

## **A la luz de lo anterior, ¿considera que la regulación existente en estos sectores es necesaria y proporcionada?**

Absolutamente sí. No hay nada más que regular, hay que cumplir y hacer cumplir la ley que es la obligación de las Administraciones. La economía o consumo colaborativo no requiere al menos en materia de transporte de una regulación específica, salvo la que se pueda dictar para ayudar a controlar las actividades de las aplicaciones (apps) y operadores que son ilegales como UBER y su servicio UBER POP o Bla Bla Car y facilite a los servicios de inspección y control cumplir y hacer cumplir la normativa existente como debe producirse en un estado de derecho. Lo que no es legal, en general, no requiere nueva regulación sino cumplimiento de la que ya existe.

Ahí muchos taxis, incrementar este servicio, llevaría a si deterioro

Cita entresacada del Dictámen de la UE: "ACTUACIONES: a)Definición del entorno legal y fiscal de las actividades comprendidas en el consumo colaborativo o participativo b)Difusión, sensibilización y concienciación de la población acerca de las iniciativas de consumo colaborativo o participativo y de las ventajas individuales y colectivas que comportan. c)Información y orientación a consumidores y usuarios en lo que se refiere a una participación responsable en las iniciativas, promoviendo los proyectos piloto e iniciativas sobre consumo colaborativo. d)Promoción del consumo colaborativo o participativo a partir de experiencias de ShareableCities, el transporte compartible u otros ámbitos. e)Fomento de estructuras estables mediante la creación de espacios para el desarrollo del consumo colaborativo o participativo, especialmente en lo que atañe a tecnologías y redes. f)Potenciación y extensión del consumo colaborativo o participativo a través de la activación y dinamización de las redes promovidas. La sociedad civil puede desempeñar un papel activo en el acceso a los bienes de propiedad pública para el máximo aprovechamiento social, con la creación de infraestructuras colectivas compartibles. i)Se propone, por otra parte, que la estrategia de acción se lleve a cabo de manera específica en los siguientes campos: Asociativo de consumo: las organizaciones de consumidores y usuarios constituidas en red pueden adoptar un doble rol en la estrategia, tanto de manera proactiva en la creación de iniciativas, como reactivamente, mediante la participación en ellas. Cooperativismo: El cooperativismo puede convertirse en el principal aliado del consumo colaborativo o participativo, en la medida en que conjugan y comparten principios y valores. Por ello, el movimiento cooperativo puede fortalecer las iniciativas, proactiva y reactivamente, albergando además en su tejido redes de consumo colaborativo o participativo que resulten simbióticos para sus objetivos respectivos (14). Las cooperativas de consumo y las llamadas cooperativas de kilómetro cero (15) son un exponente de algo que ya es realidad. Ciudadanía: la población adulta, y la ciudadanía en general, a través de la búsqueda y la participación en iniciativas de consumo colaborativo o participativo de las que son destinatarios, pueden desarrollar una acción reactiva que, además, sirva para su realización personal por integración y coadyuve a la cohesión social al compartir colectivamente los bienes comunes."

Cómo he explicado anteriormente, la regulación es necesaria pero no proporcionada. En el caso de los taxis, es necesaria una regulación, pero la necesidad de una licencia municipal o el carnet BTP no considero que fuera necesario, ya que un mínimo de años de experiencia podría sustituir dicha limitación.

CON RESPECTO AL CONSUMO COLABORATIVO DEBE CUMPLIR LA NORMA.

Considero muy importante que se regulen estos sectores por muchos motivos, tales como. - Para que los sectores tradicionales no sean hostiles, y a veces violentos, con los sectores de nueva aparición. -Para que los usuarios puedan elegir el tipo de servicio que desean con total libertad. -Para que poco a poco se vaya cambiando la mentalidad de los habitantes de las grandes ciudades con el fin de que utilicen menos el vehículo propio. Incluso llegar a una situación donde se disponga de un sólo vehículo por familia, y no 2, 3 ó más como ocurre ahora, con el consiguiente beneficio para el medio ambiente y la densidad de tráfico. -En general, la regulación de estos sectores alegraría a la gran mayoría de la población. Incluso creo que a medio plazo ( tal vez también a corto plazo) los sectores tradicionales se verían beneficiados por el aumento de la demanda en general. -Las costumbres y la sociedad, en general van cambiando y mi criterio es que cuanto antes nos adaptemos a ellas, mejor será para todos.

Creo que con la LAU es suficiente

Creo que el problema se centra precisamente aquí. En lugar de limitar la competencia impidiendo la entrada de nuevos agentes, se debería revisar la regulación existente para los agentes tradicionales, tratando de eliminar requisitos innecesarios y/o redundantes.

Creo que es necesaria pero desproporcionada. En cualquier caso creo que lo principal es la regulación del derecho del ciudadano a producir, sin más límite que la seguridad pública y la cobertura de riesgos, creando un marco legislativo que permita una gradación para las diferentes tipologías\_ productor ocasional: un número limitado de veces al año. El régimen de autónomos cuyas cuotas empiezan en 250€/mes no favorece que el productor ocasional cumpla con las obligaciones fiscales derivadas de sus ingresos y lo mantiene en la economía sumergida. productor de temporada/parcial: un periodo temporal anual (trimestre o equivalente), 50% del tiempo. Ya existe regulación de este modelo. productor profesional: sin limitaciones

Creo que ya hay una regulación para sectores que están legales de hace mucho tiempo, estas aplicaciones están actuando de espaldas a la ley, sin pagar impuestos ni seguridad social, osea ilegalmente, ahora no se les puede permitir trabajar como trabajan, robando el trabajo a los que pagamos nuestros impuestos y demás gastos.

De nuevo nos encontramos ante la necesidad de dividir las actividades que producen o no producen un beneficio. Si atendemos a la regulación del transporte intraurbano, los requisitos que se imponen encuentran su justificación principalmente en solventar los fallos de información que afectarían a los consumidores si se desregularizase la actividad, lo que cuenta con consecuencias en el ámbito de la seguridad. Asimismo, pueden considerarse proporcionadas las restricciones en lo que concierne al servicio prestado por autobuses, en tanto que son necesarias para garantizar una prestación adecuada del servicio, asegurando la existencia del mismo en trayectos menos rentables y evitando la congestión que provocaría un exceso de operadores ofreciendo un mismo trayecto. Sin embargo, debe especificarse que esta regulación únicamente tiene sentido en lo que se refiere a los autobuses, que nada tiene que ver aquellos casos en los que distintas personas comparten un automóvil. En caso de encontrarnos ante carpooling, difícilmente tendrá cabida la aplicación de la regulación relativa al transporte por medio de autobuses en tanto que ésta es una actividad económica, mientras que el carpooling no. No puede considerarse que unas personas que deciden compartir coche puedan ostentar una relación de competencia con una compañía de autobuses, pues en el primer caso no se trata de una actividad profesional, no existiendo por tanto una competencia.

Esto se debe a que en el caso del carpooling el propietario del vehículo únicamente reembolsa el gasto que produce el propio viaje. Una empresa de transportes, por el contrario, tiene como objetivo la obtención de beneficio económico. No son situaciones equiparables. En lo que se refiere a actividades relacionadas con el arrendamiento de bienes, se deben distinguir nuevamente los supuestos en los que un individuo está llevando a cabo una actividad profesional y obteniendo un beneficio económico; de aquellos casos en los que el usuario arrenda un bien que se encuentra infrautilizado, existiendo un componente claramente social y de consumo en colaboración con otras personas. Consideramos que debería preverse una libertad para esta última actividad. En otros países, como Alemania, se permite una libertad total en el arrendamiento de bienes. El arrendamiento entre particulares, cuando nos encontremos ante un arrendamiento que tenga por finalidad amortizar los gastos y mejorar la utilización de los recursos, con los beneficios que ello conlleva en lo que se refiere a sostenibilidad y protección medioambiental, debe estar completamente permitido. Esto ocurre con actividades como el P2P carsharing, actividad a través de la cual una persona puede utilizar un coche de otra que no está siendo utilizado, abonando a cambio una cantidad que sirve al titular del automóvil para amortizar los gastos. Gastos que son generalmente superiores a la compensación que se obtiene, de manera que la actividad no acarrearía lucro. Esto es beneficioso en tanto que permite limitar el número de automóviles, lo que repercute en un beneficio medioambiental, además de contribuir a descargar los municipios de los elevados niveles de automóviles y contaminación con los que cuentan. No obstante, esto no significa que no deban restringirse algunos supuestos concretos, pero únicamente en aquellos casos en los que la actividad sea perjudicial para la economía o para el resto de los consumidores. Esto podrá hacerse, en todo caso, cuando el usuario esté llevando a cabo una actividad económica encubierta. No obstante, esto puede detectarse fácilmente cuando los usuarios cambien su comportamiento habitual con el objeto de comenzar en el ejercicio de una clara actividad profesional, así como cuando la retribución recibida supere el coste del bien que se comparte.

Definitivamente no. Es apoyar (porque es imposible de legalizar) la postura del sálvese quien pueda. - Una compañía de multimillonarios participada por bancos piden la desregulación. - Ofrecen trabajos sin contrato, sin impuestos, sin nada. - Ellos se llevan un porcentaje elevado de beneficios y no tributan en España. - El que trabaja con ellos es esclavo para toda su vida. Ya no podrá dejar de trabajar.

Desde la CEHAT somos conscientes de la existencia de nuevos modelos de alojamiento que han emergido en el sector turístico. Las viviendas de uso turístico son una realidad latente en nuestra sociedad y, pese a que el alquiler de la vivienda privada siempre ha existido, el desarrollo de Internet está permitiendo que miles de propiedades se ofrezcan a los consumidores sin el control pertinente. El sector turístico, en general, ha sido uno de los principales afectados por las nuevas tendencias que se imponen a partir de la globalización del mercado en que se mueven los viajes, los alojamientos y en general la contratación vía "online", por lo que sería poco efectivo y nada práctico dar la espalda a los nuevos modelos que, de hecho, se han impuesto de forma general en Europa y Estados Unidos, referidas al uso del alojamiento privado con fines turísticos. Pero, en todo caso, lo que resulta injustificado es que dos servicios sustituibles deban soportar obligaciones totalmente diferentes. Si analizamos el mercado relevante en el que pueden compartir los alojamientos hoteleros, por ejemplo, y los que se ofrecen dentro del marco de la "economía colaborativa" a la luz del test SSNIP reconocido por la Comisión Europea como una referencia válida basada en la elasticidad de la demanda o la sustituibilidad desde el punto de vista del consumidor, observaremos como si

realizamos un incremento pequeño (entre el 5% y el 10%) en el precio que los hoteles ofrece por sus habitaciones, ¿se movería la demanda hacia las viviendas de uso turístico? Sin duda, y no es lo suficientemente evidente porque todavía (no queda mucho) no existen metabuscadores (comparadores) que comparen los precios del alojamiento de uno y otro tipo, por lo que existe una idea preconcebida sobre la elasticidad de la demanda que no se sustenta en hechos ni datos reales. Es cierto que parte del grupo de demandantes de alojamiento busca una "experiencia", pero al menos parte de la demanda se superpone y debe elegir entre los dos tipos de alojamiento. Este caso ha sido objeto de estudio en Texas por parte de la Boston University que muestra unos resultados que muestran que un incremento adicional del 1% en el tamaño del mercado de Airbnb resulta en un decrecimiento del 0,05% en el ingreso total de los hoteles de la zona estudiada. MÁS INFORMACIÓN ENVIADA POR MAIL

En alojamiento en viviendas turísticas excesivamente laxa en comparación con el resto de alojamiento reglado. Necesidad de un referente claro, así como asegurar normas mínimas de accesibilidad y calidad

En el caso de Castilla y León se considera necesaria y se han tenido en cuenta el sentir de los sectores afectados y la experiencia acumulada durante estos años así como, en el caso de los hoteles, la existencia de standards a nivel europeo como es el Hotel Star.

En Galicia a nivel autonómico, ya existe una ley recientemente promulgada.

En los sectores que habla la consulta, es posible que si, pero si se globaliza un mercado de colaboración, la asociación con el sector energético será obligatoria, lo que conllevará una nueva regulación conjunta con otros sectores.

Es absolutamente necesaria, suficiente y proporcionada. A pesar de ello existen cauces y mecanismos de diálogo social con el sector para introducir continuas mejoras, con vistas a aumentar la calidad de servicio, que debe realizarse de forma progresiva y paulatina. No se debe buscar experimentar con un servicio público que funciona y no presenta problemas. "Los experimentos con gaseosa", no con un servicio público. En otro orden de cosas, lo referido en el Documento 1, objeto de esta encuesta, respecto al VTC, resulta de un desconocimiento de la realidad. Estas licencias se introdujeron con argumentaciones similares para tener un mayor número de competidores, pero ofreciéndoles los servicios que son considerados la "crema del mercado" como los de origen destino hotelero y los aeropuertos o estaciones. La experiencia demuestra que no incorporan una mejora sustancial del servicio, sino que sólo empobrecen al sector del Taxi en general, y no aportan una calidad diferenciada ni tampoco mayor. Por tanto, la introducción de dosis de competencia en este sector se hace bajo parámetros de economía irreales y no basados en la experiencia. Y las limitaciones o barreras de entrada busca al menos preservar cierta calidad de servicio.

Es necesaria, pero no oyendo a un lobby empresarial sino profundizando de verdad en la realidad de este nuevo negocio, y lo que esconde detrás. Muchos ciudadanos que pagan su hipoteca gracias a él, el resurgir de barrios que están vacíos y muertos, y que vuelven a revivir gracias a los ingresos que estos turistas generan. El dinero que estos turistas dejan de reparte entre la ciudadanía y no entre lobbys hoteleros con sede en países externos. Es una regulación desproporcionada y sesgada, que necesita de más reflexión y estudio.

Es desproporcionada incluso abusiva. Todos esos sectores con los buenos tiempos se han llenado los bolsillos pero ahora, como ven el lobo, más proteccionismo. Entiendo que han pagado una licencia, pero y yo un traspaso y si no puedo pagarlo lo pierdo, así es la vida

Es necesaria y seguramente sera corta.

Es necesaria, proporcionada pero necesita de una protección de los consumidores, vecinos y consumidores que puedan intentar vulnerar la ley urbanística mediante estos vericuetos legales que puede permitir el de los establecimientos turísticos.

Es necesaria, y proporcionada. Quizás no suficiente. Entre las exigencias requeridas por la Admón. sea estatal o autonómica, no debe conculcar legislaciones de otros ámbitos, como el social-laboral. Los cambios que se prevean en los diferentes servicios como consecuencia de nuevos concursos deben contar con la opinión de todos los agentes implicados, como municipios afectados, usuarios, sindicatos, etc. Se debe partir del concepto que buscar la competencia entre empresas de transporte público colectivo es erróneo, cuando la competencia principal está en el vehículo privado. Los transportes públicos colectivos deben intentar mantener el principio de complementariedad, ya que por sus características no tienen en todos los casos los mismos ámbitos. ¿Tiene sentido que en una ciudad compita metro y autobús por el mismo viajero? Lo mismo cabe decir en transporte interurbano entre autocar y tren. Como resumen y conclusión: se pueden encontrar deficiencias en el sistema concursal, y en la "competencia por el mercado", pero nunca serán del mismo calibre que las deficiencias que podría crear la "competencia en el mercado", que no garantiza los resultados perseguidos y pondría en peligro las ventajas actuales. Además, el título se refiere al consumo colaborativo, que suponemos será en encuestas posteriores y a la que oportunamente contestaremos. La competencia como un fin en sí mismo, sin atender a más consideraciones, y pensar que las exigencias requeridas son barreras, puede transmitir un desconocimiento del funcionamiento de un sector esencial de servicio público y de las experiencias negativas experimentadas en otros países.

Es necesaria. Desconozco si es proporcionada.

Es necesario en el sentido de no molestar a otros ciudadanos, pero el mercado libre decidiría que prefiere el usuario, un taxi tradicional o UBER, una línea discrecional de transporte por carretera o compartir trayecto con Blabla car, un hotel o un apartamento con contacto directo del propietario.

Es totalmente innecesaria la regulación de empresas como UBER o airbnb, sobran taxis debido a la poca demanda, como para que además se legalicen este tipo de aplicaciones.

Estamos absolutamente convencidos de que el marco legal, normativo y de regulación administrativa, construido en España en los últimos decenios, periódicamente revisado, a los diversos niveles de Administración Central, autonómica y local, constituye un entramado técnico jurídico muy eficiente, aunque perfectible como todas las normas, que puede requerir de ajustes y adaptaciones, pero que goza de un gran y merecido prestigio a nivel internacional. Sorprende a veces, que lo que en foros internacionales nos es reconocido como un marco de estabilidad y de capacidad de mejora de las condiciones de servicio de nuestros conciudadanos, pueda ser aquí percibido como una limitación al desarrollo. Posiblemente el habernos acostumbrado a la calidad que percibimos en los servicios de transporte de viajeros, nos permite imaginar escenarios de cambio radical, sin tener excesiva conciencia de los riesgos que corremos de retroceder en el tiempo, o de convertirnos en un país con una muy débil oferta de transporte público viario, tal y como sucede lamentablemente en alguno de los de nuestro entorno.

Este tipo de economía no hay que regularlos, todos hemos compartidos casas o coches. Se deberían prohibir las aplicaciones móviles, pues generan beneficios a sus dueños y no tributan nada en los países donde se implantan, se implantan ninguneando a los Gobiernos y Comunidades.. Pues este tipo de economía sólo sale rentable si no se paga impuestos, iva, seguridad social, permisos, licencias, y demás tasas que si han de abonar los profesionales.

Harto desproporcionada. Igualar en regulación por lo alto sólo frena el desarrollo de nuestras economías. Sin embargo, la igualación por lo bajo (desregulación y liberalización) daría paso a la necesaria competencia y mejora de calidad en estos sectores; a la par que se permite a los consumidores elegir libremente el servicio que mejor satisface sus necesidades.

La Directiva establece que cualquier medida que condicione la libertad económica debe justificarse por “razones imperiosas de interés general”. Transporte: En el ámbito del transporte consideramos que se ha creado una limitación artificial de la oferta que no beneficia a los usuarios. La OCU cree que se debería permitir la entrada de nuevos operadores en el mercado, garantizando en todos los casos la seguridad de los viajeros con seguros que les cubran en caso de accidente. Alojamiento turístico: Con respecto al sector de los alojamientos turísticos, una posible razón imperiosa podría ser la “protección de los consumidores o destinatarios de los servicios”. Pero ¿hay razones para justificar hoy una especial protección al usuario en el ámbito de los alojamientos turísticos? ¿Existe alguna circunstancia nueva o alguna degradación de esos servicios, que justifique una intervención del Estado que suponga una excepción al principio de libertad de prestación de servicios? Nosotros no la encontramos. Y damos dos argumentos. 1.- El alojamiento vacacional no constituye un problema relevante en nuestro país. Como organización de consumidores de amplia representación nacional, observamos que el número de quejas o reclamaciones por este tipo de servicios no es relevante. Además, la Unión Europea, en su último “Consumer Scoreboard” de 2014, recoge que en España los servicios de “Holiday accomodation” son el segundo tipo de servicios mejor valorados desde el punto de vista de los consumidores, de una lista de 31. Recibe una puntuación de 81,4 / 100.

[http://ec.europa.eu/consumers/consumer\\_evidence/consumer\\_scoreboards/10\\_edition/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/consumer_evidence/consumer_scoreboards/10_edition/index_en.htm) Las estadísticas de turismo en nuestro país muestran que los últimos años se batan records de turistas: una gran parte se alojan en viviendas vacacionales y no existe volumen significativo de quejas por los servicios. 2.- Se utiliza como argumento para justificar una regulación autonómica de las viviendas vacacionales una supuesta aparición de “nuevas modalidades de alojamiento”, que al decir, por ejemplo de la normativa de la Comunidad de Madrid (Decreto 79/2014 de 10 de julio de 214), provoca una sobreoferta descontrolada de viviendas destinadas al uso turístico, una oferta que “podría estar ejerciendo una actividad opaca a las obligaciones fiscales”. Todo son presunciones basadas en la irrupción de “nuevas modalidades de alojamiento”. Negamos la mayor. La actividad de los particulares en la prestación de servicios de viviendas de uso turístico no es un fenómeno nuevo, y no genera mayores problemas de desprotección al consumidor. Tampoco hay por qué presumir que genera incumplimientos de carácter fiscal. Ya en 1967, la Orden del Ministerio de Información y Turismo de 17 de enero de 1967, publicada en el BOE de 28 de enero de 1967, decía textualmente en su exposición: “Dentro de la amplia dimensión que ha alcanzado en España como país receptor de turismo, el sector de los alojamientos turísticos, han surgido en los últimos años nuevas modalidades de los mismo distintas de las tradicionales hoteleras...”. En 1967 YA se veía la aparición de nuevas modalidades. No es un fenómeno nuevo, aunque la existencia de Internet facilite la información y los servicios de reserva, etc. La propia Orden citada decía que esas nuevas modalidades permitían satisfacer un tipo de demanda turística,

“el deseo de un sector considerable de nuestra clientela de aprovechar las vacaciones para la vida familiar en condiciones económicamente aceptables...” En definitiva, la CNMC debería examinar la nueva normativa autonómica sobre viviendas de uso turístico a la luz de la normativa europea sobre libertad de establecimiento, y en particular a la luz de la Directiva 2006/123/CE. Para eliminar trabas que parece muy difícilmente justificables.

La no regulación crea inseguridad jurídica y el riesgo de que cada pueblo o barrio lo regule a su antojo. Simplemente hay que aprovechar el desarrollo tecnológico, sin lamentarnos.

La regulación en estos sectores si es muy necesaria y no es lo suficientemente proporcionada

La regulación en países corruptos suele atender a intereses espurios, evidentemente la regulación actual aplicada a Airbnb y Uber es absurda y los ciudadanos castigarán a través de los votos a los políticos que quieran regular la libertad de uso de la propiedad privada.

La regulación es desproporcionada y genera altísimos costes, ineficiencia y mala o inexistente prestación del servicio en determinadas zonas. Adjunto por email el texto completo de mis consideraciones sobre las cuestiones planteadas.

La regulación es imprescindible. Como ya manifestamos anteriormente, es un sector que está fuertemente influenciado por la legislación dictada desde las instituciones europeas en aras a garantizar servicios de transporte de viajeros por carretera que sean seguros y respondan a los estándares de servicio del siglo XXI y garantizar, asimismo, un empleo estable y de calidad. Es además una regulación proporcionada, puesto que es el instrumento más adecuado para la consecución del objetivo de prestar el mejor servicio de transporte a los usuarios, más barato y más sostenible desde todos los puntos de vista y el medio más eficaz de garantizar la primacía de la seguridad en cuanto a su ejecución. Asimismo no queremos dejar pasar la oportunidad de poner de manifiesto las importantes modificaciones que se han producido en los procedimientos de licitación de las concesiones en los últimos años, con significativa reducción de sus plazos de duración, con requisitos de experiencia previa que están actualmente muy limitados y que, desde luego no resultan desorbitados en relación a las exigencias de solvencia técnica que se requieren para la participación en procedimientos de contratación con la Administración; medidas todas ellas que van en la línea de asegurar la más amplia competencia “por el mercado”. A este respecto señalar que, en España, las 87 concesiones principales (con flota superior a 20 vehículos) son operadas por 51 grupos empresariales distintos. En relación a lo anterior y sobre los requisitos de acceso, baste, como ejemplo, significar que las licitaciones de los servicios regulares de transporte competencia del Estado que se están llevando a cabo actualmente no exigen ab initio la autorización de transporte mencionada anteriormente, sino únicamente estar en disposición de obtenerla antes de la adjudicación del contrato. Para terminar, nos gustaría poner de manifiesto un error importante que hemos detectado en el documento relativo a los requisitos para el ejercicio de la actividad de transporte de viajeros por autobús en líneas internacionales y el discrecional nacional. El documento señala que ambas actividades son de libre acceso para los operadores y, sin embargo, lo cierto es que, al igual que ocurre con las líneas regulares de autobús urbano e interurbano y los servicios de taxi y VTC, son actividades sujetas a idéntica autorización administrativa para acceder a su ejercicio. Por último, queremos hacer constar que valoramos muy positivamente la iniciativa de la CNMC de recabar la opinión de los sectores implicados respecto a la llamada economía colaborativa, posibilitando, de esta forma, un intercambio de información que permita identificar los riesgos reales y potenciales, así como los beneficios públicos de esta nueva forma de desarrollo económico que convive y deberá hacerlo con otras

formas más tradicionales pero bajo un marco regulatorio ordenado, claro, no discriminatorio y que evite que los logros en materia de transporte a los que tanto han contribuido el sector público y los operadores se pierdan en un análisis que priorice el medio (contratación online entre consumidores pero intermediada por grandes empresas) y no el fin que, en el transporte, es como se ha indicado reiteradamente, garantizar una movilidad integradora, segura, de calidad, y eficiente, en el más amplio sentido del término.

La regulación es necesaria La regulación actual no es proporcionada ni para los pisos ni para los hoteles. Según Banco de España Y el BE no es Cáritas, no se trata de una organización que maneje mal los números o pretenda provocar alarma social, como diría Montoro. Unas 40.000 personas han perdido su vivienda habitual en 2013. Más de cien desahucios/día, +20% más que durante 2012. Ante estos números que ilustran la incapacidad para frenar los desahucios y proteger a los más débiles, con el actual proyecto de Ley se va a añadir aún más presión sobre las familias que ya se ven forzadas a alquilar su casa o habitaciones de su casa para poder llegar al final del mes. La Asociación Empresarial Hotelera de Madrid (AEHM) calcula que, en la comunidad, hay unos 8.000 pisos y casas particulares que se alquilan a turistas (el 11% de la oferta total, considerando que según AEHM, Madrid cuenta en la actualidad con 60.000 habitaciones). No son los hoteles la parte débil, se está queriendo equiparar lo que no es comparable

La regulación existente , quita oportunidad de crear puestos de trabajos y quiten expansión de negocio , el que sea capaz a de crear que lo haga,

La regulación existente en el sector del taxi la considero muy necesaria y proporcionada, al menos en las grandes ciudades de España, si bien el Ministerio de Industria debería hacer las modificaciones necesarias para que los vehículos autotaxis puedan ofrecer en sus taxímetros o a través de elementos de medición alternativos (vía apps y smartphones o tablets probablemente) tarifas variables para poder ofrecer unas tarifas más bajas en horas de menor demanda con el fin de incentivar su uso.

La regulación existente no es ni necesaria ni proporcionada ya que diariamente la mayor parte de la población española y del mundo es capaz de conducir un vehículo por cualquier tipo de vía y en cualquier tipo de condiciones meteorológicas y de tráfico, por tanto generalmente cualquier ciudadano apto para conducir puede desempeñar la función de un taxista y en consecuencia de desempeñar la condición de conductor, ya sea de UBER o de cualquier otra plataforma similar. La demanda meteorológica por este tipo de soluciones al transporte no es otra que el enorme beneficio real para el consumidor ya que hoy día, el bienestar social se mide por sus recursos económicos, y este tipo de servicios no solo optimiza estos recursos económicos sino que hace accesible un transporte más cómodo a todo el mundo, reduciendo emisiones pero ante todo eliminando riesgos de coger el coche bajo los efectos del alcohol ya que el contratar estos servicios es más accesible (no tengo la menor duda de que la consecuencia inmediata y más beneficiosa es el poder evitar con este medio los accidentes de tráfico derivados del alcohol y las drogas al volante).

Las leyes y regulaciones existentes me parecen suficientes, incluso excesivas. el problema es que no se aplican con rigor.

Los sectores están sobradamente regulados, que le sucedería a un estanco si le venden tabaco en la esquina a precio colaborativo, pues que tendríamos un negocio más cerrado.

Más bien resulta escasa

NO EN ABSOLUTO, DEBE SER MUCHO MAS RESTRICTIVA Y PENSANDO EN EL PROPIETARIO QUE RESIDE CON SU FAMILIA Y NECESITA VIVIR EN PAZ.

No es necesaria. En España en el tema de transporte está a día de hoy saturado. Es decir no faltan alternativas de transporte sino que sobran.

No es necesario, ya tenemos un sector regulado y que funciona aceptablemente.

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 ha de haber ninguna regulación, puesto que los sectores de transporte y hoteles ya están regulados o es que también eso se les pasó por alto? Parece que ustedes tratan de servir a unos intereses mezquinos.

No la existencia de una limitación de 5 noches e internet no se plantea en los hoteles obligándonos a dar servicios que los hoteles no se les obliga y con limitaciones que no se entienden más que por un afán de poner piedras en el camino.

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 se debería regular en el aspecto de ciudadanos sin afán de lucro nunca una corporación.

No, debe liberalizarse más ambos sectores con la diferencia de prestación de cada uno de ellos que se ha fijado en los informes de la CNMC

no, están sobre-regulados. La asimetría de la información ya no es motivo para exigir condiciones que lo único que hacen es incrementar los costes y el precio.

No, ni necesaria ni proporcionada

No, el modelo del transporte público es estratégico y se debe gestionar desde las ciudades no desde Goldman Sachs

NO. ni es eficiente ni es proporcionada, máxime en un país turístico como el nuestro. la regulación del taxi es excesiva y además tiene su autoregulación encima, por las asociaciones que coartan la libertad de empresa. debería facilitarse más el acceso y no poner trabas a la constitución de s. limitadas o de cualquier otro tipo para poder acceder a vtc. Asimismo creo

conveniente que las vtc pudieran trabajar donde quisieran y donde pudieran hacer un contrato efectivo, de esa manera se compite, se ofrece mejor servicio, el cliente tiene mas donde elegir y el empresario donde ofertar, por lo que no veo conveniente limitacion en cuanto a territorio de trabajo de las vtc. entiendo que debe ser en todo el territorio nacional

No. No es necesario regularla ya que ha existido siempre, ahora se trata de regularla por que hay multinacionales que vieron succulentos beneficios en este tipo de economía y políticos que deben muchos favores o bien terminaran trabajando en estas multinacionales cuando finalice su mandato, motivo por lo que dichas APPS deberían ser prohibidas, como están haciendo en otros países de la Unión Europea. Alemania cortó de raíz este tipo de negocios, mientras que en España se está intentando darle cabida y no precisamente por economía colaborativa, que no lo es. No debería ser regulados este tipo de negocios (no son economía colaborativa), si no prohibirlos por ser ilegales o bien que se adapten a la legislación española y aporten a nuestra economía igual que lo hacen el resto de negocios.

Para mí sería necesaria una regulación, pero en los términos expresados: Darse de alta en un registro del ayuntamiento y declarar todo lo ingresado. Únicamente eso. Si los hoteles y los taxistas necesitan competir, que bajen los precios, igual que ha ocurrido con las telecomunicaciones, por ejemplo.

Por supuesto que sí pero de forma tajante y contundente haciendo cumplir las leyes cosa que hasta ahora las autoridades hasta ahora no han hecho nunca. Es más es vergonzoso que una comisión nacional haga un estudio como este para favorecer algo ilegal.

Se ha comentado anteriormente la preferencia del CCU por intentar abrir un período de transición en el que se puedan alcanzar acuerdos de regulación, entre todos los operadores, con las Administraciones Públicas y las organizaciones de consumidores, para dotar de mayor seguridad jurídica a los sectores y alcanzar acuerdos competitivos que ofrezcan unos servicios de calidad y precios asequibles para los consumidores. En todo caso, las obligaciones de servicio público, si están justificadas, deben ser salvaguardadas en aras del cumplimiento del interés general.

Se necesitaría una regulación para los casos en que los anfitriones que ofertan el apartamento turístico viven con los huéspedes. Se podría regularizar este tipo de situaciones empezando por la relación entre arrendador y arrendatario: por ejemplo, si el propietario del inmueble y las personas que lo alquilan acuerdan que se practique el alquiler vacacional, se podría aumentar el precio del alquiler. En el aspecto del pago de impuestos se debería estudiar la manera de que las personas que desarrollan la actividad pudieran desgravar por edad por ejemplo, y que se beneficien de las facilidades que se ofrecen a los emprendedores: sobre todo que se les ofrezca información y apoyo gestor a este respecto. Sería también interesante crear soportes informáticos para gestionar las redes sociales que puedan derivarse de estas actividades: crear por ejemplo una web donde todas las personas que hacen esta actividad se puedan comunicar entre ellos y que los clientes puedan ver las recomendaciones de sus huéspedes sería útil desde el punto de vista del marketing. Por otro lado sería esencial estudiar cómo minimizar problemas con los vecinos, aunque cuando el anfitrión vive con los huéspedes este tipo de situaciones están más controladas que cuando los anfitriones no viven con los huéspedes. Otro tema sería el estudiar cuánto dinero sale del país hacia empresas como Airbnb y si sería más rentable crear empresas nacionales que hagan lo mismo y que nos aseguremos de que dejen ese dinero aquí: eso sería una buena oportunidad también para darles de alta y regularizar las personas que llevan a cabo la actividad.

Sí considero que debe haber un control y un servicio profesional con garantías para los usuarios tal y como existen hoy en día,

Si es necesaria e incluso habría que reducirla ya que actualmente hay mas oferta que demanda. Solo el país de Europa que mas taxis hay por habitantes.

Si es necesaria, es más sería importante que cuanto antes el ejecutivo, modificase la LOTT, y el ROTT para recuperar la contingentación 1/30. Y por supuesto atajar, ¡URGENTEMENTE! la ¿Economía colaborativa? 'MANIFIESTAMENTE ILEGAL'. Reitero que en el ámbito del transporte remunerado por viajeros particulares. Es obligatorio, hacer constar, que la recuperación de la ratio 1/30, junto la igualdad en los requisitos que tiene que cumplir el conductor del vehículo, para realizar el transporte de personas en automóviles de turismo, es algo que no solo reclama el sector del Taxi, sino que también lo hacen importantes asociaciones profesionales de VTC-N, que han llegado incluso a solicitar en la mesa del transporte del Ministerio de Fomento, la destitución de varios altos cargos de dicho Ministerio, por asuntos relacionados con lo aquí tratado.

si i necesaria..i los trabajadores tambien tiene derechos.i el colaboratismo no requiere liberizar nada..

Sí siempre que sea igual para ambas partes.

Sí, deben ser legalizados explícitamente de forma ordenada, pero rápida la implantación de estos servicios.

Si, lo que se reclama es que se regule en igualdad de condiciones a estas plataformas de intermediación

Sí. Incluso que se considera que debería ser más exigente en cuanto a los requisitos de solvencia para entrar en un mercado que presta un servicio de transporte público muy complejo y necesario para el desarrollo de las demás actividades productivas, de ocio, educativas y sanitarias de los ciudadanos. No obstante lo anterior, y en línea con la propuesta de la CNMC de marzo de 2014, se propugna un análisis completo de la movilidad de los usuarios del transporte regular de uso general de viajeros por carretera en el ámbito estatal y autonómico, a los efectos de revisar la planificación y el diseño de ambas redes, incluso en obligada coordinación con los sistemas de transporte urbano, especialmente importantes en zonas de carácter metropolitanas.

Si. Necesaria para seguridad y derechos del usuario. La competencia leal y no envolver bajo el prisma de economía colaborativa lo que no lo es con la vergonzosa anuencia de esa comisión.

Una regulación que considere los aspectos básicos de seguridad y calidad es necesaria, y nada mas, por tanto la actual es desproporcionada.

Visto todos los argumentos que hemos presentado aquí realizamos la siguiente reflexión. ¿Hay que cambiar la legislación vigente porque una empresa quiere hacer competir únicamente con una bajada de precio a costa de saltarse toda la legislación de transporte y laboral? ¿Este es el modelo laboral y de economía que queremos en España? Porque el sistema de transporte mediante Taxi y VTC funciona razonablemente bien y aunque hay aspectos que se puede mejorar la cuestión es si queremos dinamitar un sector que funciona como servicio público para la sociedad donde vivimos.

Existing sector regulations had impacted negatively in the market, restricting competition. What is common across sectors, is that almost all rules were written well before the internet era (for example Spanish Taxi laws date back to 1987), and there is a need for policy makers to be open to new means of achieving traditional policy goals, so as to enable 'competition on the merits' rather than on an ability to comply with out-of-date laws. The CNMC has already identified a number of provisions in the taxi regulations that lack any objective justification, and others where Uber contends that the costs substantially outweigh the benefits. The result is a mobility industry that has substantial capacity to grow and create new opportunities for people currently without work, but is prevented from achieving its potential by regulation. The case for reform is about creating the conditions for economic growth. The starting point must be the cap on the numbers of VTC licences, currently fixed at an arbitrary 1 VTC per 30 taxis. The OECD (OCDE, Taxis Services: Competition and Regulation. Policy Roundtables (2007)) has undertaken extensive research into the effect of such quotas, and found that while consumers lose substantially, drivers make few of the hoped for benefits. A number of EU countries have therefore chosen to liberalise their markets, to bring the benefits of choice and competition to consumers. The detrimental consumer impact of quantitative limits has been exacerbated by the granting of perpetual, tradeable licenses. What emerges is that in a time of unparalleled economic hardship for the vast majority of Europeans, owners of taxi license have enjoyed almost continuously growing returns on capital due to protection from competition enforced by government. The CNMC needs to take a lead in calling out the damaging consequences for consumers of limiting competition, and acknowledge that the political complexity of rectifying the situation when competition restrictions have become capitalised into asset rights (e.g. of taxi licenses). But it must be even stronger in arguing that the political difficulties will only get harder, and that it falls to policy makers today to prevent the situation getting worse tomorrow. The lifting of quantitative restrictions on licenses will enable a substantial increase in competition, which is widely known that impacts positively the quality of service and the effective pricing for consumers. However, for pricing efficiencies to become a reality, the market should be able to establish their own pricing and don't be subject to regulated pricing. While 'hailing' will continue to suffer from informational asymmetries, the shift to smartphone 'e-hailing' (led by new entrants, but a trend that all taxis will no doubt embrace) substantially reduces asymmetries as technology can also provide an accurate price estimate at the time of reservation. Looking across the transport and accommodation markets, the CNMC could also consider the significant efforts that the users (which could be both, providers and consumers) and the technology platforms they work with, have put into developing new trust and confidence models for the market. The fact that so much trust and confidence has been generated is testimony to the effectiveness of these new mechanisms (and in particular the mutual rating of user and supplier). Too often though, these trust mechanisms are simply found to be incompatible with traditional regulatory-led mechanisms and thus deemed insufficient. Overall, the regulation of the transportation industry deserves a negative critique. The introduction of access requirements to the activity as well as a mechanism to regulate supply pose serious competition problems. There is not a founded argument that evaluates the principles of proportionality, necessity and restriction.