

## ¿Existe alguna otra regulación relevante de los sectores planteados que no haya sido descrita?

A respecto de la economía colaborativa para los pisos considerar Marco Regulatorio en Portugal: 1) Reducir la burocracia y simplificar las normas de alojamiento local. Para productos distintos (oferta turística) se aplican regímenes jurídicos distintos. 2) El nuevo régimen se aplicará a 4 tipos: el apartamento, la casa, los establecimientos de hospedaje (que establece los requisitos específicos para los albergues) y una nueva, la casa de huéspedes, aplicado a una parte de la casa o apartamento. 3) Cada propietario solo podrá explorar hasta 9 apartamentos. Si tiene más, ya se aplica el marco legal para hoteles. 4) Obligatoriedad del propietario de darse de alta (por medio electrónico), lo que permite la creación de base de datos con los inmuebles dados de alta. 5) Fiscalización con cruce de datos entre Ministerio de Turismo y Hacienda. Turismo de Portugal presentará semestralmente a Hacienda la información recogida. Hacienda puede recurrir a la determinación de la base imponible de forma indirecta en caso de no declaración de ingresos por el propietario. 6) Cancelación del registro en caso de incumplimiento o inconsistencia de la información proporcionada. Además de las multas, cierre de la propiedad dentro de los dos años. 7) Las multas entre entre 3.741 y 35.000 euros, dependiendo de si se trata de individuos o compañías, para lo que no este registrado o con la información actualizada. En definitiva, de acuerdo con Secretario Estado para el Turismo, Adolfo Mesquita "no se trata de frenar, o prohibir, ni impedir" porque "es un producto que tiene su lugar en el mercado y tiene que competir con el resto de ofertas de alojamiento por sus características." El Secretario de Estado del Turismo en Portugal, hizo hincapié en que los turistas saben muy bien lo que quieren y saben muy bien buscar lo que quieren, no hay necesidad del Estado como niñera para ayudar a explicar los distintos tipos de oferta. Con la primavera árabe en 2010/ 11, el turismo en España ha experimentado un crecimiento. Se podría haber aprendido que los mercados son dinámicos, sensibles a los cambios y se adaptan. En ciudades tan cercanas como Lisboa o Ámsterdam se está regulando para que continúen siendo permitidas las viviendas de uso turístico. A nivel Europeo se promociona el P2P. Se puede cuestionar la experiencia de la comisión en el Ayuntamiento que está tramitando la prohibición de las viviendas de uso turístico creyendo que irá a favorecer los hoteles y Madrid. Parte significativa de esos turistas antes de ir a los hoteles irán a otras ciudades agravando aún más la falta competitividad turística de Madrid. Tan cerca, en Portugal, ya se promociona el País a los turistas por la experiencia con los locales (su mayor activo)- <http://youtu.be/-mnhoSmsapM>. Ante el stock de viviendas, en los rankings para inversión inmobiliaria, España sigue siendo de los países en Europa con valor más alto por m2 y menor rentabilidad. Es no entender el mercado, es cerrar Madrid a un mercado de turistas que busca la experiencia autentica de P2P, que busca vivir como y con los Madrileños

Accesibilidad, regulacion urbanística y/o ambiental (PRI Baleares; PIOT Canarias; ...)

Al caso al que me refiero LAU ( ley de arrendamientos urbanos)

Claro la que dice el ayuntamiento, la economía colaborativa es un fraude en muchos casos, si no se pagan impuestos, quien os paga a vosotros el sueldo? ???

Como representante del mundo del taxi no puedo dejar de mencionar el dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre Consumo colaborativo o participativo fechado en Bruselas el 21 de enero de 2014. ¿Porqué menciono este dictamen? Porque actualmente actores nuevos irrumpen en el sector amparándose en la economía colaborativa como excusa para tergiversar o directamente saltarse la ley y conviene aclarar que es lo que la Unión Europea

entiende por economía colaborativa. En uno de los primeros párrafos se habla de la economía colaborativa en los siguientes términos: “Por una parte, puede cubrir las necesidades sociales en casos de enfoque no comercial, y por otra, contribuir como actividad con ánimo de lucro, a generar empleo, cumpliendo con las normas fiscales, normas de seguridad, responsabilidad, protección al consumidor y demás normas imperativas” El consumo colaborativo, lo que ha sido el intercambio entre particulares de bienes y servicios que se ha producido desde que el ser humano estaba en cavernas pero potenciado por nuevas plataformas tecnológicas, aporta muchos beneficios a la sociedad. Para que estos beneficios reviertan en la sociedad de manera adecuada hay que poner énfasis en iniciativas locales, ya que así de esta manera adecuamos el entorno de relación entre particulares a las características específicas de cada ámbito local. Es a partir de los proyectos locales que el consumo colaborativo debe escalar, pero para que esto suceda tenemos que educar a los ciudadanos y movilizar a los políticos locales más receptivos, explicando las ventajas de participar en transacciones de consumo colaborativo y a la vez evitar una situación en la que este nuevo modelo económico acabe generando mayor consumo, residuos y emisiones de CO2 debido a un efecto rebote. Tenemos varias iniciativas que hacen hincapié en este aspecto local. Empresas como @socialcar que pone en contacto a personas que pueden alquilar sus coches o @Wesmartpark que ponen a disposición sus plazas de garaje cuando están libres muestran todas las bondades de esta nueva forma de ver la economía. Son iniciativas locales ya que son empresas creadas en España, que ponen en contacto a particulares para aprovechar esos bienes infrautilizados y por los que esos particulares obtienen un rendimiento económico del periodo en que ese bien no se utiliza. Esta forma de economía beneficia tanto a esos particulares que obtienen un beneficio económico como a la sociedad al aprovechar esos recursos de forma más eficiente. Como corolario a todo lo anteriormente expuesto acabamos con idea de que la economía colaborativa debe ser un nexo de unión entre particulares en el ámbito local a través de aplicaciones tecnológicas para que puedan maximizar las relaciones entre los mismo en rango de igualdad y en las que sean los propios particulares los que fijan el entorno de sus relaciones. Como segundo corolario debemos evitar que sea un algoritmo creado desde el extranjero el que fije unas condiciones de trabajo tan precario que recuerdan a tiempos pretéritos y que diseñen una política de transporte público alejado del interés de los ciudadanos para solo beneficiar a empresas que solo buscan el beneficio puro y duro.

Como se indica en la propia descripción, relativa al sector de transporte por carretera de viajeros, el marco normativo que rige en España es extraordinariamente complejo, tanto a nivel competencial como sectorial. Incluso podrían tomarse en consideración normativas que rigen sobre otras modalidades de transporte (ferroviarios p.e.) o determinadas Directivas de la UE, que inciden sobre las condiciones de prestación de servicios y de competencia por el mercado, si cabe, en mayor medida que este propio marco regulatorio. Ocurre además que, en grandes ciudades, buena parte del servicio urbano o metropolitano de transporte de viajeros es prestado por empresas públicas, sujetas de una manera muy particular a esta regulación. Un aspecto relevante es también el de la configuración de los entes reguladores, autoridades de transporte, consorcios, institutos metropolitanos, que establecen sus propias directrices de distribución de la oferta. En definitiva, a nuestro entender, aunque pudiera parecer un sector de una cierta homogeneidad, el transporte de viajeros, las particularidades son tantas que consideramos inadecuado realizar un análisis tan global.

Como transmito a través de nuestro blog en [Effishopping.com](http://Effishopping.com) basamos nuestra experiencia desde el sector energético, y como comenta en el artículo descrito sobre La Economía Colaborativa de La Energía, consideramos que faltaría una interrelación con puntos de recarga

eléctrico que favoreciera el sector del taxi y de los alojamientos rurales.

<https://www.effishopping.com/es/blog/economia-colaborativa-de-la-energia-n7>

Conexión a internet en comunidades de propietarios.

Creo que el sector, en mi caso concreto el alquiler de viviendas (en todas sus formas, incluidos tanto los alquileres de vivienda habitual como los alquileres de temporada), y el alquiler de otros inmuebles distintos de viviendas (parcelas de garaje, oficinas/locales de negocio, e incluso inmuebles rústicos) ESTÁ SUFICIENTEMENTE REGULADO. Solo hace falta APLICAR LAS LEYES EXISTENTES y perseguir a los defraudadores, tanto a los propietarios (que no están dados de alta en el epígrafe "alquileres" del IAE como a los que no declaran los rendimientos del alquiler) como a los inquilinos (que alquilan la vivienda para residencia habitual y luego montan pisos-patera sub-arrendando las habitaciones o incluso alquilando "por horas" =prostitución). Llevo mas de 25 años alquilando inmuebles propios y NUNCA HE TENIDO NINGÚN PROBLEMA DE COMPETENCIA: NUNCA HE PRESTADO "SERVICIOS PROPIOS DE LA INDUSTRIA HOTELERA" (por eso mis alquileres de viviendas están sujetos y exentos de IVA) y quien utiliza mis inmuebles (familias con niños y/o mascotas, estudiantes o trabajadores desplazados), EN NINGÚN CASO IRÍA NUNCA A UN HOTEL. El Gobierno, con la des-regulación introducida en la Ley de alquileres, y consiguiente cesión de esa regulación a las Comunidades Autónomas, simplemente ha tratado de favorecer a los "lobbys" y buscar problemas donde nunca los hubo.

Defiendo la existencia un derecho primero a la regulación de los sectores planteados. Es el derecho del ciudadano a producir, a poner en valor lo que tiene, lo que sabe o lo que sabe hacer. Entiendo que este derecho ciudadano es más fundamental que la regulación específica de cualquier sector que se ha adaptado a los modos de producción. La comunicación en red abre nuevos modos de producción potencialmente más eficientes que la organización industrial/masiva. Las plataformas que coordinan activos distribuidos permiten que la escala óptima de producción para muchas actividades sea uno: un habitación, una plaza vacía, un artesano que vende en todo el mundo.

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI» (Dictamen de iniciativa) Dirección web: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52013IE2788&from=ES> España tiene que plantearse si quiere ser vanguardia tecnológica en la evolución de los sistemas de transporte, o retaguardia con excesivas regulaciones como las actuales. Cita entresacada del Dictamen de la UE: "La cuestión radica en la conexión entre las personas que necesitan acceso a un recurso con aquellas otras que dispongan de esos recursos que están infrutilizados y que pueden ser prestados, regalados, intercambiados, alquilados, etc. Esta relación se basa en un sentimiento de comunidad, de compartir y de participación entre los usuarios donde la confianza es el vínculo que permite establecer las conexiones, desarrollar un consumo alternativo y a la larga mantener las relaciones creadas, todo ello necesariamente en un contexto de transparencia, en especial, la de carácter financiero y de responsabilidad de las plataformas que impulsan el consumo colaborativo. 2.10 Al respecto, el poder de la colaboración y el compartir a través de la tecnología tienden a cambiar la forma de concebir la propiedad y las relaciones comerciales (3). El producto ya no se vende únicamente, sino que se alquila, redistribuye o comparte, como también sucede con los servicios. 2.11 "Los consumidores quieren poseer menos pero beneficiarse más. Los beneficios racionales percibidos se centran en reducir y en los aspectos prácticos, pero los aspectos emocionales proporcionan afirmación personal y sentimiento de pertenencia (4). Ofreciendo alternativas

cómodas y a menudo más económicas, con las iniciativas de consumo colaborativo se optimizan los recursos ya disponibles y se evita la fabricación de nuevos productos innecesarios. En definitiva, compartir resulta rentable y sostenible."

El problema está en como se regula las plataformas/ intermediadores, que no son economía colaborativa, obligan a que la transacción del servicio se realice a través de su plataforma/web/..., su actividad es profesional y habitual. La actividad de una vivienda de uso turístico es ocasional. Economía colaborativa se entendería aquella donde no hay transacción económica sino un intercambio desigual en especie.

**EL SECTOR DEL TRANSPORTE ESTÁ REGULADO POR LA LOTT Y EL ROTT ASÍ COMO EN LAS RESPECTIVAS COMUNIDADES Y AYUNTAMIENTOS.**

El sector del transporte público de viajeros mediante Taxi y VTC es el que directamente y en mayor medida se ve afectado por el reciente cambio cultural y económico que se ha dado en llamar "consumo o economía colaborativa", entendiendo por esta el sistema económico en el que los particulares comparten e intercambian bienes y servicios a través de plataformas digitales. Siendo el "consumo colaborativo" una actividad que "puede cubrir las necesidades sociales en casos de enfoque no comercial, y por otra, contribuir como actividad con ánimo de lucro, a generar empleo, cumpliendo con las normas fiscales, normas de seguridad, responsabilidad, protección del consumidor y demás normas imperativas". O sea, economía colaborativa no puede ser sinónimo de "economía sumergida". El ánimo de lucro, convierte cualquier modelo "colaborativo" en una actividad económica sujeta a las normas imperativas del sector (en este caso del transporte) aunque se preste por plataformas digitales o internet, entre las que también se incluyen las normas de consumidores y usuarios, hacienda, seguridad social, trabajo, tráfico y seguridad vial, que no se analizan en el informe que acompaña la Consulta. "Economía colaborativa" ha de ser sinónimo de "economía sostenible" y ello implica necesariamente el cumplimiento de la ley. De este modo, se ha obviado la descripción de una referencia específica a la regulación de las aplicaciones para smartphones (apps) que están y han de estar controladas y reguladas como cualquier otro servicio de intermediación en el transporte de viajeros con vigilancia especial respecto a que cumplan estrictamente la normativa de transportes como se le exige al resto de operadores del sector para evitar que bajo el paraguas o apariencia de la "economía o consumo colaborativo" se introduzcan en el sector del Taxi y VTC aplicaciones que oferten servicios ilegales con ánimo de lucro y nula transparencia fiscal y laboral que además sustraen al consumidor los derechos y garantías que la ley le reconoce, poniendo además en riesgo su seguridad física y jurídica.

El sector del transporte público de viajeros por carretera en todas sus modalidades (taxi, VTC y autobús) es el que directamente y en mayor medida se ve afectado por el reciente cambio cultural y económico que se ha dado en llamar "consumo o economía colaborativa", entendiendo por esta el sistema económico en el que los particulares comparten e intercambian bienes y servicios a través de plataformas digitales. Siendo el "consumo colaborativo" una actividad que "puede cubrir las necesidades sociales en casos de enfoque no comercial, y por otra, contribuir como actividad con ánimo de lucro, a generar empleo, cumpliendo con las normas fiscales, normas de seguridad, responsabilidad, protección del consumidor y demás normas imperativas". O sea, economía colaborativa no puede ser sinónimo de "economía sumergida". El ánimo de lucro, convierte cualquier modelo "colaborativo" en una actividad económica sujeta a las normas imperativas del sector (en este caso del transporte) aunque se preste por plataformas digitales o internet, entre las que también se incluyen las normas de consumidores y usuarios, hacienda, seguridad social,

trabajo, tráfico y seguridad vial que no se analizan en el informe que acompaña la Consulta. “Economía colaborativa” ha de ser sinónimo de “economía sostenible” y ello implica necesariamente el cumplimiento de la ley. De este modo, se ha obviado la descripción de una referencia específica a la regulación de las aplicaciones para Smartphone (apps) que están y han de estar controladas y reguladas como cualquier otro servicio de intermediación en el transporte de viajeros con vigilancia especial respecto a que cumplan estrictamente la normativa de transportes como se le exige al resto de operadores del sector para evitar que bajo el paraguas o apariencia de la “economía o consumo colaborativo” se introduzcan en el sector del transporte de viajeros por carretera aplicaciones que oferten servicios ilegales con ánimo de lucro y nula transparencia fiscal y laboral que además sustraen al consumidor los derechos y garantías que la ley le reconoce, poniendo además en riesgo su seguridad física y jurídica.

En el caso de la Comunidad de Castilla y León el alojamiento vacacional incluye la figura del alojamiento de turismo rural, el albergue y el camping, junto a las mencionadas por el CNMC. La única excepción es la vivienda turística que actualmente no cuenta con regulación autonómica propia quedando sometida a la LAU. Nuestra CCAA en el caso de los hoteles regula el régimen de acceso a la actividad (Declaración responsable), el proceso de categorización basado en las instalaciones, equipamientos y servicios de los hoteles así como del alojamiento rural, los derechos y obligaciones de las partes, el régimen sancionador y la libertad de precios. La regulación del turismo rural incluye la limitación de ubicación de estos establecimientos al entorno rural entendido éste como los municipios de menos de 3.000 habitantes.

En el caso de los vehículos autotaxi, existe la regulación en cuanto a los conductores. Cualquiera no puede ser taxista, tiene que pasar un examen de aptitud previo con validez oficial, pues es el ayuntamiento quien realiza dicho examen. Esto no ocurre por ejemplo con los conductores de vehículos VTC.

En mi opinión el documento abarca las regulaciones relevantes, aunque hay matices pero de menor importancia.

En principio, se considera que no existe otra regulación relevante.

En relación a las VTC y Taxis hay elementos no definidos: a) Existe limitación en la VTC para poder prestar servicio en todo el territorio nacional, lo cual, impide la competitividad en un sector con tarifas libres. No debe olvidarse que dicho transporte prácticamente se encuentra liberalizado en toda Europa, y su forma de prestación, como reconocen los principios de la encuesta son diferentes al taxi. Debe tenerse presente, dos cuestiones sobre dicha indicación anterior: 1. Las limitaciones no afectarían a empresas europeas que quisieran recoger viajeros en cualquier punto de España para trasladarlos a sus respectivos orígenes europeos. 2. La limitación geográfica, que no existe en otros sectores del transporte por carretera, en España ni Europa, atentan contra los principios de Proporcionalidad y Establecimiento fijados en el derecho Europeo Igualmente, se les requiere requisitos que limitan la actividad. b) Respecto a los taxis, en su vertiente de transporte interurbano (utilizan además de la licencia municipal un visado de transporte de ámbito nacional denominado VT, y en algunos casos, como Cantabria y Canarias uno autonómico), se les limita, bien por el Estado, bien por las Comunidades Autónomas, que puedan recoger viajeros fuera de sus poblaciones para llevárselos a sus respectivos orígenes de la licencia. Por ejemplo, en la Comunidad de Madrid se impide que los taxis rurales (300 aproximadamente) puedan recoger en estaciones o aeropuerto a viajeros para llevárselos a sus localidades, o en Guadalajara lo mismo ocurre con la estación del AVE de

los Yebes. Por último, en cuanto a los taxis se impide que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias (a excepción de Cataluña), o incluso requisitos exacerbados como: obligación de domicilio en la Comunidad Autónoma donde se presta servicio de taxi, u obligación de poner vehículos de los modelos autorizados por los municipios, o incluso limitación horaria de vehículos o conductores impidiendo la competencia entre ellos. Las medidas no son proporcionales pues la limitación ecológica (contaminación) o el tráfico rodado puede ser adoptada con medidas menos limitativas como: circulación solamente de vehículos híbridos o eléctricos, lo cual redundaría en el servicio y los usuarios.

Estas aplicaciones tanto de transporte como de hostelería rompen la economía de los medios de transporte así como de los hosteleros. Estaría bien que realmente hubiera competencia pero para que esta competencia se produzca tendríamos todos que cumplir las mismas normas.

Estos sectores planteados, ya tienen sus regulaciones, lo planteado no tiene cabida, el taxi ya tiene sus aplicaciones para móvil, Uber, es un intrusismo total, el taxi ya tiene unas regulaciones y revisiones de todas clases. No creo que llevar a la ruina a muchas familias que en su día hicieron una inversión en una licencia de taxi, en sacarnos unos carnets específicos para dicha actividad, no creo que sea justo que ahora de un plumazo lo perdamos todo.

Estoy conectando esta película sobre consumo colaborativo, un ex-inspector de hacienda y asesor fiscal, plantea un modelo donde las personas que realicen actividades económicas, solo en plataformas colaborativas, abonen al estado una cuota fija, un módulo asequible que permita al Estado recaudar, sin estrangular el crecimiento de estas actividades económicas que están permitiendo llegar a fin de mes a muchas familias que sin estas opciones sufrirían aún más los efectos de la crisis. Tengamos en cuenta que para hacienda no es posible controlar todas las operaciones que se realizan en este tipo de plataformas, asumamos que no lo puede controlar y abonemos una cuota asequible que por un lado ahorre tiempos de inspección y por otro, permita sincronizar la oferta y demanda de forma libre.

<https://www.tutellus.com/3469/compartir-mola--la-pelicula> Puede ver el video -> Juan Galiardo, asesor fiscal.

Existe profusa normativa europea sobre las más variadas materias que atañen a los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera. Dicha normativa resulta de obligado cumplimiento para todos los operadores, a fin de garantizar, entre otras cuestiones, la seguridad y la calidad de los servicios prestados a los usuarios. Obviamente toda esta reglamentación conlleva, como no puede ser de otra forma, al tratarse en muchos de los casos, de servicios públicos, una restricción a la libertad de actuación en cuanto a la explotación de los mismos y un régimen administrativo de férreo control que respete las reglas comunes de aplicación en el entorno europeo, la protección de los derechos de los usuarios y, por tanto, el acceso de los mismos a una movilidad no discriminatoria, no excluyente, de calidad conforme a las expectativas y realidades de estos tiempos (por tanto innovadora e integradora de redes) y, por último, y no menos importante, que sea conciliadora con el desarrollo sostenible, tanto social y económico como medioambiental. Además de resultarle de aplicación normativa común a otros sectores productivos (legislación fiscal, de consumidores y usuarios, de privacidad y protección de datos...), el entorno reglamentario en el que se desarrolla el sector está constituido, por Reglamentos y Directivas específicos sobre aparatos de control (tacógrafos), legislación social del sector (tiempos de descanso y conducción), derechos de los viajeros, formación de conductores, requisitos técnicos de los vehículos (inspecciones técnicas periódicas, obligación de uso de determinados motores

menos contaminantes...), que, en definitiva, dan lugar a un marco normativo complejo (garantista, como no puede ser de otra forma) y que impacta de forma directa en la estructura de costes de las empresas que conforman el sector en el ámbito de la UE. En el caso concreto de los servicios públicos de transporte terrestre de viajeros (por ferrocarril y por carretera), es de obligada referencia el REGLAMENTO (CE) No 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. Este REGLAMENTO comunitario justifica la necesidad de intervenir en las formas de regulación y contratación de determinadas especialidades del transporte terrestre de personas, ya sea por ferrocarril o por carretera. El REGLAMENTO justifica la intervención de las autoridades competentes nacionales, en el sector del transporte público de viajeros, "para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar". La regulación del acceso al mercado, en el transporte de viajeros, se orienta a preservar esas condiciones mínimas del servicio, conforme a la definición del servicio público y/o del interés económico general que fundamenta cada actividad a desarrollar. Y a que la operación del mismo se lleve a cabo con unas garantías determinadas de seguridad, fiabilidad y respeto de los derechos de los clientes. En este mercado, la propia regulación del transporte de viajeros (en la que se definen las especialidades de transporte y las condiciones de prestación de los servicios) va íntimamente ligada a la regulación de la contratación de servicios de las administraciones públicas.

Existe un caso no analizado en el informe relativo a los apartamentos turísticos, que es el caso de personas que ofertan habitaciones en su propia residencia (ya estén alquilados o sean propietarios del inmueble), esto es: que viven en la misma casa donde se hospedan los clientes. Este caso es por otro lado el más habitual en websites como Airbnb. En efecto no existe regulación alguna en este caso de ningún tipo que yo sepa. Bueno, algo hay: cuando se alquila un inmueble se especifica que no se debe subalquilar por menos de un mes, pero es todo lo que yo sé al respecto. Creo que es precisamente ahí donde hay que incidir y dar con una solución a estas situaciones. Las externalidades negativas son varias: molestia a los vecinos, evasión de impuestos y competencia "desleal" con los sectores regulados como el hotelero o el de apartamentos vacacionales regulados. Las positivas son también varias y creo que no han sido del todo interiorizadas por la opinión pública. Aparte del consumo que los huéspedes suponen para los negocios adyacentes, ya que el cliente dispone de cocina propia para cocinar por ejemplo a diferencia de un hotel, existe otros de índole llamémosle más humana. El hecho de que el cliente conviva con personas locales y comparta sus experiencias durante su estancia supone un tipo de turismo diferente al estandar ofertado por la industria turística actualmente. Eso podemos experimentarlo cuando visitamos una ciudad en la que tenemos un amigo: esa experiencia es completamente diferente a cuando viajamos a una ciudad donde no conocemos a nadie. En este caso los anfitriones no sólo ofertan una plaza hotelera, sino que también son guías. El actual modelo turístico en el que se viaja durante unos pocos días a una ciudad sin amigos a hospedarse en un hotel es una especie en extinción si este modelo de turismo se implantara: por razones obvias. Ciudades como Venecia o Barcelona, atestadas de turistas y con unos ciudadanos locales que han huído despavoridos ante la llegada en tromba de turistas, dejan un sabor de destrucción por la propia actividad del turismo. Por otro lado, también habría que analizar la red social generada por este tipo de actividad y el impacto positivo que esto está teniendo en los ciudadanos españoles, empezando por el inglés que aprendemos: aunque pueda parecer algo pueril, en una sociedad devastada por la crisis puede ser más importante de lo que parece a primera vista. Estas

situaciones tendrían que considerarse como una máquina de producir empresarios: en un país con tantas casas vacías creo que sería interesante cuidar a gente capaz de llenarlas. Estamos de acuerdo en que lo ideal sería cambiar el modelo productivo de este país y no incidir más en el turismo. Pero por otro lado, dada la falta de ideas y la poca actitud de nuestros responsables hacia un cambio del modelo productivo hacia áreas más competitivas, es lo más normal que los ciudadanos nos organicemos en torno a lo que hay. Intentar erradicar todo esto de raíz, como querrían los actuales oligarcas del sector turístico es, por otro lado, imposible.

Existen demasiadas regulaciones, en cada pueblo, ciudad, provincia, comunidad autónoma y nacional. Toda la normativa se dedica, bajo la apariencia de una regulación con excusas de calidad, universalidad, seguridad, fiscalidad, etc. a poner barreras que protegen a los que ya son beneficiados por cada concesión y licencia. En la época actual es absurdo, retrógrado y antieconómico. Favorece el comercio especulativo de licencias y concesiones, que al final pagan los consumidores, empeoran la calidad y el servicio y, en definitiva, restan competitividad a nuestra economía. Por no hablar de la corrupción que genera. En definitiva, estamos hablando de poner por delante la competitividad, la eficiencia y los ciudadanos.

La economía colaborativa está autorizada en la LOTT. En el caso de la aplicación que pone en contacto a conductores y viajeros en ciudades dicen los sectores tradicionales del taxi que no es economía colaborativa. Algunos taxistas son hostiles a los vehículos que se dedican a esta actividad.

LEY 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia. [http://www.xunta.es/dog/Publicados/2013/20130614/AnuncioC3B0-060613-0001\\_es.html](http://www.xunta.es/dog/Publicados/2013/20130614/AnuncioC3B0-060613-0001_es.html)

Lo cierto es que la regulación a la que se somete al taxi prácticamente no se ha explicado pero por mencionar algunos aspectos podríamos destacar los siguientes: - La obligatoriedad de dedicación en exclusiva a la profesión de taxista no ha sido descrita. Su justificación radica en la seguridad de los pasajeros y del resto de usuarios de la vía. Por ejemplo, la empresa uber publicita su servicio como una manera de completar tus ingresos, es decir, que el conductor que se da de alta ya tiene un trabajo y después de su jornada laboral habitual pues se puede sacar un dinero extra haciendo de taxista. El problema radica en que esa persona, ya sea albañil, oficinista o cartero ya ha invertido sus horas de mayor capacidad física y mental en el desempeño de su profesión habitual por lo que en el momento en que se pone al volante ya no para su propio desplazamiento sino para transportar a otras personas es un peligro, si a ésto le añadimos que la plataforma no exige un límite de horas pues puede darse el caso de personas que trabajen 8 o más horas en su trabajo habitual y otras 8, 10 o 12 conduciendo para uber. Éstas personas, que quieren sacarse un dinero extra es muy fácil que por un simple caso de somnolencia acaben con su vida, las de sus pasajeros y la de otras personas que se encuentran en la vía pública y que en el caso de no existir esa opción de negocio no habría ocurrido. Está claro que a cualquiera le puede ocurrir algo así con su coche pero no es justo que a tí como pasajero te ocurra. Porque si el pasajero tuviese la información de que ese conductor que le está llevando es un albañil que como es autónomo y va corto de ingresos ha estado 12 horas trabajando en la obra y después se ha cambiado de ropa y lleva otras 8 horas trabajando conduciendo su coche llevando gente para sacarse unos ingresos extra pues como que no haría uso de sus servicios para ir al lugar X que está a 30km por lo que pueda pasar. - La obligatoriedad de identificación externa de los vehículos como taxis tampoco se describe. En uber por ejemplo sus vehículos no llevan ningún tipo de distintivo y además los cristales traseros son totalmente opacos por lo que no es posible ver su interior. Ésta situación dificulta



las labores de las fuerzas de seguridad y facilita mucho la actividad de organizaciones criminales dedicadas a secuestros y extorsión como la de violadores y pederastas que por ejemplo pueden hacerse valer de la muchedumbre y el jaleo de una salida de discoteca en la que con preguntar unas cuantas veces en voz alta "uber, uber, uber" seguro que no tardará en encontrar a alguna joven que con la convicción de que se trata del coche que ha solicitado se montará en el vehículo sin verificar la matrícula del mismo (por los efectos del alcohol, exceso de confianza o simple inocencia) y estará expuesta a lo que en su interior le espere. - La universalidad del servicio: los taxis están obligados a transportar a cualquier pasajero salvo en el caso de evidente estado de embriaguez o en circunstancias que claramente van a afectar a la seguridad o a la integridad del vehículo. Las compañías como uber censuran clientes de su app por ejemplo por haber anulado un servicio, y además sus conductores pueden valorar a los clientes con puntos del 1 al 5 dando como resultado que si un cliente tiene una mala puntuación (porque sus carreras siempre son muy cortas, porque le huele el aliento o por lo que quieran) pues que nadie quiera llevarlo y se quede colgado sin recibir el transporte solicitado. Por otro lado el servicio de estas empresas es muy restrictivo y nada universal ya que quien no disponga de un smartphone con batería y de tarjeta de crédito no puede solicitar un coche, eliminando de la ecuación a la gente más mayor. - La limitación de las agrupaciones de licencias bajo un mismo titular para evitar monopolios o oligopolios poco constructivos.

Lo que existen son muchas consideraciones no tenidas en cuenta en el documento 1. Es cierto que la titularidad corresponde a las diferentes administraciones, pero explotadas por empresas privadas. Es competencia "por" el mercado y las condiciones son exigidas por cada Admón. en particular, en base a expediciones a cubrir, antigüedad vehículo, personal mínimo y bajo condiciones de convenio existente, etc. No admitimos que los plazos de las concesiones de 10 años sean demasiado largos, cuando rebajarlos por debajo de los 12 años, no garantiza en determinadas relaciones de tráfico la rentabilidad suficiente para garantizar eficientemente el servicio a esos niveles de calidad, lo cual puede producir un abandono de servicio por las empresas oferentes, o no cubrirlo satisfactoriamente, o no poder atender a las inversiones necesarias en renovación de material, etc. Además, las empresas deben contar con esa garantía suficiente para profesionalizar la plantilla, dotarla de formación, cada día más necesaria y extensa, por calidad de servicio pero también con respecto a seguridad vial y salud laboral, y garantizar un plazo de empleabilidad que garantice las exigencias de la Admón. y por extensión de los usuarios para ese servicio. Plazos distintos para cada concesión supondría una falta de armonización discriminatoria entre concesiones, empresas y usuarios. Otra consideración importante es que gran parte de la demanda está considerada como usuario cautivo del transporte público. El desconocimiento de la realidad de este tipo de servicio y basarlo sólo en consideraciones de competencia hace que las conclusiones sean irreales, y de efectos no deseados.

Los sectores actuales en menor o mayor medida son carteles regulatorios contrarios al principio de mercado libre

los sectores regulados como el transporte público, las farmacias y estancos deben seguir estando regulados. La economía colaborativa, solo debe producirse entre familiares, no hacer de ella un negocio sumergido al margen

Me parece q una economía colaborativa se debería basar en unos ciudadanos q comparten gastos. En el momento q una empresa se lucra fraudulentamente de unos servicios para los cuales carece de cualquier permiso administrativo esta incurriendo en competencia desleal,

Ademas de unos conductores qsin formacion ni seguro q no declaran los ingresos con los cuales se lucran , con dinero en B

No conozco ninguna.

No en mi opinion. La regulacion es necesaria en materias que afecten de manera particularmente directa al ciudadano, como son las finanzas, el derecho o la sanidad. El resto son impedimentos al libre mercado que afectan muy negativamente al consumidor como es el transporte por carretera, actividad que desempeñan diariamente varios miles de millones de personas en el mundo.

No estoy de acuerdo en que se regule la actividad de empresas como UBER, ya que se enmascara como si fuese economía colaborativa, cuando la realidad es que están ejerciendo de taxistas cobrando por transportar a personas de un punto A a un punto B, en jornadas de 12 o más horas. Esto además de ilegal, es totalmente injusto para nosotros, los taxistas, ya que hemos tenido que pasar unos exámenes, obtener el carné de conducir BTP, pagar una licencia que en mi caso costó 200.000 euros, pagar mensualmente la cuota de autónomos, pasar cada 6 meses la ITV, Pagar un seguro especial, que en mi caso el importe es de 1.300 euros anuales, revisiones de taxímetro anualmente y pagar 60 euros por ello, Pagar IRPF, estamos obligados a utilizar un tipo de vehículo de unas determinadas características, pudiendo elegir entre unos pocos modelos que nos vienen impuestos por la Generalitat de Catalunya, etc... todo esto para que venga una empresa extranjera y se lleve el 20% de la carrera del conductor de UBER, que no tiene licencia, ni obligaciones, ni está identificado, ni paga por ejercer como lo hacemos nosotros. Es una competencia totalmente desleal, no nos pueden cambiar las reglas del juego a mitad de partido. Si aún deciden regular empresas como UBER, que me paguen lo que me costó la licencia, y hagan lo que les de la gana, si no es así, tengan por seguro que habrán conflictos. No pueden hipotecarme mi futuro, no pueden jugar con el pan de mi familia.

No puedo contestar al respecto por desconocimiento de la materia. Mi participación en esta encuesta es por afinidad ideológica con el colaborativismo económico, social y cultural.

no recuerdo ninguna, salvo restricciones de uso: los taxis no pueden circular todos los días de la semana, a pesar -o a causa de- que una sola licencia puede ser explotada por varios conductores. Bueno, a alguien se le ha ocurrido regular el sector de las citas, de las "agencias matrimoniales"? ¿Alguien ha pedido garantías a Meetic o EDarling de que una cita va a ser satisfactoria? NO, porque igual que en el mercado de los coches de segunda mano, se aprende con compras sucesivas, o ampliando la información.

No se puede cambiar las reglas del juego a mitad de partido, y menos sin esperar que hayan graves disturbios.

no se regular..no tiene nada que ver con colaborativismo

Otra regulación relevante que no haya sido descrita: El Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias establece lo siguiente: Artículo 60 Información previa al contrato 1. Antes de que el consumidor y usuario quede vinculado por un contrato u oferta correspondiente, el empresario deberá facilitarle de forma clara y comprensible, salvo que resulte manifiesta por el contexto, la información relevante, veraz y suficiente sobre las características principales del contrato, en particular sobre sus condiciones jurídicas y económicas. 2. Serán relevantes las obligaciones de información sobre los bienes o

servicios establecidas en esta norma y cualesquiera otras que resulten de aplicación y, además:

- a) Las características principales de los bienes o servicios, en la medida adecuada al soporte utilizado y a los bienes o servicios.
- b) La identidad del empresario, incluidos los datos correspondientes a la razón social, el nombre comercial, su dirección completa y su número de teléfono y, en su caso, del empresario por cuya cuenta actúe.
- c) El precio total, incluidos todos los impuestos y tasas. Si por la naturaleza de los bienes o servicios el precio no puede calcularse razonablemente de antemano o está sujeto a la elaboración de un presupuesto, la forma en que se determina el precio así como todos los gastos adicionales de transporte, entrega o postales o, si dichos gastos no pueden ser calculados razonablemente de antemano, el hecho de que puede ser necesario abonar dichos gastos adicionales. En toda información al consumidor y usuario sobre el precio de los bienes o servicios, incluida la publicidad, se informará del precio total, desglosando, en su caso, el importe de los incrementos o descuentos que sean de aplicación, de los gastos que se repercutan al consumidor y usuario y de los gastos adicionales por servicios accesorios, financiación, utilización de distintos medios de pago u otras condiciones de pagos similares.

Artículo 93. Excepciones al régimen de contratación de servicios a distancia. k) A los contratos de servicios de transporte de pasajeros, sin perjuicio de la aplicación del artículo 98.2. Sería recomendable solicitar a AECOSAN, informe vinculante sobre el régimen aplicable a la contratación a distancia en el sector del transporte, dada la gran variedad de modalidades existentes. No es lo mismo contratar un crucero a meses vista, que reservar un billete de avión, que coger un taxi dentro de unos minutos.

Para formular las presentes alegaciones e intentar llegar a una conclusión lo más homogénea posible, desde la CEHAT hemos intentado hacer partícipes a todas las tipologías de establecimientos que existen entre nuestras asociaciones: desde hoteles de 5 estrellas a campings, pasando por apartahotels y pensiones. En el documento emitido por la CNMC, se pone de manifiesto la existencia en el sector turístico de normativa a tres niveles: estatal, autonómica y local. Si bien es cierto que la CNMC intenta aludir a todo el compendio legislativo que regula el sector turístico en general, y el del alojamiento, en particular, simplemente se hace referencia grosso modo a la legislación previa a la construcción del establecimiento, a aquella necesaria para la construcción, edificación, instalación, prevención de incendios, seguridad y calidad y clasificación del establecimiento hotelero. No obstante, la normativa que un establecimiento hotelero debe “soportar” va mucho más allá. Hablamos de normativas que inciden en muy diversos aspectos. Como ejemplo (y aún siendo conscientes de que se trata de mucha información, consideramos que es precisamente esta situación de sentirse “abrumado” la que viven los hoteleros al querer abrir un establecimiento) nos gustaría señalar la normativa que afecta de manera particular a los hoteles (ni que decir tiene que a esta habría que sumar las materias “comunes” a toda empresa de servicios como son la laboral, protección de datos, comercio electrónico, etc.) y que hemos concretado en normas referidas a los siguientes aspectos, diferenciando como ejemplos las normas que se aplicarían en diferentes puntos, especialmente turísticos, de nuestra geografía: ☑ Higiene alimentaria. ☑ Piscinas. ☑ Residuos, ☑ Prevención de riesgos laborales. ☑ Espectáculos públicos y actividades recreativas. ☑ Accesibilidad. ☑ Servicios de garaje. ☑ Electricidad, ascensores y otros mecanismos ☑ Aguas. ☑ Derecho de admisión. ☑ Fichas de policía. (ESTA INFO SE LA HEMOS REMITIDO POR MAIL)

Por lo general en el documento de la consulta pública no se profundiza excesivamente en la normativa autonómica y local, que goza de gran relevancia a estos efectos. Esto se observa en lo que respecta al transporte urbano, pues procede hacer referencia a la Sentencia de 27 de junio de 1996 del Tribunal Constitucional, que declaró nulos varios artículos de la LOTT, al

considerar que la regulación por el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial. Esto explica, por ejemplo, que las licencias para ejercer la actividad de taxi o VTC sean municipales. Asimismo, la normativa autonómica es relevante, como sucede en el caso de los alojamientos turísticos, pues, el Decreto 79/2014 por el que se regulan las viviendas de uso turístico de la Comunidad de Madrid, afecta a las actividades calificadas como de consumo colaborativo en lo que respecta a este sector, existiendo normas similares en otras comunidades autónomas. Adicionalmente, cabe mencionar que existen algunas actuaciones por parte de distintas autoridades públicas que pueden ostentar una cierta trascendencia: i. Por un lado, existe una publicación de la propia CNMC en su sitio Web, de fecha de 16 de julio de 2014, en la que establece que la economía colaborativa en muchas ocasiones ofrece una asignación más eficiente de los recursos y que “una regulación innecesaria o desproporcionada perjudicaría a los consumidores y al interés general, además de suponer un obstáculo a la competencia efectiva”. ii. En contraste, podemos traer a colación la Comunicación del Ministerio de Fomento de 9 de junio de 2014, en la que dicho Ministerio, a raíz de las polémicas acontecidas a causa de Uber, confirma que la LOTT exige que las personas que realicen transportes de viajeros por cuenta ajena en vehículos de turismo mediante retribución, se encuentren previamente autorizados por la Administración. Es decir, subraya que la actividad de un usuario que utilice una aplicación como la anteriormente mencionada para obtener rendimientos es ilegal. Esta actividad ha sido denominada por parte de algunas empresas como *ridesharing*, de manera que la actividad de estas empresas de arrendar automóviles con chófer se reviste con una artificiosa apariencia de que se comparte coche, cuando no es así. Cabe aludir a este respecto, que el propio Ministerio aclaró que existía una distinción entre dicha actividad, y la de compartir gastos a través de *carpooling*, que sí consideró legal. iii. Por otro lado, encontramos asimismo un Plan de Medidas Urgentes de Ahorro y Eficiencia Energética de fecha de 4 de marzo de 2011, realizado por el Ministerio de Industria, a través del cual ha financiado proyectos que consisten en “sistemas de incremento del grado de ocupación del transporte privado (*carpooling*, *car sharing*, etc.)”. De esta manera, observamos en este caso una convalidación tácita del Gobierno en lo que se refiere a la validez de ciertas actividades de consumo colaborativo, como es el *carpooling*. Esto mismo lo podemos encontrar en la resolución de la SETSI de 14 de diciembre de 2011, en la cual otorga una ayuda económica para establecerse a una empresa de P2P *car sharing*. Asimismo, cabe traer a colación que, de hecho, el Ministerio firmó un acuerdo con AMOVENS para la difusión de esta práctica. iv. Por último, podemos comprobar que ciertas entidades e instituciones públicas utilizan servicios para fomentar la utilización de automóviles compartidos. Por ejemplo, el caso del Gobierno Vasco, que cuenta con un portal para el uso del coche compartido, operado por AMOVENS. En cualquier caso existen otras actividades de consumo colaborativo que, si bien aún no han adquirido la misma repercusión, pronto la adquirirán. Si tenemos en cuenta dichas actividades, existe mucha más regulación que afecta al consumo, como puede ser cualquier clase de regulación relativa a los arrendamientos.

Precisamente para cumplir el fin de regular el sector atendiendo a los intereses de todos, la consulta debiera recoger las opiniones tanto de expertos en regulación como de ciudadanos, con cierto conocimiento económico, pero no necesariamente expertos en regulación. Expongo los puntos que considero oportunos, sin tener un conocimiento extenso de la regulación actual. Creo que deben tener en cuenta los siguientes puntos (pongo ejemplos de Uber, pero debieran ser aplicables al resto de ejemplos): - La competencia, está claro, genera eficiencia, lo cual impulsa la economía y el bienestar. Estos impulsos no siempre se verán recogidos de la misma forma en los indicadores económicos. Un uso más eficiente de activos, en manos de

consumidores, lleva a unas compras menores por parte de los mismos. Esto será negativo para las empresas que proveen de esos servicios/bienes, pero en misma medida benefician a los consumidores mismos. - Las barreras de entrada a un sector deben ser lo más pequeñas posibles para que la competencia revierta en mejores condiciones para los consumidores. Esto no está reñido con unos controles adecuados para que los servicios prestados sean seguros y contribuyan de la misma manera a las arcas públicas. Es decir: se puede controlar que los coches de Uber lleven seguros adecuados, y que Uber proporcione a hacienda los datos de facturación, y mantener estándares de calidad adecuados mediante la calificación de los conductores. Mucho más problemático es cerrar en banda la entrada de dicho competidor (y los que quedan por venir), puesto que sigue inflando el precio de licencias de taxis, y limita al consumidor a las opciones pre-existentes. - Intentar mantener un sector cerrado no sólo va en contra del interés general, sino que además genera problemas cada vez mayores, y hace aumentar la economía sumergida. - El paso de un sector regulado a la desregulación puede y debe hacerse de forma ordenada. Es problemático que un activo pase de un valor alto a muy bajo de un día para otro (taxistas que hayan comprado una licencia de 100.000€ el último mes, se arruinarían de golpe). Para pasas de un sector cerrado como el de los taxis, a uno abierto a la competencia cualificada, una opción es programar la apertura total a un plazo largo (5 años, por ejemplo), y crear mecanismos para que los propietarios de licencias actuales, puedan beneficiarse en dicho plazo en mayor medida de sus licencias. Una forma sería otorgar, a cada propietario de una licencia actual, el derecho a la obtención de otras dos licencias, que pueden revender a terceros (que pasarán por controles de calidad para ejercer dichos derechos). El precio de las licencias, de esta manera baja paulatinamente, pero en el camino revierte en beneficios para los actuales propietarios.

Que liberación ya las VTC , en todo el territorio español.

Realmente, limitar la regulación de la economía colaborativa al simple espectro de alquiler de vivienda y vehículos es ponerle vallas al campo, entiendo que se debe hacer una regulación general de la economía colaborativa que llegue a todos los posibles ámbitos, dejando claras las bases sobre las que se sustenta y fijando las prohibiciones expresas al respecto, como por ejemplo, la entradas de profesionales libres o empresas en una mercado de particulares.

Respecto a uber No se tiene en cuenta el impacto sobre la contaminación , poner en circulación 100/1000 o 2000 coches con sus respectivos humos hechan por tierra todos los esfuerzos en subvenciones por cambio a híbridos o eléctricos, De que me sirve ahorrar 3 euros en transporte si respiro un aire mas contaminado y ese ahorro lo gastaremos en medicinas ....la solución es no cambiar al alza el numero de vehículos q prestan servicio sino q si se regulan 500 coches uber deberían retirar 500 taxistas o ser ellos mismos los q realizen esos servicios.

SÍ, CADA CCAA ESTÁ GENERANDO UNA LEGISLACIÓN SECTORIAL PROPIA EN MATERIA DE TURISMO, EN LO QUE RESPECTA A LOS APARTAMENTOS TURÍSTICOS, dependiendo del color político que gobierna en ella y sus contactos con el lobby hotelero) QUE DIFICULTA LA OFERTA DE UN SERVICIO ADECUADO Y CONFUNDE ENORMEMENTE A LOS CONSUMIDORES. ESTE ES UN PRECIO MUY ALTO QUE SE PAGA EN UN PAÍS DONDE EL TURISMO ES UN SECTOR VITAL.

Si, el Top Manta, botellón etc, no deja de ser en si economía colaborativa.

si, la existencia de vacío de poder de ayuntamientos o automias que han dejado en manos de las asociaciones de taxis, la distribución del servicio y mercado, convirtiendose en autenticos monopolios sin los cuales si no estas incluido en uno de ellos es practicamente imposible

realizar tu trabajo. Las asociaciones de taxis se regulan por sus normas y estatutos que en mucha medida fomenta la falta de competencia entre los mismos asociados perjudicando al usuario, normas internas que son a todas luces ilegales o contravienen normas o leyes de rango superior, cosa que se puede comprobar por ejemplo por los numerosos expedientes sancionados y en proceso de investigación por parte de la agencia de defensa de la competencia. También las normas y reglamentos de las comunidades autónomas son muy diferentes de unas a otras permitiendo por ejemplo tener hasta 3 licencias en Madrid y en Andalucía solo 1 y además con dedicación exclusiva, coartando la proyección empresarial del autónomo y por ende una mayor búsqueda de la calidad de servicio y de visión empresarial y creación de puestos de trabajo.

Si. Estancos Farmacias Administraciones Lotería. Descargas P2P de música, cine, software etc. Permiso de beber en grupo en vía pública (botellón) compartimos y colaboramos. Aunque nada de esto sería economía colaborativa, como tampoco lo son las empresas de California que están llegando a España.

SI. Se está proporcionando servicio de transporte ilegal, esto es ¿Economía colaborativa? 'ILEGAL', a través de páginas web legales, y domiciliadas fuera de la U.E. (REITERO, QUE LA ILEGALIDAD ES OFRECER TRANSPORTE IRREGULAR CON CONDUCTORES ILEGALES, A CIUDADANOS, QUE COMO UD/S. MENCIONAN EN SU ESTUDIO, NO TIENEN TODA LA INFORMACIÓN NECESARIA, Y CONSECUENTEMENTE 'ESTÁN FUERA DEL MERCADO DE LA COMPETENCIA'). aunque el debate tiene mucho calado, tanto empresarial como ideológico, y seguramente este no es el momento apropiado, para desarrollarlo.

The most relevant elements of the existing legislation are described in the consultation. However, there are two elements that have not been taken into account in the CNMC's preliminary study. a. The Spanish Regions have exclusive competence in the regulation of passenger road transport by car, either by taxi, or by other new categories that they may find appropriate. All the Regions have assumed exclusive competence for intra-regional transport. The Regions may rule, within its territory, the conditions for the public provision of transport services to passengers. Some of the Regions have adopted their own general legislation on road transport. The State has exclusive competence over road transport which takes place through more than one Region (Article 149.1.21 of the Spanish Constitution). The Constitutional Court stated that the State cannot use such an exclusive competence to regulate road transport that runs entirely through a Region which has assumed exclusive competence over intra-regional transport (STC 118/1996, FJ 37<sup>o</sup>). Thus, regional legislation shall take into account certain provisions of the State Transport Act (LOTT) which are grounded in exclusive competences of the State in areas other than transport but related to it. It is a fact, in any case, that Regions have not introduced so far significant changes in the traditional regulation of the industry. The same limitations identified by the CNMC in the legislation adopted by the State have been introduced in the regional legislation. b. Limitations to the provision of intermediation services related to passenger transport services included in the current legislation: According to the State Transport Act (Art. 99(1)), the authorization for the provision of public passenger transport services also enables to act as intermediate on its hiring. In particular transport cooperatives (and commercialisation companies) may intermediate in any case in hiring occasional passenger transport services to be provided by its members, provided they hold an authorization for passenger transport (Article 22(2)). The LOTT (art 22(2)) provides that the intervention of travel agencies and other intermediaries in the hiring of any type of passenger transport forms shall be governed by the applicable tourism legislation. The State Transport Regulation ((Art 165(1) ROTT) provides that (except in cases of collaboration

between carriers) intermediation services related to passenger transport is reserved to travel agencies. Each Region has developed its own legislative competence on tourism issues. Some of them have established that travel agencies have exclusive competence for carrying out intermediation services related to transport. Thus, the provision of intermediation services related to passenger transport is reserved primarily to those entities that have an authorization to provide transport services or act as travel agencies. We have also identified specific restrictions to the provision of intermediation services related to road transport, such as the one contained in the Resolution of 9th of July of 2012 of the President of the Board of Directors of the Agency for Mobility of Valencia, by which the Area of Joint Provision of Taxi Services of La Marina Baixa has been created (Diario Oficial de la Comunidad Valenciana de 25 de julio de 2012, núm 6826, p. 22395.). Its Article 9 establishes that in order to provide intermediation services for hiring taxi services or call centers it is necessary to gather affiliations with at least 30% of all licenses granted in the area. The CNMC's paper does not analyse the impact of the regulation on the provision of these intermediation services. It is however evident that the justifications, necessity and proportionality that may validate a certain regulation of passenger transport services cannot be automatically applied to the provision of such intermediation services.