimen sancionador que se sancione la captación? ¿Que la Policía tenga ya medios para poder sancionar en la calle y no que tenga que ser todo ese trámite administrativo, que ahora mismo la Policía no sabe cómo les puede sancionar respecto al tema de la captación? ¿Cree que hay una falta, que hay una escasez de taxis? ¿Habría que tener más taxis?

Mire, el 84 por ciento de los madrileños están a favor del precio cerrado. Unas encuestas... La verdad es que como todo el mundo, Uber, AMT, ustedes, todo mundo saca encuestas, ya no sé de quién ha sido, pero el 84 por ciento de los madrileños están a favor del precio cerrado; o sea, del precio cerrado o del precio del destino. ¿Le parece eso usted bien o... Luego, sí que es verdad que hay otra encuesta, del año 2019... Y aquí es donde yo creo que ustedes deben de sacar pecho, porque la verdad es que hay que decir que tenemos unos buenos taxis, unos buenos profesionales todos los días en las calles de Madrid. Una encuesta de ustedes, de 2019, decía que los madrileños puntuaban con un 7,7 a las empresas, bueno, a las VTC y con un 7,1 a los taxis. En 2022, que yo creo que eso es lo que hay que poner en valor, AMT, con otra encuesta de GAD3 que también está publicada, valora que 8 de cada 10 madrileños valoran que la flota de taxis ha mejorado. Por eso, creo que hay que felicitarles y aquí, a este grupo parlamentario, lo van a tener para que siga trabajando por el taxi.

Y, luego, ha dado un dato y es otra pregunta. Ha dicho que en el último trimestre del año, cuando entra en vigor el decreto, o sea, lo que aprobamos, la ley que modificaba la 20/1998 –corríjame, a lo mejor lo he entendido mal-, 8 millones de viajes se hicieron en el último trimestre de 2022, ¿no? *(Pausa.)* Vale. Entonces, ¿qué diría a esos 8 millones de... No serán 8 millones de viajeros, pero a esas personas que han hecho esos 8 millones de viajes, ¿qué les diría? ¡Oiga!, no cojan las VTC porque son malas; o, ¡oiga!, tenemos un buen servicio de taxi para que se vengan con nosotros. Y trasladarle, como siempre, el apoyo de este grupo parlamentario al sector del taxi. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. Señor Sanz, para concluir la comparecencia.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Muchas gracias, presidente. Tengo entendido, leyendo el Reglamento de esta Asamblea, que el artículo 211 y el 144 establecen que en las comparecencias se responde a las aclaraciones, no a las preguntas; las preguntas tienen que ser solicitadas con previa antelación. Yo no he recibido ninguna, lo digo porque, no obstante, no quiero consumir mi tiempo en contestar las preguntas y si alguna se queda sin contestar es por falta de tiempo, no por falta...

El Sr. **PRESIDENTE**: Seremos flexibles.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pero comience, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Vale, voy a intentarlo, sí. Régimen sancionador en otras comunidades autónomas, pues, curiosamente, estamos en el ranking, somos la comunidad autónoma diferente, distinta; estamos por encima del bien y mal. Pero no lo clasifique a modo político, ¿eh? O sea, si bien en Cataluña, Baleares, Valencia, existe el régimen sancionador que se determina en la LOTT, en la modificación que se hizo en octubre del 2001, también en Murcia, en Galicia, en Castilla y León, con otro color político, se aplica ese mismo régimen. Todas las VTC en toda España tienen el mismo régimen sancionador, menos Madrid. Somos diferentes, y eso lo digo a razón de una cuestión que me han preguntado.

La valoración de las movilizaciones. Bueno, pues ya lo han visto: miles de taxis en Madrid protestando para que nos quedemos como estamos, porque queremos una diferenciación clara de esas otras modalidades. El taxi es diferente, está declarado de interés general por el Tribunal Supremo y queremos seguir trabajando. Miles y miles de taxistas vamos a seguir saliendo porque lo que nos queda, con dignidad, es defender nuestros puestos de trabajo.

Me gusta que relacione el 1/30... Si desapareciera, que eso está por ver y hay un dictamen del abogado de la Unión Europea. Antes de nada, lo digo que el 1/30 lo puso en vigor en la Orden FOM en el Gobierno del Partido Popular, se subió a rango de ley en el Gobierno del Partido Popular y ahora es el Gobierno del Partido Popular el que no aplica el 1/30; o sea que se caiga al 1/30 en Europa, pues, como no se aplica aquí, en Madrid, pues tampoco va a ser muy significativo, pero está bien plantear alternativas y cuestiones adicionales, no sustitutorias al 1/30. Luego, está bien. Eso, en relación con el tema de 1/30. Yo no he hablado del 1/30, ¿eh? Quiero decir que es una pregunta que hicieron anteriormente.

Fíjense si está bien el taxi de Madrid que está considerado –que no lo digo yo tampoco, ¿eh?-, está considerado, y hay ranking de taxis a nivel mundial, como el número sexto; el número sexto de

todo los taxis del mundo. Luego, fíjense si está bien el taxi de Madrid, a pesar del Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Me han preguntado por el decálogo de ofertas de la presidenta. Foto fácil, medios de comunicación, titulares grandilocuentes... Ya les digo yo que cero patatero: ni promoción del servicio del taxi, ni el taxi en los intercambiadores de transportes, ni ayudas a los que abandonan la profesión; o sea, nada de nada. Pero quedó bien; o sea, la verdad es que gozaron de grandes titulares.

¿A quién beneficia esta ley, esta modificación de la ley? ¡Hombre!, ya lo he dicho, pero lo reitero: está muy claro a quién beneficia esta modificación de la ley, porque esta chapuza –que, mire, me gusta el término porque parece que ha calado en la comisión, coincidimos todos en que es una chapuza- corre el riesgo de hacerse cada vez más grande –la chapuza-, y una chapuza que empezó, y aquí verdaderamente hay un grupo que lo propuso, otro grupo que colaboró en la aprobación, ¡porque en esa chapuza ya colaboraron!, luego, entonces, ya venía siendo una chapuza que se ha venido haciendo más grande y no sé la dimensión que va a ser capaz de conseguir esta chapuza. Tal y como está la ley –lo digo claramente-, no es una chapuza; si quieren, lo pueden calificar de bodrio o truño; o sea, ya para el lenguaje más sencillo, porque, verdaderamente, con las enmiendas que se proponen para intentar salvar lo que a nosotros nos hace tanto daño, unas sanciones nimias, un régimen laxo, es que es fácil saltarse la ley con lo que propone este Gobierno. Pero es que, encima, seguimos obviando a los municipios, y los municipios deben tener una parte activa en el control del transporte urbano, menos el municipio de Madrid, que también va en la misma línea, porque el municipio de Madrid dice: Yo, las competencias en el transporte urbano, ¡menos las VTC!, que esas no quiero ni verlas. Pero es que, si encima les quitan ustedes la competencia, pues, entonces, la verdad es que es manga ancha y hacer lo que uno buenamente quiera.

Con esas otras enmiendas que se vienen planteando –que yo las tengo, las del Grupo Parlamentario Vox, no porque me las haya pasado usted, pero me han llegado-, el dejar la responsabilidad, ante las actuaciones sancionadoras, a los conductores, ¿verdaderamente cree que eso aporta algo de garantía a esa ley? O sea, los tres o cuatro que controlan las grandes empresas se lo llevan, y el conductor que se salta un semáforo, lo paga. Va bien la cosa para los usuarios. No está mal. La ley, si sale como está, ya lo digo: ¡chapuza total! La ley, si sale con un régimen de sanciones equivalente al que tiene toda España, en virtud de la LOTT: correcto. Pero es que, además, es que lo estamos obviando, es que con la apertura del trámite parlamentario de la ley se pueden introducir todas aquellas cuestiones de las que a algunos les da grima hablar: tiempos de precontratación, si los coches tienen que volver a la base. Hay países en los que los vehículos tienen que volver a la base, más que nada porque, ¡oye!, 9.000 coches dando vueltas por Madrid, pues son un poquito incómodos y algo de humo echan. Incluso con esa diferencia de criterio que hay: como el Ayuntamiento no los controla, pues no pasa nada, pueden apestar toda la ciudad 9.000 coches. Ya les digo que el taxi tiene un 85 por ciento de vehículos eco o cero emisiones.

Verdaderamente, me preguntan conceptos como la captación. Si algún día alguien es capaz de decirme en qué consiste la captación activa, yo a lo mejor hasta estaría de acuerdo con ese concepto.

Captación activa yo entiendo que es parar mi taxi, echarme en el cuello del cliente y meterle para adentro. Eso es la captación activa, entiendo, ¿no? Porque el estar apostado en la puerta de un hotel, un restaurante, un centro o en algún evento, ¿eso no es activo? O sea, estar ofreciéndose, eso no es captación activa. Eso tiene, para mí, otro nombre, pero como estamos en este foro, prefiero no decirlo.

Mire, hay muchas cuestiones, pero es que no tengo tiempo, entonces yo simplemente lo que quiero, para ir terminando, es decir muy claramente, que estos dos sectores tienen que diferenciarse y que se tienen que regular y que se tienen que normalizar, ¡por la parte de arriba!, en beneficio de los usuarios, y se tiene que hacer un régimen sancionador acorde al nivel de las irregularidades que tienen los diferentes colectivos. Fíjese, hay algo que nunca va a tener el servicio de las VTC, y es el carácter de transporte urbano, la vocación de servicio público que tiene el taxi, ¡nunca jamás! A mí me gusta acordarme de la historia, en un algún caso para no volver a repetirla, porque eso no es malo. Fíjense, después de esos tiempos jodidos de la pandemia, en los que todos la verdad es que lo pasamos mal, el presidente de la asociación de la emisora más grande recibe una carta, a los dos meses de la pandemia: Dos meses después de la declaración del estado de alarma, en mi condición de Consejero de Transportes, tal, tal; este sector ha dejado de lado sus intereses; se trataba de atender a los 266 centros de salud de la Comunidad de Madrid para que su personal sanitario pudiera realizar las visitas domiciliarias, lo que les situaba en el área de influencia de la pandemia -¡266 centros sanitarios!, algunos en El Escorial, otros en Aranjuez, otros en Boadilla; ¡o sea, 266!-; desde el 16 de marzo, el primer lunes tras la publicación del real decreto por el que se declaraba el estado de alarma, un taxi ha permanecido en la puerta de cada centro de salud, desde las 8 de la mañana hasta las 9 de la noche ¡ininterrumpidamente; calculamos que en estos dos meses –son los dos meses que luego se fueron prorrogando, prorrogando, prorrogando, a coste cero- se han realizado más de 200.000 servicios –dos meses-, sin preguntar nada más que la dirección a la que había que ir; todos los días, al llegar a su puesto de trabajo, médicos y enfermeros veían en la puerta un taxi, sabían que podían contar con ellos durante todo el día, maximizando la eficacia de la atención domiciliaria, evitando que las personas acudieran a los centros de salud -¡desde las 8 de la mañana hasta las 9 de la noche, ¡ininterrumpidamente!-; ellos, como los demás conductores de taxi, han tenido, como señalaba anteriormente, un comportamiento ejemplar que ha contribuido, etcétera; como consejero de Transportes, Movilidad, Infraestructuras, y como ciudadano de la Comunidad de Madrid, quiero decir a los conductores taxi gracias –en mayúsculas-; señor anterior consejero de Transportes.

Esto es parecido a lo que hacían las VTC. Parecido: Que en fecha de 16 de marzo de 2020 se dictó orden de contratación a los centros de salud, servicios VTC, Vector Ronda, etcétera; que, por razones sobrevenidas relacionadas con los conductores de dicha flota, así como razones técnicas y organizativas, debemos finalizar dicha prestación de servicios con efecto 22 de marzo. ¡Seis días! ¡Seis días de servicios! ¡Claro!, es que los cientos de miles de servicios los hacía el taxi ¡gratis! ¿Saben lo que ha pasado con esto? ¡A nosotros se nos dio una pegatina! También a ellos. Pero es que a ellos se les dio, por adjudicación y por licitación directa, 220.000 euros en la descripción del lote de centro; 578 euros de oeste, sur y suroeste; 731.000 euros al este, norte y oeste, quedando el Grupo Auro como nuevo proveedor de servicios de movilidad en la gerencia; ¡Grupo Auro! El Grupo Auro –ya estoy terminando, no me llame la atención, que ya estoy terminando-, que participa en licitaciones –y apelo

a su sensibilidad, por favor, que lo tengan en cuenta-, confluye en las licitaciones y pregunta a los licitadores dos cuestiones. Primero, ¿es legal que se puedan subcontratar determinados servicios? Fíjese, ¿es legal? Segundo, le dice: Vamos a operar con una empresa cuya matriz está fuera de España –lo dice-, ¿nos tenemos que sujetar al ordenamiento jurídico y a los tribunales de España, o podemos golfear en el extranjero? Esto ya lo digo yo. Mire, esto es una auténtica vergüenza y, si esto marca la línea que desde este Gobierno y desde esta Cámara se está llevando a cabo, fíjese en lo que se está haciendo: se está otorgando a empresas con sedes fiscales fuera de España, ¡porque luego los gilipollas de los taxistas somos los que nos quedamos a hacer las carreteras...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Sanz, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): ¡Los colegios, los centros de salud y los hospitales! Así no se puede jugar. Ustedes deben tener un mínimo de sensibilidad para no esquilar, expropiar y expoliar lo que es este sector del taxi. Un poquito de sensibilidad, son ustedes los que dirigen. Van a dejar ustedes de ser diputados, nosotros vamos a seguir siendo taxistas; de lo que hagan ustedes depende cómo vamos a seguir trabajando y el futuro de las condiciones de trabajo de miles y miles de usuarios. Por favor, piénsenlo. Muchas gracias y disculpe por el tiempo que he tenido de más. Gracias a todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz, y repito, igual que en la anterior comparecencia, los adjetivos, por favor, hay que intentar mantener el decoro.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID** (Sanz García): Ahora viene el representante de las VTC, que será más comedido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno. Muchas gracias, muchas gracias, señor Sanz, y vamos al tercer punto.

C-197/2023 RGEF.1720. Comparecencia de un representante de la Asociación Empresarial de Alquiler de vehículos con y sin conductor de Madrid (ASEVAL), a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación que deja al sector de las VTC en Madrid la PROP.L-26/22 por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde se modifica el régimen sancionador de dicha ley. (Por vía del artículo 211 y artículo 144.1 del Reglamento de la Asamblea).

Es el señor don Ignacio Manzano Plaza, al cual agradezco su presencia esta mañana aquí con nosotros, al igual que el resto de comparecientes. (*Pausa.*) Doy la palabra al señor don Ignacio Manzano Plaza, presidente de Aseval. Le recuerdo que son quince minutos y le avisaré cuando le quede un minuto; luego, vendrán las intervenciones de los grupos, y tendrá, para finalizar, diez minutos de intervención. Puede comenzar.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON Y SIN CONDUCTOR** (Manzano Plaza): Muchas gracias, presidente. Miembros de la Mesa, señores y señoras diputados, buenos días. Muchas gracias por invitar a Aseval a la Asamblea de Madrid, que por primera vez podemos comparecer en la Asamblea de Madrid para hablar de nuestra actividad y opinar sobre nuestra regulación, que es, al fin y al cabo, el objeto de discusión y es un síntoma de normalidad democrática. Lo que no es normal es que sea otro sector el que esté informando habitualmente de nuestra regulación.

Aseval, como patronal, lleva cuarenta y cinco años defendiendo los intereses del rent a car y de la VTC en la Comunidad de Madrid. Por contextualizar un poco el sector, Madrid es la comunidad autónoma que aglutina un mayor número de autorizaciones de VTC, con un total de 8.724, según los últimos datos publicados en el Registro General de Autorizaciones de Transporte Discrecional de Viajeros del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, lo que supone el 48 por ciento del total de las autorizaciones de toda España. El impacto de las VTC en Madrid es muy significativo: más de 13.000 puestos de trabajo, entre empleos directos e indirectos; 229 millones de euros en salarios; 75 millones de euros en cotizaciones sociales; 42 millones de euros en recaudación por IVA y 16 millones de euros en impuesto de hidrocarburos al año. En total, el sector genera un impacto positivo en la economía madrileña superior a los 486 millones de euros. En el caso de haber regulado la VTC en Madrid, a estos 486 millones de euros habría que sumarles el coste de las prestaciones por desempleo que habría que abonar a los trabajadores del sector, que se estiman en más de 127 millones de euros. Madrid es la primera comunidad autónoma que aprueba un proyecto de ley para regular la VTC antes del vencimiento del decreto Ábalos, salvando con ello miles de empleos, cientos de empresas y un servicio que utilizan millones de personas.

En lugar de enterrar a las VTC a base de restricciones injustificadas y arbitrarias, Madrid ha optado por permitir que las VTC puedan seguir trabajando y los ciudadanos puedan escoger libremente a aquella alternativa de movilidad que mejor se adapte a sus necesidades. La regulación de la VTC en Madrid es, además, la primera que tiene en cuenta las recomendaciones de la Comisión Europea sobre la regulación de los taxis y la VTC, que recuerda que los servicios de transportes están incluidos en el ámbito de aplicación de la libertad de establecimiento consagrada en el artículo 49 del texto fundacional de la Unión Europea. Un artículo que, según indica la Comisión Europea, se opone a cualquier medida nacional que pueda obstaculizar o hacer menos atractivo el ejercicio de la libertad de establecimiento. Esto significa que algunas normas adoptadas por los Estados miembros, y aplicables a sus conductores y operadores de taxis y VTC, pueden constituir restricciones a la libertad de establecimiento.

Madrid es el ejemplo contrario a lo que ocurre en otras comunidades autónomas, como, por ejemplo, Cataluña, donde sus autoridades un día aprueban la regulación más restrictiva contra el sector, condenándolo a la desaparición, y al siguiente día autorizan que todas las VTC de España puedan trabajar en Barcelona porque las necesidades de movilidad durante el Mobile no están cubiertas. Las consecuencias de reproducir en Madrid un modelo basado en restricciones dirigidas a ahogar y expulsar a las VTC del mercado suponen un servicio más caro y de peor calidad para los ciudadanos, la destrucción de miles de empleos y la creación de un clima hostil a la inversión y a la generación de

riqueza. Es un modelo que ha sido cuestionado por la Comisión Europea, las autoridades de la competencia, tanto a nivel nacional como regional, y que acumula sentencias contrarias que ponen en cuestión su validez legal.

En Madrid cabemos todos. Hace cuatro años se repetía el mantra de que en Madrid no cabían 8.000 licencias de VTC y que inundar el mercado de licencias supondría la asfixia y la ruina del taxi. Cuatro años más tarde, nada de esto se ha materializado. No solo no sobran VTC sino que en muchos momentos del día son hoy las VTC las que prestan el servicio a los madrileños, y así ocurre durante las noches y los fines de semana. Tampoco se ha hundido la recaudación de los taxistas. De hecho, el pasado mes de octubre la cooperativa Radio Teléfono Taxi Madrid anunció que se había alcanzado el mes con mayor número de servicios de la historia de radio emisora. A día de hoy, con 16.000 taxis en el mercado y 8.000 VTC, no se ha producido aún el anunciado cataclismo; el taxi gana más que nunca y, aun así, la demanda supera ampliamente la oferta de servicios entre taxi y VTC. El mercado se ha hecho más grande. El futuro de la movilidad pasa por la transformación del mercado, en el que la digitalización y el transporte compartido deberán satisfacer una creciente demanda mundial de uso y disponibilidad de diferentes alternativas de transporte. Es necesario legislar para el siglo XXI.

Los precedentes judiciales desfavorables sobre las restricciones de las VTC se amontonan. Sobre el tiempo mínimo de precontratación y geolocalización, el Tribunal Supremo ha sido el último de una larga lista de tribunales en pronunciarse sobre esta restricción, señalando que es contraria a la Constitución, artículo 38, libertad de empresa. Además, el Supremo señala igualmente que las restricciones a la geolocalización de las VTC es desproporcionada, innecesaria y contraviene la Ley de Garantía de Unidad de Mercado. La sentencia del Tribunal Supremo confirma lo que ya decía hace cuatro años el Consell de Garantías Estatutarias, que se pronunció en el mismo sentido cuando la Generalitat de Catalunya introdujo por primera vez la obligación de precontratación con un tiempo mínimo, criterio que había sido ya secundado por los tribunales superiores de Justicia de Cataluña, Valencia y País Vasco. Todos la interpretan como una medida discriminatoria, desproporcionada e innecesaria que vulnera el derecho fundamental de libertad de empresa.

Sobre el límite de las licencias VTC, ratio 1/30, es previsible que la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea –TJUE-, que se publicará en los próximos meses, al conocer la opinión del abogado general, es seguida por el tribunal en más del 80 por ciento de los casos, en sus conclusiones sobre este caso, el abogado general de la Unión Europea propone al TJUE que declare dicho régimen contrario a la libertad de establecimiento prevista en el artículo 49 del texto fundacional de la Unión Europea, señalando que constituye una restricción desproporcionada de un derecho fundamental. El abogado general recuerda que cualquier restricción de mercado deberá estar amparada por una razón imperiosa de interés general, que en ningún caso puede ser la protección de la viabilidad económica del sector del taxi. También se han sumado a esa crítica sobre las restricciones otros reguladores y autoridades de competencia.

Sobre el tiempo mínimo de contratación, la CNMC ha señalado en repetidas ocasiones que se trata de una medida que incide gravemente en la prestación del servicio a los consumidores y usuarios

finales, provoca mayores precios, menor calidad e innovación, disminuye la oferta disponible y se traduce en mayores tiempos de espera; una opinión que ha sido igualmente refrendada por las autoridades autonómicas de competencia, como la ACCO o la Autoridad Vasca de Competencia. Asimismo, en una declaración conjunta reciente, la CNMC y las autoridades autonómicas de competencia instan a los gobiernos autonómicos a que se regule efectivamente la prestación del servicio urbano de VTC en sus territorios y no introduzcan requisitos innecesarios o desproporcionados desde el punto de vista del interés de los consumidores, apuntando que en algunas comunidades autónomas las normas dificultan injustificadamente la prestación del servicio de las VTC y que, en aquellas donde no se había regulado, los operadores de VTC se exponían a no poder ofrecer esos servicios. De forma similar, en una comunicación reciente, la Comisión Europea recuerda la importancia de garantizar la igualdad de oportunidades para todos los agentes del mercado e instala a las autoridades competentes a revisar las normas vigentes del transporte de pasajeros bajo demanda prestados por taxis y VTC, a fin de garantizar unos servicios de transporte disponibles, asequibles, fiables y de buena calidad, y segura, para todos los ciudadanos.

Desde Aseval, llevamos reclamando una regulación que dote a las empresas y trabajadores de seguridad jurídica. En este sentido, disponer de un régimen sancionador equilibrado y justo también forma parte de las demandas del sector, y así se le viene trasladando al Gobierno desde la tramitación de la Ley 5/2022. En este sentido, el régimen sancionador que se contempla en la proposición de ley que hoy nos ocupa se parece mucho al que recogía el proyecto de ley omnibus, de enero de 2022, con respecto a la cual ya manifestamos nuestra conformidad. A lo que nos oponemos es a las regulaciones abusivas, injustas y que únicamente persiguen ahogar y expulsar del mercado a las VTC. Y, como siempre hemos hecho, nos oponemos a ellas con todas las herramientas que nos proporciona el Estado de derecho, cosa que afortunadamente no es el caso de la Comunidad de Madrid. En nuestra asociación están representadas tanto las grandes empresas de VTC como los pequeños y medianos propietarios, todos los cuales mantienen los máximos estándares de cumplimiento de la legislación del transporte. Por eso estamos a favor de que se sancione el incumplimiento, en beneficio de un mejor funcionamiento del mercado, así como para garantizar que las empresas que cumplen con sus obligaciones no se ven perjudicadas por aquellos que se saltan las normas. Muchas gracias por la atención y desde Aseval estamos para contribuir a la movilidad de todos los madrileños y a disposición de la Administración para encontrar las mejores soluciones a cualquier problema que pueda surgir.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchísimas gracias por su intervención. A continuación, por un tiempo de diez minutos, intervienen los grupos parlamentarios. Empezamos por Unidas Podemos, el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, señor Manzano, por su comparecencia y por traernos el punto de vista de las empresas que tienen VTC, arrendamiento de servicios públicos en transporte urbano. El taxi y las VTC han convivido pacíficamente durante muchísimos años hasta la irrupción masiva de grandes plataformas, importantes multinacionales, en nuestro país. Esto ha roto los equilibrios y esto ha dado lugar a una desregulación que es, desde nuestro punto de vista, profundamente negativa, porque rompe esa convivencia que venía existiendo y porque lo que usted nos ha planteado sobre la

libertad de empresa nada tiene que ver, en nuestra opinión, con una desregulación normativa que nos mete, nos introduce, en una ley de la selva donde solo sobreviven los más fuertes. Usted ha dado datos del sector, ha defendido genéricamente la libertad de empresa, pero ha pasado de puntillas sobre los efectos negativos que, en nuestra opinión, tiene para el servicio, para los usuarios, para los trabajadores y para el sistema económico, el transporte público y la propia democracia. Y lo que ha manifestado, finalmente, de manera muy sumaria, es que le parece muy bien el régimen sancionador, cosa que no me extraña después de haber oído a las asociaciones de taxistas, después de haber analizado nosotros el propio texto y de realizar las enmiendas correspondientes y de ver el carácter laxo, pueril y absolutamente insuficiente que tiene este régimen sancionador; régimen sancionador que, si encima se acompaña de falta de medios y recursos y de falta de instrucciones políticas para intervenir en la aplicación de la norma, convierte, bueno, pues a la norma en papel mojado.

La OIT habla de que ustedes son cierto peligro, tal y como se plantea la regulación en los términos actuales. La OIT habla de que el modelo de uberización no es positivo porque significa desregulación laboral, precariedad y falta de responsabilidad social y fiscal de las empresas. La OIT pide y exige regular la protección de los trabajadores de las consecuencias que tienen las plataformas digitales y las empresas de VTC, que transforman negativamente el mundo del trabajo.

La experiencia internacional tampoco habla bien de la implantación de este modelo en los términos en los que se está haciendo actualmente, que usted defiende. Desde el punto de vista del impacto medioambiental, son numerosos los estudios que indican que esto se dispara, y es uno de los grandes retos que tiene la humanidad y que tienen las ciudades, que tienen las sociedades. Se citaba antes el caso de San Francisco, y hay estudios, que no se han citado pero que saco yo a colación, en Estados Unidos sobre los porcentajes de aumento de los niveles de contaminación y de emisión de gases de efecto invernadero; o se citaba el caso del área metropolitana de París. En precios y en tarifas, en calidad del empleo, en calidad del servicio, hay informes de la Internacional de Trabajadores del Transporte -ITF- que dejan bien a las claras los efectos negativos que tiene la implantación del modelo ultraliberalizador que ustedes defienden. Y en términos de calidad democrática, también el tema deja mucho que desear, porque una cosa son los lobbies y otra cosa es, pues eso, lo que ya se ha utilizado hoy de manera recurrente, ser jodidamente ilegales, como se jacta alguna de las grandes multinacionales de VTC, y destinar, pues eso, 80 o 90 millones de euros a engrasar las resoluciones administrativas, los favores políticos, etcétera, etcétera; una dinámica que es muy vergonzosa y que, en fin, está salpicada de malos ejemplos, algunos muy próximos. Dicho todo esto, yo fundamentalmente quiero hacerle preguntas, quiero hacerle preguntas. Sobre el régimen sancionador, ¿ustedes contemplan la posibilidad de que se llegue a la pérdida de la autorización, que se recoja en el régimen sancionador, por determinadas faltas graves con reiteración, muy graves con reiteración? Sobre el tema del régimen sancionador hay un vacío muy importante porque no se soporta en un reglamento que regule las VTC, entonces, me interesa mucho saber cómo está el reglamento de las VTC, si ustedes lo conocen, si ustedes lo están negociando. ¿Cuáles son los elementos fundamentales que tiene, para su asociación, que deberían recogerse en el reglamento de las VTC? ¿Cuál es la posición que tiene al respecto? Si hay negociación, si lo conocen y qué opinan y qué piden.

Y, luego, algunos temas que me parece que son fundamentales y de los que quiero saber su opinión; no quiero que nos cuente, simplemente, la libertad de elección y la libertad empresarial, etcétera, sino temas muy concretos. ¿Son conscientes de la sobreexplotación en la que realizan su trabajo muchos conductores de las VTC? ¿Qué condiciones y requisitos creen que deben darse en estos conductores para que aseguren la máxima calidad del servicio, la máxima protección y seguridad de los usuarios? ¿Se plantean medidas para evitar esa sobreexplotación que hace que se prolonguen jornadas de manera abusiva, más allá de lo que dice el Estatuto de los Trabajadores, 60 semanales, etcétera, etcétera, como denuncian ellos mismos? ¿Cuál es el régimen de precios y tarifas de las VTC? ¿Ustedes están por regular regularizarlo o por la liberalización absoluta? ¿Qué defienden? ¿Defienden el dumping de tarifas, de precios o defienden una regulación? ¿Son ustedes conscientes de la elusión fiscal que realizan muchas de las grandes empresas multinacionales y empresas del sector, que no pagan impuestos en España o que pagan pocos impuestos en España? ¿Van ustedes a apostar por la sostenibilidad plena de los vehículos de las VTC en el terreno medioambiental? Según el Plan de Movilidad Sostenida del Ayuntamiento de Madrid, solo el 27,2 por ciento de las VTC están adaptadas a él –es decir, que tengan contaminación cero, que tengan, en fin, la regulación correspondiente- frente a más de un 80 por ciento que tiene el taxi. Creo que son preguntas importantes, interesantes, que me gustaría que usted me contestase, y reitero el agradecimiento por venir aquí a expresar su posición.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Manzano, por venir hoy aquí, a esta comisión, por invitación del Grupo Parlamentario Vox. Nosotros hemos querido invitar a los representantes de las VTC a esta comisión porque, efectivamente, nos parece cuando menos curioso que para hablar de las VTC solamente se haya invitado al taxi y no a los que principalmente les afecta, que son ustedes. Y, además, porque lo veía necesario porque se demoniza mucho, desde esta Asamblea y desde esta comisión, al sector de la VTC, que puede haber algunos casos concretos o incluso casos que puedan estar estancados, que puedan ser ciertos, pero la realidad es que afecta a muchos otros que levantáis también esta región, que hacéis una movilidad que, sin vosotros, ¿no? Nos ha hablado el propio taxi, la propia presidente de la Federación del Taxi, nos ha dicho que en dos meses han realizado más de 2 millones de servicios. Yo le quería preguntar qué pasaría en Madrid si no se pudiesen dar esos 2 millones de servicios. ¿Qué pasaría, es decir, si toda esa gente se tiene que desplazar de otra forma? Es decir, ¿Madrid se podría permitir no tener esta oferta que ustedes realizan?

Luego, me gustaría también preguntarle, un poco al respecto de esa misma idea, si podemos comparar Madrid con otras ciudades similares; si ustedes tienen datos sobre las ratios que suponen las VTC más el taxi, si lo comparamos con ciudades similares que puedan tener la misma densidad de población, la misma oferta y demanda y, bueno, pues para clarificar un poco y ahondar sobre esa idea de si hay muchos, pocos, suficientes o estamos bien con respecto a las VTC y taxis que tenemos.

Se habla mucho también aquí de la precariedad laboral que tienen las VTC, pero yo quería poner sobre la mesa –por si usted puede ahondar- que ya fueron ustedes, que se adelantaron, antes que las Administraciones, y firmaron un convenio con el sector, un convenio que firmó UGT, para que la izquierda lo sepa, y si puede ahondar sobre esto.

Y, luego, en definitiva, aunque ya más o menos ha hablado sobre la ley que está en cuestión ahora, la 26/22, que es el régimen sancionador, que han dicho más o menos que están de acuerdo y que ustedes quieren que haya esa seguridad jurídica, le pregunto si cree que esta ley se la va a dar. Y, con la venia del presidente, le cedo el resto de mi tiempo porque creo que es importante que sean ustedes los que hablen hoy aquí; no han tenido nunca la oportunidad de ser escuchados así que, si le parece bien el presidente, le cedo los siete minutos que me quedan. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, al igual que con el anterior compareciente, seremos flexibles, aunque no en tanto como...; o sea, tenemos que ajustarnos a los tiempos y, bueno, si necesita algo más de tiempo, pero no demasiado. Así que continuamos con el señor Pastor, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muy bien. Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor Manzano, por estar hoy aquí, en esta comisión. Sin duda, estamos seguros de que hoy va a ser muy interesante todo lo que usted nos pueda aclarar en la misma. Decíamos antes, al inicio, esta mañana, que ayer ya tuvimos un amplio debate, respecto de toda esta modificación legislativa, en el pleno de la Cámara. Estoy convencido de que ustedes, como parte interesada del asunto, siguieron el debate y conocen las posiciones que ayer establecimos, cada grupo político, en relación con las enmiendas a la totalidad e incluso el fondo del asunto, ¿no? Con lo cual, no me voy a repetir, pero sí queremos hacerle algunas preguntas, que hemos dirigido también a otros comparecientes, para conocer su punto de vista. Por un lado, ¿qué le parece esta forma de legislar, esto que entendemos nosotros que es una chapuza legislativa porque, después de cuatro años, como usted sabe, de la aprobación del real decreto, es justo al final de los tiempos, del tiempo límite –por así decirlo-, cuando en la Comunidad de Madrid decide el Gobierno legislar de esta forma, y se legisla sin debate alguno, se legisla por lectura única, en un pleno en el que apenas pudimos unos y otros decir algunas cuestiones muy puntuales? ¿Qué opina de esto? ¿Qué opina del momento, que desde luego a nosotros no nos parece casual, en el que coinciden en el aire –digámoslo así- un reglamento del taxi, que posiblemente se apruebe por parte del Consejo de Gobierno cualquier miércoles; un reglamento de la VTC, que quizá usted nos pueda informar algo más, si es que conoce un borrador que menciona en algunas ocasiones el Gobierno que tienen entre manos y que están dispuestos a probar en algún momento; y esta modificación legislativa? Si esto le parece casual o no, estos tiempos donde se genera esta situación tan compleja para intentar esa convivencia entre un modo de transporte y otro o, siendo el mismo modo de transporte, entre las VTC y los taxis. Nosotros consideramos que existe una dinámica de enfrentamiento y de confrontación contra todo y contra todos por parte del Gobierno y de los grupos políticos que lo apoyan, de la derecha y de la extrema derecha, y que lo que hace falta es un consenso y un espacio de diálogo. Pero, en cualquier caso, ya le digo, ¿qué le parece esto? Y, sobre todo, si en su patronal, en su organización, son ustedes conocedores del borrador que maneja, del reglamento que maneja para las VTC el Gobierno de la

Comunidad de Madrid; si tiene alguna indicación, si ha tenido alguna conversación, o si puede usted aclararnos algo al respecto, porque esto es algo que siempre sobrevuela en esta comisión, en las intervenciones de unos y otros, pero, realmente, al menos el Grupo Parlamentario Socialista no tiene ningún tipo de información.

Este asunto, junto con esta coincidencia, y estoy seguro de que estas comisiones que vamos a celebrar, es verdad que a toda prisa y es verdad que al final de esta legislatura, puede que nos dé luz, a unos y a otros, sobre el acuerdo al que entendemos todos que han llegado el Partido Popular y el grupo parlamentario de la extrema derecha, porque esto, sin duda, quieren aprobarlo en esta legislatura, en el último pleno de la misma. Y esto es, quizá, seguramente, lo más interesante, no podemos pedir la comparecencia de unos y otros, pero, bueno, seguro que entre unas intervenciones y otras algo podemos ir descubriendo.

Sí que, aunque ya se le ha preguntado, me gustaría que usted, si es posible, nos comentara cuál es la experiencia internacional de esta convivencia, por llamarlo de alguna forma, entre el taxi y los servicios de VTC; si la conoce en otros países, en Europa y, desde luego, fuera de las fronteras del continente europeo. Ha dejado usted bastante claro en su intervención inicial lo que considera respecto de otras normativas y reglamentos de comunidades autónomas de nuestro país. Claramente, ha dejado claro -iclaramente ha dejado claro!- que en la precontratación ustedes no consideran un margen de tiempo, o sí podrían llegar a considerar que se podrían precontratar sus servicios con un tiempo determinado o a una distancia determinada. Antes hemos debatido -y seguro que usted ha seguido el debate-, y lo hemos hecho en otras ocasiones, sobre el concepto de captación, este que se define de esta manera tan particular en esta normativa que se quiere aprobar. ¿Qué piensan ustedes al respecto? ¿Cómo debería aclararse el concepto de captación?

En relación con la protección del consumidor, que es lo que francamente nos preocupa mucho, queríamos preguntarle: ¿ustedes han considerado en alguna ocasión que en su modelo de negocio se pudiese fijar un precio máximo para los servicios, no solo conocido por el usuario antes de contratar el mismo, sino un precio máximo y también un precio mínimo? ¿O esto sería asimilarles tanto al taxi que en su modelo de negocio es imposible? También, y está muy bien que usted esté aquí porque así lo pueda aclarar, en relación con los seguros, la responsabilidad civil de los seguros que ustedes utilizan, ¿cómo es?

Y, respecto a sus trabajadores, los conductores, ¿qué certificación profesional deberían tener, tienen en la actualidad y usted considera que sería mejor para este -ya digo- servicio al consumidor y protección del usuario, en definitiva? Además, si nos puede usted aclarar el porcentaje de vehículos con los que cuentan ustedes en la actualidad de accesibilidad plena, para que puedan ser utilizados por cualquier persona, y más aún por personas que tengan algún tipo de discapacidad, y el porcentaje de vehículos contaminantes, porque siempre sobrevuela también este asunto de que los 9.000 u. 8.000 vehículos que prestan servicio de VTC están constantemente circulando y, entonces, contaminando, ¿no? ¿Y por qué las condiciones que se exigen a un tipo de vehículo o a otro -qué es lo que usted cree-, digo vehículos que prestan servicio de taxi y vehículos que prestan la VTC, son más o menos

contaminantes? Si usted nos pudiera aclarar qué porcentaje de vehículos tienen con estas características. Ya le digo, captación activa o precontratación; el reglamento de la VTC, que si nos lo pudiese usted aclarar sería estupendo; y una cosa que seguramente exceda a las cuestiones que usted viene a aclarar en esta comisión, pero ¿a usted qué le parece la integración de muchos taxis en estas aplicaciones, por todos conocidas, porque todos las tenemos o las podemos tener en nuestros móviles, muchas, muy variadas, y algunas en exclusividad trabajan con taxis, otras de forma mixta, con VTC y taxis? ¿Qué le parece esa integración de los servicios de cara al cliente?

Y, respecto a las sanciones, todos sabemos, porque además así... De las pocas veces que el director general de Transportes de la Comunidad de Madrid ha sido claro, o ha querido decir algo públicamente, lo ha dicho cuando dijo el número de personas que se dedican a sancionar, que se dedican a inspeccionar este sector. ¿A usted le parece que son suficientes? ¿Cree que...? Usted ha dicho que es necesario, como es lógico, un régimen sancionador, pero ¿el mismo se podría llegar a poner en funcionamiento con los medios que tiene la Comunidad de Madrid? Bueno, estoy convencido de que con sus respuestas conseguiremos poner algo más de luz a este asunto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Gracias, señor presidente. Gracias, señor Manzano, por venir hoy a comparecer a esta nuestra comisión. Claro, o sea, aquí ocurre una cuestión que yo creo que es primigenia: hay una diferencia esencial entre el planteamiento que usted pone encima de la mesa con respecto al que nosotros tenemos. Lo que ocurre es que de momento la ley está de nuestra parte, de momento, y ahora le voy a explicar a qué me refiero. Usted está hablando permanentemente de la necesaria convergencia entre el servicio del taxi y el servicio de las VTC, según he desprendido, y esto es una cuestión que interpreto yo de sus palabras a lo largo de su comparecencia, ¿no? O sea, si eso es así, me gustaría que me explicase por qué tenemos licencias de taxi y por qué tenemos licencias de VTC. Usted ha hablado del 1/30, de la necesidad del libre mercado, de la importancia de las cuestiones que ha planteado el abogado general de la Unión Europea. Yo, mire, le voy a decir una cosa, yo no creo que el abogado general de la Unión Europea se equivoque, lo que creo, sinceramente, es que el negocio de la VTC y el negocio del taxi, el servicio público del taxi, son cuestiones diferentes. ¡Y si no ya me dirá usted por qué existen dos tipos de licencias! Además, unas licencias las otorgaban las comunidades autónomas y, según la Ley de Bases de Régimen Local, la Ley 7/1985, tienen competencias en los ayuntamientos en la ordenación de su tráfico urbano, y porque las licencias de VTC funcionaban a nivel estatal y las licencias son, de hecho, estatales, porque la Comunidad de Madrid –que yo sepa, y corríjanme si me equivoco– en realidad no ha concedido ninguna licencia, porque si no tendría que haber aplicado lo que determinaba la ley, que era la ratio 1/30. Entonces la primera de mis preguntas es, ¿considera usted que no debe haber licencias de taxi y de VTC y que debe ser una sola licencia? Yo creo que esto sería interesante, porque además eso permitiría blanquear de alguna manera los miles de millones que han hecho algunas personas en este país a costa de comprar licencias a muy pocos euros –corríjame si me equivoco–, yo creo que eran 40 o 50 euros la licencia, mientras las pueden vender ahora por importes de 60 o 70.000 euros por licencia, incluso

90.000 o 100.000, mientras, de paso, deprecian el valor de las licencias de un sector como es el taxi. Entonces, mi primera pregunta es esa: ¿debería haber licencias de taxi y de VTC? Si es que sí, ya quedaría respondida la pregunta; si es que no, automáticamente la siguiente pregunta, la siguiente derivada es: entonces, ¿qué diferencia existe entre una licencia de taxi y una licencia de VTC? ¿Para qué debería servir?

La segunda de mis reflexiones tiene que ver con una cuestión que se ha nombrado previamente, y que ha nombrado el representante de Unidas Podemos, que es la siguiente: las VTC no son nuevas, señor Manzano, no son de hace cinco años ni de hace seis años; son previas incluso el nacimiento de internet, incluso al nacimiento –ya no digamos- de los teléfonos inteligentes, con las capacidades que tienen ahora mismo; son muy anteriores y nunca ha habido un problema entre las VTC y el sector del taxi. ¿Qué cree usted que ha podido pasar para que esto ocurra? ¿Por qué, de repente, en dos sectores, o dos tipologías de licencias que operaban en un mercado razonablemente heterogéneo, de repente, ha ocurrido lo que ha ocurrido? Esa sería la segunda de las preguntas. Entonces, usted, no sé, igual puede decir: no, el avance tecnológico; no se pueden poner vallas al campo. Bueno, pues, si no se pueden poner vallas al campo, díganos usted que esa es la postura que defiende y que considera, a lo mejor, que no debería haber regulación, porque ha hablado usted permanentemente de la desregulación y del libre mercado y del artículo 38 de la Constitución. Y esto me parece extraordinariamente interesante, porque el artículo 38 de la Constitución habla de la libertad de empresa, y yo le voy a hacer una pregunta: ¿qué le parecería a usted que las recetas de los medicamentos se las hiciese un futbolista? ¿Le parecería razonable que un futbolista, sin conocimientos suficientes, se dedicase a la expendeduría de medicamentos y le recetase que tiene usted necesidad de Ventolin, o necesidad de un antibiótico, o de una aspirina, o a lo mejor necesita una intervención quirúrgica? ¿A usted le gustaría que eso se lo hiciese un futbolista? Yo creo que no. Entonces, el artículo 38 habla de la libertad de empresa en sectores no regulados, pero hay determinados sectores, y este yo creo que es uno de ellos, que necesitan una regulación, y la necesitan por dos cuestiones esenciales: la primera es –yo creo que es evidente- porque no regular esos sectores puede perjudicar al propio funcionamiento de las instituciones de un país, y las instituciones –permítame usted- son las garantes de los derechos de los ciudadanos; y el segundo de los casos es, precisamente, por la seguridad de los ciudadanos. No sé si conoce usted el funcionamiento en materia de transporte de algunos mercados norteamericanos –no quiero señalar a ningún país en concreto-, donde está completamente liberalizado el servicio de autobuses y los autobuses, por supuesto, no tienen ningún mantenimiento; pasan por las paradas a toda velocidad, porque les pagan por viajero subido; los propios autobuses están, muchas veces, destartados porque invierten muy poco en su mantenimiento, dado que el mantenimiento no les sale rentable porque están compitiendo en un sector completamente desregulado. Yo no sé si eso es a lo que usted aspiraba cuando hablaba de la desregulación del mercado. A mí me gustaría que lo concretase.

Para nosotros, el sector del transporte de nuestros ciudadanos es importante que esté regulado, regulado por la Administración, que cumpla unos mínimos de garantía de calidad, y en este caso yo no sé si faltan o sobran licencias de taxi, no lo sé porque no estoy en el Gobierno y no he hecho ese cálculo, pero usted dice que la introducción de las 8.000 licencias de VTC –las 8.700, si no recuerdo

mal- no solo no han mermado el mercado sino que lo han agrandado. ¡Pues bienvenido sea el agrandamiento de mercado!, pero yo creo que es la Administración la que debe tomar cartas en el asunto y decidir, por la vía adecuada, cuántas licencias hacen falta en según qué municipios. Y a lo mejor el sector del taxi tiene que tener un papel mucho más activo en la movilidad de nuestros ciudadanos, pero, desde luego, el que no tiene que hacer esa cuestión ahora mismo, o el que no puede hacerla, porque creemos que no tiene competencias ahora mismo para hacerlo, es el sector de las VTC, que es un sector, como usted bien ha dicho ¡desregulador!

Luego, me consta que ha estado usted anteriormente en la sala de abajo, que ha estado viendo las comparecencias anteriores y, más allá de los intereses que representa como patronal, a mí me gustaría que nos comentase qué valoración hace desde su propia asociación de algunas cuestiones que nos tienen extraordinariamente preocupados. No sé si conoce usted el caso de los Uber Files. Tenemos la suerte de contar con la presencia de algún destacado miembro de Uber en nuestras instalaciones hoy aquí, anteriormente también miembro del Partido Popular, y a mí me gustaría enseñarle algunos titulares, por si nos puede hacer alguna valoración de los mismos, ¿no?, por aquello de la desregulación, más que nada, ¿eh? Dice: documentos secretos desvelan las estrategias de Uber para implantarse en decenas de países; a veces hay problemas porque somos jodidamente ilegales. No sé, ¿a usted le parece que la ilegalidad de su medio lícito para alcanzar los objetivos que tiene como organización? O sea, yo creo que esa es una pregunta que sería interesante valorar, porque esto tiene graves implicaciones en nuestro Estado de derecho y usted creo que no ha hecho alusión absolutamente a ninguna de ellas; de hecho, creo que desde su asociación jamás han condenado esta cuestión. Tenemos otro titular aquí, que seguro que interesa: "Una investigación revela que Uber incumplió leyes, espío..." -¡espío!, es como los servicios secretos- "presionó para penetrar en cuarenta países, incluso en España." Y, además, ¡fíjese usted!, es que servía para aumentar la tensión política entre Madrid y Barcelona, es decir, fomentando la división entre españoles. Creo que desde su asociación no han hecho ninguna valoración de estas cuestiones y yo creo que sería importante que asegurásemos que desde su asociación no tienen nada que ver y que reprenden gravemente cualquier actividad en este sentido. Luego, por otra parte, bueno, pues tenemos la típica de: "Uber forjó alianzas millonarias con oligarcas aliados de Putin". Supongo que de esta se arrepentirán un poquito ahora. Pero tenemos más, tenemos, por ejemplo, las condiciones a las que se somete ahora mismo determinados... Esta de la señora Ayuso no se la voy a enseñar. Efectivamente, usted ha defendido a la Comunidad de Madrid, pero, bueno, esta de la señora Ayuso, como comprenderá usted, ya se lo sabe bien, que el tema de los Uber Files cree que hay que conocerlo mejor, a pesar de los 80.000 documentos que creo que hay, pero, vamos, que lo ve de forma lejana y, curiosamente, usted ha hablado muy muy bien de la Comunidad de Madrid, que es precisamente donde más dinero invierten algunas de las compañías a las que usted representa.

Entonces, hemos hablado de la legalidad. Nosotros consideramos que ahora mismo están las VTC... No sabemos si hacen falta más taxis, menos taxis, pero, desde luego, lo que no necesitamos son VTC que funcionen con licencias que, desde nuestro punto de vista, y por eso lo hemos llevado al Tribunal Constitucional, están funcionando sin la licencia adecuada.

Por otra parte, hablamos del tipo de empresas al que usted representa. Entonces, a mí sí me gustaría que, por lo menos, de esta comisión pudiésemos sacar la conclusión de que desde su asociación, desde Aseval, ustedes condenan cualquier tipo de acto en este sentido y nos gustaría saber qué medidas han tomado ustedes para evitar en el futuro que sus asociados se dediquen a este tipo de actividades.

Y la tercera cuestión que nos importaba y que hemos puesto de manifiesto en comparencias anteriores es la seguridad de los usuarios. Mire usted, hasta donde nosotros sabemos –y hemos llevado investigaciones bastante profundas a cabo, y estoy dispuesto a ponerlas en conocimiento de la Mesa sin ningún problema-, hay bastantes de los asociados que ustedes tienen que están trabajando con seguros que no corresponden a la categoría del vehículo que están usando; es decir, seguros para vehículos sin conductor mientras tienen vehículos con conductor. Además, están pasando las ITV cambiando las placas de las matrículas, y tenemos videos de varios de estos vehículos cambiando las placas en la propia puerta de la ITV, cambiando las placas azules por las placas blancas y pasando ITV para periodos que no corresponde; es decir, poniendo en riesgo la seguridad de nuestros vecinos y vecinas de la Comunidad de Madrid. Nos gustaría que nos dijese si desde la propia asociación están ustedes haciendo algo de esto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Muchas gracias. Y yo le quería hacer una última pregunta también, una pequeña reflexión. No sé si conoce que el 11 de junio de 2021 el New York Times publicó un artículo en relación con lo que había ocurrido en determinadas ciudades de Estados Unidos respecto a las tarifas de las VTC. Bueno, a las tarifas de las VTC... Básicamente, en determinadas ciudades se habían cepillado el transporte regulado, el libre mercado había campado a sus anchas durante el tiempo previo a la pandemia y, después de la pandemia, ¿sabe usted lo que pasó después de cepillarse el mercado regulado de estas cuestiones? Que las tarifas de los Uber y tal, ¡de media!, habían subido un 40 por ciento, y era el mercado el que regulaba esas tarifas. Yo le quería preguntar, sobre estos algoritmos que ustedes utilizan, y que deciden utilizar independientemente de la situación personal de cada persona y de la cuestión que atiende, a usted qué le parece que alguien tenga una emergencia en un hospital, un día de partido Madrid-Barça, y que ha de pagar 250 euros para ir al hospital.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Yo, con esto, creo que ustedes no están haciendo un servicio público, y nos gustaría que nos respondiese a las cuestiones que le hemos planteado. Muchas gracias, señor Manzano.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación, el señor Segura por el Grupo Popular; un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, señor presidente. Bienvenido, señor Manzano. La verdad es que yo, cuando ha entrado usted dije: ¡Joder!, pues olerá a azufre o será el diablo el que viene, porque aquí la izquierda siempre al sector de la VTC le sataniza. Y lo que –corríjame- son ustedes aquí son, operando, 8.000 licencias y no sé si son 11.000 o 13.000 familias las que viven de ello. Díganos, o dígame, si esas familias también están haciendo algo malo en la vida, que es trabajar para llevar un sueldo a su familia, y qué le parece que en junio del año pasado aquí el sector de la izquierda quería mandar a esas 16.000 u 11.000 familias al paro. Luego, ha dicho que ustedes son los que están en fin de semana y las noches cubriendo. Madrid ahora mismo es premiada, por quinto año consecutivo, como la mejor ciudad para el turismo empresarial. Madrid se intensifica como destino turístico de Europa. Madrid es la ciudad preferida por los españoles para viajar. Madrid se proclama como mejor destino de Europa, por segundo año consecutivo. Y así podría... Madrid es el segundo mejor destino turístico de Europa, según Lonely Planet. Madrid nombrado tercer mejor destino para viajes urbanos de lujo. Madrid quiere ser destino turístico de referencia de Europa. O sea, eso al meter en Google "Madrid destino turístico". Más los 6 millones de habitantes que tenemos, ¿usted cree que hay capacidad, si quitamos las 8.000 licencias de VTC, para que el taxi asuma, en la noche y en los fines de semana, todo este volumen de personas que a diario utilizan las aplicaciones? Además, Madrid Destino, una empresa pública del Ayuntamiento de Madrid, hacía una encuesta en la que el 80 por ciento de los turistas internacionales solo pedían a través de aplicaciones una VTC o un taxi para trasladarse al destino donde ellos querían. Y, además, también otra: ¿Madrid tiene una ratio mayor o menor de taxi/VTC que otras ciudades de Europa?

Y, por último, ¿con qué se puede mejorar este nuevo proyecto de ley que traemos para el régimen sancionador, ya que ustedes también han reclamado que haya un reglamento y que se legisle para que estén también dentro de unas normas, porque a lo mejor ahora mismo no hay una serie de normas que, a lo mejor, necesitan ustedes para dar también un gran servicio? Porque, lo vuelvo a decir, en 2019 la encuesta de Sigma Dos de la Federación del Taxi puntuaba a las VTC con un 7,7 y al taxi con un 7,2.

Y, por último, ¿cómo ve el futuro de las VTC y del sector del taxi en la Comunidad de Madrid? Si pueden seguir conviviendo como están conviviendo hasta ahora y que haya negocio, como hay, para todos. Muchas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. A continuación va a cerrar la comparecencia el señor Manzano; tiene diez minutos, aunque seremos un poco flexibles, pero le ruego, por favor, que se adapte a este tiempo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON Y SIN CONDUCTOR** (Manzano Plaza): Muchas gracias; muchas gracias por sus intervenciones. Intentaré dar respuesta a todas las preguntas que me han trasladado y, si hay alguna que se me queda en el tintero, ruego me disculpen porque vamos a intentar responder a todos los temas que se han planteado.

En primer lugar, se ha hablado de la competencia desleal, de que las autoridades de competencia ya se han pronunciado sobre esta cuestión, y las VTC no hacen competencia desleal al taxi. Tampoco los tribunales han dado la razón al taxi en este sentido y las VTC prestan un servicio a los ciudadanos que demandan y que lo hacen en el estricto cumplimiento de la ley.

En cuanto a la precariedad de los trabajos, porque se ha hablado de que si la VTC precariza a sus trabajadores y si en la VTC son jornadas maratonianas y qué tendríamos que hacer en la VTC. Bueno, pues recordar que la VTC genera miles de empleos legítimos y de calidad en la Comunidad de Madrid. De hecho, pese a que las asociaciones del taxi acusan a las empresas de VTC de ser explotadoras y de que sus conductas son el ejemplo máximo de la precarización y las malas condiciones laborales, lo que no se menciona es que en Madrid es donde se ha firmado el primer convenio colectivo del sector de España; un convenio colectivo que además ha sido acordado por todos los sindicatos representados de la VTC, Comisiones Obreras, UGT y SLT, y las dos organizaciones patronales mayoritarias. Este convenio colectivo tiene apenas un año de vida y, además de incorporar el incremento salarial del 12 por ciento y mejoras en las condiciones laborales de los conductores, incorpora una apuesta inequívoca de las empresas y los trabajadores por la formación como elemento clave de la profesionalización del sector; introduce planes de formación anuales, con permisos retribuidos para los conductores, para impulsar la Formación Profesional y la calidad del servicio. En todo caso, resulta curioso que se acuse al sector de maltratar a sus trabajadores al tiempo que se aboga por poner unas restricciones que pondrían a todos estos trabajadores en el paro.

En cuanto a las infracciones, a cómo la Comunidad de Madrid inspecciona o no inspecciona a la VTC, si hay muchos o pocos sancionando, bueno, recordar que la competencia está delegada al Ayuntamiento, que es el que sanciona, y, como he explicado en mi intervención inicial, Aseval lleva mucho tiempo reclamando una regulación que dote al sector de seguridad jurídica, y eso incluye, obviamente, un régimen sancionador justo y equilibrado. Dicho esto, en materia de infracciones nuestra aspiración es básicamente la misma de siempre, y eso significa que estamos a favor de que se sancione a las empresas y conductores que se salten las normas, porque eso va en favor del sector y de las empresas y conductores que trabajan con profesionalidad y respetan las normas, que son la gran mayoría de las empresas y conductores de sector. Con lo que no estamos de acuerdo es con que se sobreinspeccione a nuestro sector para apaciguar al taxi a base de enterrar a las VTC en multas, la mayoría de las cuales las empresas ganan en los tribunales. Por dar un solo ejemplo, en el año 2022 – datos del plan inspector de la comunidad- se realizaron 13.802 controles a las VTC en la Comunidad de Madrid. Durante el mismo periodo, la comunidad inspeccionó únicamente a 822 taxis; un 94 por ciento menos que a VTC. Pese a que su número es muy superior al de las VTC, lo curioso es que las VTC fueron mucho más inspeccionadas que los taxis, y el promedio es que los taxis fueron sancionados más del doble que la VTC.

También se ha hecho una alusión al tema de qué seguros llevaban y no llevaban. Directamente, es sencillamente falso; el taxi y la VTC cuentan exactamente con el mismo seguro y están cubiertos por las mismas prestaciones.

También han preguntado sobre la falta de pago de impuestos, la falta de las grandes compañías, que al final no pagaban impuestos en España. Bueno, esa pregunta yo creo que, de hacerla, se la deben hacer a las plataformas, cuando han hablado del tema de Uber Files. Nosotros representamos a los transportistas; las plataformas no son socias de Aseval. Llevamos cuarenta y cinco años, insisto, siendo una patronal de transportistas y de empresas dedicadas también al alquiler sin conductor, y lo que sí puedo decirles es que las empresas de transportistas tienen obligatoriamente que estar domiciliadas en España, pero que las VTC sí pagan impuestos en España y, como les he indicado en mi intervención inicial, en Madrid la contribución del sector de las arcas públicas es de 42 millones de euros, solo en concepto de IVA, de 16 millones de euros en impuestos por hidrocarburos, y de 75 millones en concepto de cotizaciones a la Seguridad Social. Por cierto, lo que no puedo dejar de recordarles es que la VTC paga impuestos por estimación directa, es decir, en base a los ingresos reales que, además, al tratarse en su mayoría de transacciones electrónicas, son totalmente transparentes para la Administración tributaria. Otros disfrutaban de un paraíso fiscal en España, que se conoce como sistema de módulos, y no lo digo yo sino que lo dicen los técnicos de Gestha, que han afirmado que la VTC paga once veces más impuestos que el taxi.

También se hablaba de si la VTC tenía que diferenciarse y ser un servicio distinto del taxi, un servicio de lujo, que han existido desde siempre. Sí, les recordamos que han existido desde siempre y nosotros les llevamos representando desde siempre, desde su origen.

Bueno, en base a la opinión del abogado general de la Unión Europea sobre el 1/30, se discute y se dice que entiende que la regulación del taxi y de la VTC no es tan diferente sino que solamente prestan el mismo servicio en el servicio de precontratación. Y solamente no lo dice él, sino que lo dicen también la CNMC, la ACCO y otras autoridades de competencia.

Han hablado también de qué opinamos sobre los precios, la modulación de precios, etcétera. Desde la creación, la VTC siempre ha gozado de libertad para fijar sus precios y sus tarifas, y esto se debe a que se trata de servicios precontratados en los que todos los elementos del viaje, y particularmente el precio del mismo, son conocidos y aceptados por el cliente con anterioridad a la contratación del servicio. No hay mayor garantía para un cliente que saber lo que va a pagar antes de aceptar el viaje. Si se refieren al dinámico de las aplicaciones, al respecto me gustaría indicar que dicho mecanismo lo que pretende es garantizar la cantidad óptima de vehículos disponibles en cada momento y lugar en función de las necesidades, utilizando el precio como mecanismo de información más eficaz para conseguir equilibrar la oferta y la demanda de los servicios de movilidad. En ese sentido, cuando la demanda es elevada, la señal de precio contribuye a incentivar la oferta a dirigirse allí donde sus servicios son más necesarios, al tiempo que desincentiva la demanda de los servicios menos necesarios, derivando una parte de la misma a otras alternativas de movilidad hasta que el equilibrio entre oferta y demanda se haya corregido. Cuando la demanda es menor, el sistema incentiva la demanda ofreciendo precios más bajos en las horas valle, lo que contribuye a incrementar el uso de los servicios y los ingresos de los conductores en esos momentos de baja demanda. Por otro lado, quiero dejar claro que ni plataformas ni empresas de VTC tienen ningún incentivo para abusar de los precios, principalmente porque en un entorno competitivo, como el que hay en Madrid, donde muchas alternativas de movilidad

y empresas compiten entre sí, si un operador se dedica a abusar de los precios correría el riesgo de que sus clientes se fueran a la competencia. En todo caso, como hemos tenido ocasión de trasladar a la Consejería de Transportes, tanto patronales como plataformas estamos a disposición de la Administración para encontrar fórmulas que permitan minimizar el impacto en aquellos eventos excepcionales en los que la gran afluencia de público pueda generar problemas derivados de la alta demanda.

En cuanto a la pregunta que se ha mantenido, por varios grupos también, sobre si sobran licencias o si no sobran licencias y qué comparativas tenemos con otras ciudades, pues, como he explicado también en mi intervención inicial, Madrid es la prueba de que taxis y VTC pueden convivir sin problemas. Así lleva ocurriendo durante los últimos años, y a los 16.000 taxis que hoy hay en Madrid, desde hace más de cuarenta años, se les han sumado 8.000 VTC, y ni el taxi se ha arruinado ni está ganando menos dinero. De hecho, lo que sí ha ocurrido a día de hoy es que la demanda supera ampliamente la oferta. En todo caso, ustedes afirman que en Madrid sobran licencias de VTC, y no creo que sea bueno comparar, porque cuando uno compara lo que se encuentra es que Madrid dispone de menos servicio de movilidad, en turismo, con conductor, que Nueva York, Londres, Ámsterdam, Lisboa, París, Manchester o Varsovia. Así que en Madrid no sobran taxis. Lo que creemos es que, realmente, la movilidad de Madrid ha cambiado de los años ochenta a ahora. Podríamos enseñarles un grafiquito de cómo estamos en la ratio taxi/VTC, y Madrid está a la cola.

Hablábamos de restricciones, creo que he estado oyendo también... Me han preguntado sobre la precontratación y demás. Aparte de reiterar que se ha señalado por el Tribunal Supremo, hace justo una semana, el sentido de que esta restricción resulta contraria a la Constitución –cosa que ya se había apuntado tanto en el Consell de Garantías Estatutarias de Cataluña como en los tribunales superiores de Justicia de Cataluña, Valencia y País Vasco-, cabe señalar que esta restricción sencillamente no encuentra reflejo en la legislación comparada de ningún país de nuestro entorno. Pero no solo son los tribunales, órganos consultivos de la Administración, autoridades de la competencia o la propia Comisión Europea quienes están en contra de estas restricciones de estas características; como atestiguan las encuestas que llevamos haciendo durante los últimos años, la mayoría de los madrileños están en contra de imponer un tiempo mínimo de precontratación a las VTC. Así se recoge en la última encuesta de Metroscopia, en la que el 65 por ciento de los ciudadanos se manifiestan contrarios a esta restricción; entre ellos, el 60 por ciento de votantes de Más Madrid y el 56 por ciento de los del Partido Socialista. Además de este tipo de restricciones, ignoran el interés de los consumidores, que, como consecuencia, recibirán peores servicios y tendrán que pagar por un sobreprecio por los servicios de movilidad, como ha señalado la CNMC. En repetidas ocasiones, el establecimiento de tiempos y la espera de la precontratación inciden gravemente en la prestación del servicio a los consumidores y usuarios finales, provoca mayores precios, menor calidad de innovación, disminuye la oferta disponible y se traduce en mayores tiempos de espera. En mi opinión...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON Y SIN CONDUCTOR** (Manzano Plaza): Dos minutos. Cuando se...

El Sr. **PRESIDENTE**: Intente un minuto, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON Y SIN CONDUCTOR** (Manzano Plaza): Vale. Cuando hablamos de la captación ilegal de los pasajeros, pues la VTC solamente realiza los servicios que han sido previamente contratados, y es en la oficina de empresa, por teléfono y por aplicación. Lo que no pueden hacer es coger a los ciudadanos a mano armada, y esa es la diferencia principal que tenemos con el taxi. Cuando un conductor coge un servicio que no ha sido contratado previamente, comete una infracción y, sobre todo, está defraudando a la empresa, que no tiene ninguna visibilidad de este servicio y no cobrará por el mismo. Por tanto, ustedes pueden entender que esa no es una política ni una práctica de empresa, ni que las aplicaciones de la empresa fomenten. Adicionalmente hay que señalar que, cuando un conductor coge un servicio que no ha sido contratado previamente, la empresa sufre un doble perjuicio ya que no solo no obtiene ningún beneficio por ese servicio sino que además corre con los gastos de la multa por la conducta ilegal del conductor. Por eso es que nosotros solicitamos que en la regulación se distinga entre las infracciones que comete el conductor y las que son responsabilidad de la empresa.

Y, para terminar, dar las gracias a todos por comparecer en esta Asamblea, que es un síntoma –como he explicado antes– de normalidad democrática, y he de decir que seamos objeto de nuestra regulación y estemos aquí hablando de ella. En Madrid cabemos todos y tenemos que convivir la VTC y el taxi. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Manzano, y procedemos al cuarto punto.

Decisión respecto a la Ponencia, en relación con la Proposición de Ley PROP.L-26/2022 RGEF.25318, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

Antes de hacer la votación, como cuestión previa, evidentemente, y ya que he visto que ha habido algunos cambios en los diputados, conforme al artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, ¿por Unidas Podemos no hay modificaciones? *(Pausa.)* No. ¿Vox? *(Pausa.)* No. ¿Grupo Socialista? *(Pausa.)* No. ¿Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Perdón?

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¿Cambios en los diputados respecto a la composición original o respecto a...?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, respecto a lo que me dijeron anteriormente. *(Pausa.)* Bien, no. ¿Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Nosotros sí. Nacho Pezuela sustituye a Carlos González Pereira, y, como ya dije antes, Janette Novo sustituye a Nacho Catalá.

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo. Muy bien. Pues, de acuerdo y de conformidad con el artículo 144.2 del Reglamento la Asamblea, en el seno del procedimiento legislativo ordinario es potestativo para la comisión el nombramiento de una ponencia legislativa; por ello se va a someter a votación ordinaria la decisión de si se nombra ponencia en relación con la Proposición de Ley 26/22, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. ¿Votos a favor? *(Rumores.)* A favor de la ponencia; es lo que he leído. *(Rumores.)* Votos a favor de la constitución de la ponencia. *(Rumores.)* Sí, sí se vota, sí se vota; es potestativa, la comisión. *(Pausa.)* En consecuencia, no procede la constitución de la ponencia. *(Rumores.)* Muy bien. *(Rumores.)* Por favor, mantengamos el orden. *(Rumores.)* Por favor, vamos a mantener el orden. Venga, vamos a pasar al último punto... *(Rumores.)* Vamos a pasar al último punto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Sí, señor presidente, yo tengo ruegos y preguntas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Ruegos y preguntas, venga.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Tengo un ruego.

El Sr. **PRESIDENTE**: Proceda, por favor. *(Rumores.)* No, no, como quieran el orden, sí, sí.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Pues yo quería dejar constancia de que no se ha respetado lo dispuesto en artículo 112 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, que indica que nadie podrá ser interrumpido cuando hable, sino por la presidencia, para advertirle que se ha agotado el tiempo, para llamarle a la cuestión o al orden, o para retirarle la palabra o para hacer llamadas al orden a la Asamblea o a alguno de sus miembros políticos. De acuerdo con el artículo 114, dice que cuando en un debate se hicieran alusiones o impliquen juicios de valor o inexactitudes podrá concederse al aludido el uso de la palabra, caso que no se hubiese producido, pues, la persona que no es aludida, y me da la sensación de que no se ha respetado esta cuestión reglamentaria y que además se me ha llamado al orden por una cuestión que no está en el Reglamento, y me gustaría que se me retirase la llamada al orden y que se tomase en consideración para futuras ocasiones.

El Sr. **PRESIDENTE**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Señor Moreno, por favor.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Perdón. Quería preguntar por qué en el punto anterior se ha evitado, en la tramitación de una ley, de un proyecto de ley, que se constituya la ponencia; no acabo de entender la posición que ha habido en esta comisión por parte del Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Vox; me parece,

sinceramente, un atropello al procedimiento ordinario, porque se tiene que regular la tramitación de cualquier proyecto de ley.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Bueno, yo añadido, un poco en respuesta lo que el señor Oliver había comentado, que simplemente he hecho aplicación del artículo 66.2 y del 137.2, y que, en mejor medida, lo que intento es mantener el orden en la sala, nada más, a lo mejor con mayor o menor acierto, porque nadie es perfecto, pero simplemente se lo digo, puede ser a veces bien, otras veces no tan bien, pero, bueno, lo que hay es que intentar mantener el orden en la sala. Muchas gracias.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Sí, si yo lo entiendo, lo único que le pido es que me retire la llamada al orden.

El Sr. **PRESIDENTE**: Si usted quiere que le retire esa llamada al orden, no se preocupe, se le retira la llamada al orden y tan tranquilos.

Simplemente, a la pregunta que me ha hecho usted, es que está contemplado en el Reglamento, en el 144.2; en el 144.2, se lo leo para que lo sepa, ya que me lo ha preguntado...

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Pero la pregunta es la razón.

El Sr. **PRESIDENTE**: La razón es que...

El Sr. **MORENO GARCÍA**: No el artículo ni el procedimiento que utiliza; ¿cuál es la razón?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, la razón es que, reglamentariamente, se puede hacer así, nada más. *(Rumores.)* Señor Moreno, reglamentariamente se puede hacer así, y sí le digo que hay precedentes en otras comisiones; lo digo para su tranquilidad. Si quiere, en algún momento le pasaré los datos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: No, simplemente, yo, como saben, llevo muy poquito tiempo aquí y mi experiencia en tramitación de leyes fundamentalmente ha sido con la Ley Maestra de Educación, y hubo el procedimiento habitual, que es ponencia, comisión y pleno.

El Sr. **PRESIDENTE**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 29 minutos.)

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-Madrid

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid