

## **¿Está de acuerdo con la descripción y caracterización de los nuevos modelos de prestación de servicios y de la economía colaborativa? ¿Puede dar alguna característica adicional?**

A nuestro entender la cuestión esencial, que acertadamente se define en el preámbulo del documento, al calificar como “economía colaborativa” aquella contraprestación que estrictamente se produce entre PARTICULARES y no como SERVICIOS PROFESIONALES, queda totalmente desvirtuada en las descripciones de los “nuevos modelos” de prestación de servicios. Por otra parte, algunas de las pretendidas mejoras, por el uso masivo de la Red y de las aplicaciones para telefonía móvil, son ya utilizadas de una manera usual por el sector tradicional de servicios de transporte y, por tanto, no se comprende esta voluntad de asociarlas a las nuevas formas de oferta. Por ejemplo, la información disponible para el consumidor y la calificación de los servicios ofertados, en el ámbito de los desplazamientos, están ya presentes a la Red a través de diversos portales y en las propias webs de muchas compañías. Estaríamos de acuerdo en que una mejora del marco normativo general, que impidiera la publicidad engañosa, también de las nuevas formas de contratación de servicios, ayudaría a ofrecer mayor y mejor conocimiento de la realidad de la oferta de servicios existentes a los ciudadanos. En cuanto a la supresión de intermediarios, todas las compañías de transporte, sea individual o colectivo, reconocen las ventajas e inconvenientes de los diversos sistemas de contratación de servicios, directos, a través de agencias o intermediarios, en paquetes de ofertas, etc. No es tampoco un ámbito de la transacción exclusivo de las nuevas fórmulas de oferta. En aquello que estamos absolutamente en desacuerdo es en la consideración de que los nuevos servicios vayan a incrementar la cantidad y calidad de la oferta. En primer lugar por la cuestión mencionada al inicio. ¿Se trata, o no de una actividad profesional remunerada, en régimen de competencia con las tradicionales? Si lo es, dejemos de hablar de “economía colaborativa” si no lo es, no hay incremento de oferta, será otra cosa, pero no ¡MERCADO! Si son SERVICIOS PERSONALIZADOS, estamos hablando nuevamente de actividades profesionales, que deberían estar reguladas convenientemente y cumplir con todas sus obligaciones: fiscales, laborales, de competencia y solvencia y de seguridad. Otra cosa es fomentar el “filibusterismo”, para destruir el tejido empresarial tradicional. Se supone que la CNMC es consciente de la trascendencia de la frase “Traslado de una parte de la demanda desde los sectores tradicionales a los nuevos modelos”. En términos de pérdida de volumen de negocio, impacto sobre la capitalización de las empresas, pérdida de puestos de trabajo, desatención de determinados corredores de oferta con frágil demanda, en definitiva, de desestructuración de un sector, el de transporte de viajeros, que está sufriendo, como el que más, la crisis de los últimos años. Por tanto, los “nuevos modelos”, en términos de PIB y empleo probablemente lo que vayan a generar sea empobrecimiento del sector y mayor desempleo. En el entorno actual, que ya estimula la competencia entre modos de transporte público (a veces incluso con ayudas de Estado encubiertas), la aparición de estos, denominados por la CNMC, “nuevos modelos”, en lugar de promover la eficiencia y la competitividad de la economía y generar externalidades medioambientales positivas, puede comportar la imposibilidad del mantenimiento de la oferta estructurada existente, la pérdida de unos servicios, de interés social, en corredores de débil demanda, el envejecimiento de los parques de vehículos, la disminución de frecuencias de paso, la revisión de las condiciones laborales del personal hoy dedicado a estas funciones y, en definitiva, un gran paso atrás en la creación de un modelo de movilidad racional, eficiente y sostenible, para el conjunto del Estado, que otra vez va a ser sustituido, en una u otra forma, por el uso indiscriminado del vehículo privado.

Con respecto a los sistemas de reputación, si bien es cierto que el sistema de reputación peer review es positivo, no siempre es garantía suficiente para los consumidores. En algunos casos se deberá ver como un complemento a otras garantías imprescindibles para la protección del consumidor como seguros y mecanismos de reclamación efectivos. Además de las características mencionadas, hay que destacar la irrupción en la economía de nuevos actores no profesionales oferentes de bienes y servicios, personas particulares que ejercen una actividad económica, los llamados prosumidores. El ciudadano individual puede adquirir un alto grado de empoderamiento al ejercer el papel de prosumidor. Permite a la gente generar ingresos y les permite valorizarse. Otra característica que define los modelos de consumo colaborativo son la agilidad de las estructuras que conectan a sus usuarios, unidos en red de manera horizontal, en lugar de dependientes de decisiones empresariales verticales. Al operar en comunidades conectadas, el usuario puede conseguir un mayor beneficio que como individuo aislado. Pero no todos los modelos llamados "colaborativos" cumplen esta característica, y de hecho ya se habla de otro tipo de economía, la "economía bajo demanda" que englobaría a plataformas como Uber o Etecé en las que la plataforma digital no pone en contacto a usuarios de manera horizontal, sino a profesionales y consumidores.

El uso de las nuevas tecnologías ha transformado el mercado en muy poco tiempo abriendo nuevas formas de adquisición de productos y contratación de servicios que hasta el momento eran impensables. La utilización de internet, a parte de las características mencionadas (eliminación barreras al intercambio, reducción intermediarios, costes de transacción, inmediatez, información y comparación), permite el acceso a información e incluso adquisición del producto o servicio en cualquier momento y lugar sin estar sujeto a un horario y, además, pone en contacto demandantes y oferentes desde distintos puntos geográficos. Las plataformas virtuales y el desarrollo de aplicaciones específicas para dispositivos móviles han revolucionado el mercado. La existencia de plataformas y aplicaciones específicas permite acotar la búsqueda, comparando y accediendo a opiniones de usuarios. Además el poder realizar transacciones económicas desde el propio terminal telefónico facilita las relaciones entre demandante y oferente. La utilización de estas nuevas tecnologías facilita, además, el intercambio entre particulares de bienes y servicios ociosos o infrutilizados. En este tipo de intercambios, no trata tanto de una actividad económica con el correspondiente beneficio, sino dar uso a bienes que han estado infrutilizados durante un determinado tiempo. Finalmente, estos nuevos modelos de prestación de servicios y de economía colaborativa permiten acceder a la información y productos sin necesidad de desplazarse a un punto de venta o de contratación de servicios, poniendo en contacto demandantes y oferentes sin necesidades de un trato cara a cara. De este modo, se puede comparar una amplia gama de productos o servicios, contrastando las opiniones de usuarios, con libertad para preguntar cualquier duda en cualquier momento y sin sentirse sujeto a adquirir el producto por algún tipo de compromiso.

Empresas como UBER no son economía colaborativa. Es exactamente el mismo servicio que cuando se solicita un taxi LEGAL por su correspondiente App con la diferencia de que son coches particulares que prestan servicio sin la correspondiente licencia, ni seguro de responsabilidad civil y todos los requisitos que cumplen los taxis y vtc legales. Es un servicio claramente ILEGAL que además de competencia desleal da pie al fraude fiscal y a la economía sumergida.

En absoluto dado q este enunciado es una falacia, En el caso del vehículo infravalorado entiendo que vas a alquilar tu vehículo a alguien que no conoces sin q medie un contrato de

arrendamiento y de la misma manera el seguro del mismo estará a nombre del arrendador con lo cual el arrendatario no estaría cubierto. Cosa distinta sería que aparte de alquilar el coche le conduje semos, entonces estaríamos realizando un servicio en la economía sumergida, ilegal. A todas luces, no se trata de los del pueblo que se a las fiestas del pueblo de al lado y comparten gastos, se trata de una actividad comercial con ánimo de lucro, en la cual se está amortizando un puesto de trabajo. Y activando la economía sumergida compitiendo deslealmente con los que ofrecen esos servicios legal y profesionalmente. Es como si en el otro ejemplo que alquilas la casa cuando te vas de vacaciones, y te quedas dentro y ofreces desayuno y comida. ¿colaboración es esa? Como enferme un colaborado donde va a reclamar? Entiendo que este es un debate generado a favor de parte en el cual se intenta legislar "ad hoc" para que grandes compañías se lucran más aún de lo que hacen.

En absoluto, es más, a mi modo de ver esto no es economía colaborativa. .... intentan ustedes manipular, lo cual me da asco

En principio estoy de acuerdo, pero también, y en concreto respecto a UBER o plataformas similares (otra cosa son las aplicaciones tipo my taxi que es completamente legal), lo que se está haciendo es llevar el pirateo a internet. Me explico. Hasta ahora si un particular, con su propio coche va al Aeropuerto a intentar coger clientes, para llevarlos a un destino enseguida le van a inmovilizar el vehículo por ser ilegal su actividad. Ahora resulta que si ese mismo particular, recibe el encargo por medio de UBER ya es legal?

es diferente. los nuevos modelos de prestación de servicios y de la economía colaborativa tendría que contar al menos de autorización y que se acabara la restricción de acceso a la misma, cumpliendo los requisitos y dejar el taxi para el mercado del taxi y el de las vtc para su mercado que son totalmente diferente. el mercado del taxi, se ha encargado el mismo de buscar otras alternativas muchas veces por los abusos de precios, recorridos malos profesionales que han tenido que soportar los clientes porque el taxi es el monopolio de este tipo de transporte y necesita competencia y que las centrales de taxi no se adueñen de los servicios sino que sean prestados por centrales municipales. las vtc son un para un mercado aparte de el del taxi, diferente, no son iguales, por el ámbito o radio de acción y oferta de conductores y vehículos y de trato y cada cliente debe elegir donde y con quien montarse para desplazarse y que no sea solamente el taxi. pero ambos han de contar con 1 autorización de transporte, eso sí. debería de respetarse lo indicado por competencia en sus informes, sobre la liberalización del mercado de vtc y lo que sugiere al ministerio en sus informes sobre la reforma de la ley, que al menos cuenten con una autorización administrativa, seguro, seguridad social y poder trabajar en cualquier lugar del país, libremente. así el mismo mercado se adaptaría a la oferta que ahora mismo está muy restringida sin motivo y es diferente en cada comunidad autónoma

Estaría de acuerdo si fuera economía colaborativa pero como se está comprobando es una economía sumergida sin control alguno donde se mueve mucho dinero negro por lo que no estoy de acuerdo con esta economía colaborativa

Esto desacuerdo con la descripción que plantean como economía colaborativa siempre que se utilizan bienes infrautilizados para compartir gastos como en el caso del coche o el apartamento en la playa, ahora bien en el momento que se utiliza como negocio esta descripción ya no es correcta y no se puede vender como economía colaborativa para eludir responsabilidades fiscales, seguros sociales etc.

Estoy de acuerdo con la economía es colaborativa, cuando no hay un ingreso ilegal, por las partes. Siempre ha existido y no necesita de legislación. Lo que se pretende es hacer ver que es

legal, lo que no lo es. En el caso de algunas apps disruptivas, que han aparecido en el mercado, tipo UBER, el beneficio para la empresa y los conductores que realizan el transporte ilegal, es real. Además de una competencia desleal, están defraudando a Hacienda y a la Seguridad Social.

Hasta el momento en que se produzca la regulación de forma oficial, estos nuevos modelos, sobre todo el transporte ( porque el alquiler de viviendas es mas difícil detectarlo) debería disponer de algún tipo de regulación transitoria con el fin de contrarrestar la hostilidad y los ataques a los que están siendo sometidos no sólo los oferentes del servicio, sino también los usuarios por parte de algunos trabajadores de los sectores tradicionales. Estoy de acuerdo con la descripción y caracterización. Apuntaría que los usuarios de estos nuevos modelos se caracterizan por ser de edades jóvenes y medianas y sobre todo por tener una buena formación, en general. Muchos de estos usuarios conocen estos modelos por haber utilizado estos servicios en países extranjeros avanzados desde hace bastante tiempo.

Justamente la palabra colaborativa se debería referir al compartir un bien o servicio entre pares no a la copia de negocio argumentando la economía colaborativa pero la unica diferencia es que los nuevos actores realizan su "trabajo" sin presión fiscal ni regulatoria.

La descripción proporcionada de estos nuevos modelos me parece adecuada y exhaustiva. El unico punto en que me encuentro en desacuerdo es la escasa especificación de la presencia de un intermediario en las transacciones entre los usuarios. Me refiero a los agentes que proporcionan las tecnologías y facilitan el encuentro entre demanda y oferta, generalmente a cambio de una comisión. Me gustaria que en este contexto se diera resalto a la naturaleza de estos agentes y se favoreciera de alguna forma aquellos agentes que proporcionan la infraestructura técnica sin ánimo de lucro y de forma cooperativa. La diferencia entre un servicio de este tipo ofrecido por una empresa con ánimo de lucro y una cooperativa o asociación de los mismos usuarios es muy importante y puede afectar profundamente a los efectos sobre el mercado y las economías interesadas.

La descripción y caracterización de la economía colaborativa está claramente sesgada, potenciando lo positivo y obviando o minimizando lo negativo. Además, parece desconocer los altos niveles cualitativos de prestación del transporte de viajeros por carretera actual, tanto en lo que atañe al servicio en sí (horarios, calendarios, frecuencias, reserva de asientos, accesibilidad para personas de movilidad reducida, etc.) como al confort del viaje, superior al tren o al avión (vehículos modernos, WIFI gratuito a bordo, enchufes para recargas, video, sistemas activos y pasivos de seguridad, reservas vía smartphone, seguros complementarios de viajeros y equipaje, etc.). Parece que sólo aquello relacionado con economía colaborativa es moderno o disponible en tiempo real, cuando lo que se denomina por la CNMC como "agentes tradicionales" también participan de gran parte de las características que le adjudica a la economía colaborativa, así: -Uso de internet como medio para la interacción oferta-demanda: gran parte de los servicios interurbanos (tanto estatales como autonómicos) son accesibles vía web a las líneas en tiempo real (SAE o Sistemas de Ayuda a la Explotación), su ocupación, el paso por parada, etc. -Plataformas virtuales: los grandes operadores están agrupados en modernas plataformas virtuales, accesibles a todo tipo de personas (aún con alguna discapacidad): [www.movelia.es](http://www.movelia.es), [www.avanzabus.com](http://www.avanzabus.com), etc. -Dispositivos móviles: por supuesto, todas estas plataformas tienen su aplicación para móviles, disponibles gratuitamente en las tiendas online de aplicaciones. Por otro lado, las características que se adjudican -sin justificación alguna- al consumo colaborativo son claramente incompletas: -Se afirma que el intercambio se produce entre particulares, no profesionales, y sin remuneración,

“aunque sí pueda existir un intercambio económico en razón de gastos compartidos o compensación”. Esa frase, a la que no se le da importancia en el documento, contiene todo el germen del problema. Es claro que si se tratase de servicios desinteresados (autostop, caridad, favores) nada habría que decir al respecto, ya siempre se han producido, y no tienen impacto real en la economía; sin embargo, desde el momento en que sí hay intercambio económico, se produce un cambio radical en la relación, y el proveedor del bien o servicio pasa a ser un profesional, pero en el caso analizado sin la formación, licencia ni garantía alguna de calidad para ello (salvo lo que de una manera inocente por la CNMC se valora como “esquemas de señalización y reputación”, algo que por cierto también existe desde hace muchos años, por supuesto, sobre las empresas). -También se afirma que los bienes o servicios intercambiados permanecían ociosos o infrautilizados (se ignora qué datos o estudios soportan esa supuesta infrautilización), y “no han sido creados o adquiridos para proceder a su oferta en el mercado”. Desde luego, nadie crearía o adquiriría algo para ofrecerlo desinteresadamente; sin embargo, si se permite, como indica el punto anterior, recibir una compensación a cambio, sí puede ser plausible para un particular crear o adquirir ese bien (en clara ventaja sobre los “operadores tradicionales”, que soportan grandes costes impuestos por la normativa reguladora), y ofrecerlo descontando de su estructura de costes las cuantías que no está obligado a afrontar como profesional al estar en un vacío legal.

La descripción y caracterización de los nuevos modelos de prestación de servicios y de la economía colaborativa es correcta, pero describe sólo parte de los elementos diferenciales. La economía colaborativa es una nueva manera de enfocar la gestión de los recursos. No todas las referencias que se usaban antes para analizar y dimensionar modelos B2C (business to consumers) pueden aplicarse a modelos P2P (Peer to Peer), y viceversa. El P2P valora aspectos quiméricos hoy en día de cuantificar, pero que resultan determinantes a la hora de que el consumidor realice una decisión de compra. Pongamos, por ejemplo, la confianza. ¿Cómo la medimos? Sin embargo, la confianza es la verdadera moneda de cambio de millones de personas englobadas en comunidades virtuales, que el mercado valora en 10.000 millones de dólares, sin activos en propiedad. ¿Sólo es la confianza?. No, también es la reputación digital, que genera comunidades de ciudadanos 5 estrellas; es también la capacidad de conectividad con otros miembros de otras tantas comunidades, que genera referencias en el consumo de masas; es también el grado de influencia sobre otros consumidores a la hora de que estos realicen una transacción sobre la base de una mera sugerencia verbal. ¿Cómo valoramos esto que la gente quiere y promueve activamente?. Porque no olvidemos que si el P2P ha generado tan elevadas tasas de crecimiento es simplemente porque la gente lo quiere. Es la demanda la que libremente elige (cuando le permiten elegir). Otra cosa es que las presiones políticas de los gremios industriales al final ejerzan una presión tal sobre el regulador que éste se vea abocado a limitar/prohibir el P2P. Ello evita conflictos con los gremios, pero todo el mundo intuye que es una filosofía cortoplacista basada en el “pan para hoy, hambre para mañana”. En cualquier caso, a nadie en el ciberespacio le importa la anticuada regulación de las estrechas mentes de los legisladores en un sitio tan pequeño e insignificante para la era digital como el Navalpinar de Perales de turno, que encima se vanagloria de haber “parado el tsunami de internet”. El tsunami de internet ha puesto de manifiesto que la calidad era otra cosa y que la demanda buscaba otra realidad diferente a lo que le ofrece la oferta. En el siglo XXI la tecnología ya permite flexibilizar modelos y generar estructuras de servicios con presencia virtual. El know-how actual nos ha permitido comprender que la demanda buscaba el producto, no el soporte. De esa manera, la industria de la música ha entendido que la demanda busca la música, pero no el CD. La industria del transporte ha entendido que la demanda busca el trayecto, pero no

el coche. ¿Y si un nicho de demanda buscara la experiencia, pero no el hotel? Las plataformas han reinventado la manera que entendemos la manera de viajar y ahora permiten elegir el modelo que más se adecúa a las necesidades del consumidor. Los dos modelos difieren en numerosos aspectos: Hotel tradicional vs Hotel virtual Edificio planificado y acondicionado para otorgar un servicio de alojamiento vs Conjunto de alojamientos turísticos acondicionados para otorgar un servicio de alojamiento Siglo XX vs Siglo XXI B2C (Business to Consumers) vs P2P (Peer to Peer) Soy homogéneo vs Soy heterogéneo Incremento la producción vs incremento la Tecnología Genero oferta vs Respondo a demanda Un punto en la ciudad vs Disperso por toda la ciudad Personalidad de la marca vs Personalidad del anfitrión De nosotros a Usted vs De tú a tú Garantía vs Confianza Nuestros servicios están en nuestro edificio vs Nuestros servicios están en nuestra ciudad Economía de la propiedad vs Economía de acceso Turistas vs Viajeros Mi comunidad de clientes vs Mi comunidad de pares Viaje vs Experiencia

No. No estamos de acuerdo. Es simplista y parece escoger características que favorezcan conclusiones establecidas de antemano. La economía colaborativa tiene por objetivo acabar con el hiperconsumo, que produce muchos residuos, e insatisfacción por el deseo de adquirir objetos nuevos. Que no creemos que sea el objeto de estudio. Hay cuatro condiciones para que el modelo funcione (creencia en la gestión de los comunes, confianza entre los miembros, masa crítica y activos sin utilizar), clasifican las iniciativas en tres tipos: los sistemas producto-servicio (los productos se convierten en servicios, como en los modelos de coche compartido), redistribución de bienes y los estilos de vida colaborativos, entre los que incluyen los bancos de tiempo, el coworking o las monedas sociales. En definitiva, son modelos que buscan soluciones no monetizadas. No nos creemos que la CNMC tenga objetivos tan hippies. En la descripción que hace CNMC dice que no le parece relevante la distinción entre economía colaborativa de la que no lo es, cuando es, no ya lo fundamental, sino lo determinante. De manera que partiendo de hipótesis falsas no se pueden extraer conclusiones verdaderas. En el sector del Taxi, dicen que “proporcionan más información y que se puede valorar servicio recibido eliminando asimetría de información”, lo cual es absurdo ya que las características generales de esas plataformas de uso de coche compartido son similares, y lo diferencial sólo es el conductor particular, y dada la rotación de conductores no eliminan ninguna asimetría. Y en cuanto a comparativa de precios por recorrido resulta complicado. La única ventaja radica en su dumping laboral y la elusión fiscal y de normativa. Dicen que “se eliminan los intermediarios”, cuando las empresas UBER, Lift, Cabify y similares cobran por una labor de intermediación y además marcan las normas a seguir. Los supuestos “efectos pro-competitivos” desde luego que serían la erosión de márgenes de las empresas legales, frente a las ilegales que basan su ventaja competitiva en la exacción de impuestos y demás normas. ¿Variedad de oferta? De implantarse estos, producirían una detracción de la oferta del taxi legal, o de las empresas de autobús, por erosión de márgenes sumado a la crisis actual, lo cual haría mayoritario el taxi ilegal y la economía sumergida. El escenario siguiente no parece querer evaluarse. No es admisible que el sector legal del taxi y del autocar se califique despectivamente de “sectores tradicionales” frente a los ilegales que les denominan “sectores nuevos” en el documento.

No con una economía colaborativa q no es tal dado que se lucran empresas intemediarias q en nada colaboran con el esfuerzo solidario del país. Es más bien economía sumergida, esta economía destruye empleo estable y enriquece a los poderosos

No es verdad, solo es la búsqueda de beneficios, obtenidos cobrando comisiones, sin invertir para nada conseguirlos, a costa de los puestos de trabajo y las inversiones de quienes los

prestaban. Es un timo sin mas, ¿Si es colaborativa, por qué no se hace sin cobrar ninguna comisión?

No estoy de acuerdo en la descripción por lo tanto menos aun en los argumentos expuestos a medida que nos introducen el modelo disruptivo como uno de los mayores avances dentro de la competencia. La exposición por Vdes efectuada introduce un cambio sistemático del sistema de transporte así como un desvío en la demanda de los servicios tradicionales, induciendo a la sociedad a que sean ellos mismo quienes modifiquen los elementos y sus actores. Es decir dando traslado de la demanda del servicio del taxi a los nuevos modelos disruptivos así como creando una nueva demanda a partir de incorporar estas nuevas Apps, disruptivas en el mercado de transporte. No entran a valorar la compatibilidad en la REGULACIÓN VIGENTE en las diferentes materias (fiscal, laboral, medioambiental, responsabilidades derivadas del servicio,etc) Por lo tanto, desde COMPETENCIA nos enseñan la clave por el camino que quieren inducir a los nuevos modelos disruptivos a sabiendas que en el sector del taxi existe estos modelos que si están adaptados a las normativas vigentes en sus diferentes materias y conlleva el beneficio hacia el interés general, permitiendo una mayor información disponible para el consumidor como son los esquemas de señalización y reputación existentes.

No estoy de acuerdo, pues entiendo que detrás del eufemismo "economía colaborativa" se esconden actividades económicas que fomentan la economía sumergida y que buscan tributar fuera del país.

No estoy de acuerdo. Pienso que en todo lo que metamos aplicaciones undiria el mercado, ya sea musica cine fruta supermercado, undiriamos al pequeño empresario.

No podemos estar de acuerdo, en base a lo siguiente: 1. No estamos en presencia de economía colaborativa. Este término es un concepto fonéticamente atractivo, que viene a encubrir una actividad económica de los creadores de aplicaciones, de propiedad de multinacionales en algunos casos, que es negocio importante en la actividad que desarrollan. 2. No se eliminan intermediarios, sino que se crean intermediarios, la aplicación es el mayor de los intermediarios, que pone en relación a un cliente con un individuo que –de manera habitual- no tributa ni en seguridad social, ni en AEAT, ni tiene un seguro del vehículo concertado para el servicio que presta, que no dispone del permiso para transportar personas y que en algunos casos detectados ni tan siquiera disponía de permiso de conducir ordinario. 3. No supone una reducción de precio. De los precios orientativos que se difunden con los precios del taxi o vtc no difieren sustancialmente y en algunos casos aún puede resultar mayor el de la aplicación que el ofrecido por las empresas prestatarias legalmente constituidas que no tienen a una aplicación como intermediario. 4. En cuanto a que se posibilita una mayor utilización de los vehículos ordinarios, es sencillamente irreal. No hay particulares que se dediquen puntualmente a este tema, hay personas que tienen vehículos particulares que los transforman en públicos para ejercer de modo habitual y reiterado una actividad económica, en modo de economía sumergida. 5. La caracterización de estos nuevos modelos sería la siguiente: a. Actividad económica realizada por la aplicación. b. Actividad económica realizada por el conductor, que de modo habitual y reiterado la presta. c. Actividad sin garantías, por parte del conductor ni del vehículo en el que se presta. d. Entrada de intermediarios en el sector, hasta ahora inexistentes. e. Precio no diferenciado con el taxi o vtc. f. Creación de esta actividad económica solo subsistente por la pretensión de burlar las exigencias legales en cuanto a la actividad y en cuanto a las personas implicadas.

No porque en la mayoría de los casos fomenta la economía sumergida y no pagar impuestos por esas actividades comerciales. Además la mayoría de estas actividades son llevadas a cabo por multinacionales que hacen de intermediarias llevándose un porcentaje de esa colaboración y como están inscritas en paraísos no tributan en el país donde se lleva a efecto la colaboración

No, el modelo de economía colaborativa a la que nos referimos (ambos casos) no es tal, si no un negocio on line a la sombra de la economía colaborativa. Los antecedentes en el que se refiere a transporte está más que demostrado que sólo genera mal estar, delincuencia, inseguridad etc y encima ustedes parece que estan de acuerdo que pague sus impuestos en paraísos fiscales como Delaware (ee.uu.). En lo que se refiere a economía colaborativa de viviendas, apartamentos, habitaciones etc, en muchos de los casos este tipo de de economía es a cambio de sexo, todo ello funcionando bajo una App que cobra comisiones y a su vez genera beneficios que no tributan ni tampoco ayudan al bienestar social.

No, la prestación de este tipo de servicio en la mayoría de las ocasiones será con animo de lucro.

No, no se puede utilizar la palabraria para disfrazar la economia sumergida

No, porque no se fiscaliza una actividad lucrativa, así como el desconocimiento total de quién conduce el vehículo, lo cual reporta una clara inseguridad de cara al cliente.

No. Confundis los conceptos "prestación de servicios" con "economía colaborativa", partiendo de la base de que en ambos casos se utiliza internet como intermediario. En el primer párrafo de la segunda página se dice textualmente: "La llamada economía colaborativa es uno de los nuevos modelos de prestación de servicios" (...) "se basa en el intercambio entre particulares de bienes y servicios que permanecían ociosos o infrautilizados a cambio de una compensación pactada entre las partes" Es muy diferente hacer más eficiente, esto es, maximizar su uso, un bien o servicio que ya existe, a crear un bien o servicio nuevo, que no se hubiese creado en caso de no existir "cliente", con finalidad onerosa utilizando un medio material preexistente. La "economía colaborativa" propiamente dicha debe ser entendida como el reparto de costes entre diferentes usuarios de un mismo bien o servicio, mientras que la nueva modalidad de "prestación de servicios" no es más que una actividad económica onerosa que sirviéndose de internet permite a personas realizar una actividad económica aprovechándose de bienes preexistentes. Con la llegada de internet se ha permitido tanto que personas que quieren disfrutar de un mismo bien o servicio compartan sus gastos, como que otras encuentren un nuevo nicho de negocio al tener acceso más fácil a clientes de mercados preexistentes o incluso crear nuevos mercados. El hecho de que ambas actividades utilicen internet como cauce no las hace comparables.

No. Me parece una injusticia que puedan existir modelos de negocio fuera de las legislaciones, cuando existen sectores totalmente reglados y que cumplen con todos los requisitos. Por lo cual entiendo que es un servicio ilegal en todos los sentidos. No es posible también crear una app donde se saquen dientes sin ser dentista? O tmb podríamos crear una app. Para poner en contacto a gente que quiere tomarse una cerveza con un latero. Pienso que no es lógico ni adecuado.

NOOO Y ES UNA VERGUENZA EI principal activo de la llamada "economía colaborativa" no solo es eludir pagos, ocultar rentas y favorecer la competencia desleal, es descapitalizar en provecho de unos pocos toda la



arquitectura tributaria y fiscal de una nación. No serán los “marines” americanos, financiados por la FED, los que vendrán a defender a los atribulados ciudadanos de Constantinople, ni los accionistas de Amazon los que asfalten las calles y carreteras llenas de baches, o subvencionen la factura de la luz a los hogares españoles. Son centenares las fórmulas de piratería colaborativa que se pueden idear para saquear y descapitalizar el Espacio Público sin que intervengan las fuerzas del orden público. Sin embargo llama la atención que un ciudadano no pueda llevarse una piedra con musgo del campo, recoger boruja de un arroyo, aprovechar la leña de un monte o circular por un camino forestal sin exponerse a multas y sanciones considerables. Leer más: ¿Por qué la llaman economía colaborativa cuando quieren decir piratería? - Invertia Foros <http://cort.as/Nheh>

Nota: Se ha enviado al buzón de e-mail establecido a tal efecto la respuesta completa, la cual debería tenerse en cuenta de manera preferente a esta. No existe una definición comúnmente aceptada en torno al concepto de “economía colaborativa”, con el consiguiente riesgo de que determinados modelos no colaborativos se enmarquen bajo ese paraguas. De esta manera, la definición propuesta en el documento podría resultar correcta pero la entendemos insuficiente. En este sentido, para hablar de economía colaborativa deberían siempre coincidir dos requisitos. De un lado, una relación directa entre pares (peers) gracias a una intermediación “ligera” de una plataforma normalmente de carácter tecnológico. De otro, el hecho de que se comparta verdaderamente un recurso, escapando así a la habitual relación entre proveedor y cliente. En el documento se establece que los nuevos modelos de prestación de servicios ofrecen una eliminación de los intermediarios. No se trata de una afirmación válida de manera generalizada, puesto que se debe diferenciar entre ciertas plataformas que ofrecen mayor o menor intermediación. Las plataformas colaborativas que únicamente ponen en contacto a usuarios para compartir gastos, ofrecen por lo general un nivel de intermediación ligero. No obstante, esto se diferencia sustancialmente de aquellas plataformas que adquieren el protagonismo principal en la transacción, así como aquellas que imponen una carga altamente desproporcionada a los usuarios, puesto que en estos casos sí que existiría un intermediario claro. Cuando en el documento se entra de lleno en la descripción del mercado del transporte regular de líneas de autobuses y de las plataformas de carpooling, se afirma que los usuarios que utilizan dichas plataformas como conductores, realizan el desplazamiento con el objetivo de obtener un ingreso mediante el transporte de viajeros. No obstante, consideramos preciso matizar en ese caso el término “ingreso”, ya que el conductor no pretende obtener un rendimiento fruto de una actividad, sino reintegrar los gastos en los que incurre. Sería más correcto manifestar que éste último es el verdadero objetivo del conductor cuando comparte su coche. En este sentido, debe considerarse especialmente que existen plataformas que implantan mecanismos para garantizar, en la medida de lo posible, que se produce realmente un reembolso de gastos. Ésta es, por ejemplo, la labor realizada por AMOVENS, que prevé en las condiciones de uso que aceptan los usuarios el carácter colaborativo de las transacciones y, además, sugiere los precios medios de cada trayecto que supondrían un verdadero reparto de los gastos. En cualquier caso, los usuarios podrán elegir el precio libremente, pero ha de existir implicación por parte de la plataforma de cara a gestionar el cumplimiento de la naturaleza colaborativa de la misma. Esto queda igualmente de manifiesto si se tienen en cuenta las características de la actividad, que difícilmente permitirían a una persona rentabilizar la actividad suficientemente. Adicionalmente, se expone en el referido documento que el servicio ofrecido por una plataforma de carpooling es similar al que ofrecen otros prestadores de servicios regulares de transporte interurbano, como las líneas de autobuses. Esto, sin embargo, debe ser matizado,

ya que no puede considerarse que la actividad de una plataforma que pone en contacto a personas que deciden compartir el coche pueda ostentar similitud alguna con una compañía de autobuses, por los siguientes motivos: [véase documento enviado al e-mail de economía colaborativa]. Como se puede observar, en lugar de competencia, el hecho de compartir coche representa una práctica privada y una forma de organización que constituye una posible alternativa a de viajar en autobús. Así, el hecho de facilitar esta práctica privada a través de aplicaciones online no puede ser equiparado con un servicio de transporte como el autobús.

Para nada, son modelos que precisamente solo colaboran con la empresa multinacional y nada mas

Se esta intentado crear un nombre nuevo para ahora prohibir lo que se ha hecho toda la vida en los mas diferentes sectores. Se esta intentado crear una caracterización nueva para prohibir las ventajas que Internet permite a los pequeños cuando se incentivado el uso por los grandes (ej. central de reservas hoteles, buscadores y comparadores para viajes, llamar taxis por apps para smartphones, etc, etc, etc), sin importar que esas paginas de Internet destruían a muchos puestos de empleo. La economía colaborativa ha estado presente desde siempre y porque es sostenible nos garante a todos un futuro.

Será colaborativa si no hay comisiones, cuando es esa su finalidad resulta un negocio sin invertir y sin tributar, dañando a la sociedad con esa forma de actuar. No, no lo estoy.

Sí lo estoy. Otra característica sería la rapidez y facilidad que aporta este modelo para crear un negocio invisible para la administración a la vez que permite eludir innumerables requisitos administrativos y regulaciones de diverso rango.

Si se trata de economía colaborativa, no estoy en desacuerdo. El problema es que estén encubiertas haciéndose pasar por economía colaborativa y hay ánimo de lucro, competencia desleal y fraude fiscal y social.

Sí, estoy de acuerdo en la descripción. Se podría añadir que en el caso de la economía colaborativa, el cliente interacciona directamente con el proveedor del servicio en el modo "peer to peer", y no con empleados de empresas mercantiles como es el caso de economía tradicional muchas veces (grandes hoteles, cadenas de taxis). El sitio web intermedia en el cobro y anuncio (uber, airbnb) pero las personas que ofrecen servicio contactan directamente con el cliente.