

¿Está de acuerdo con los efectos apuntados de los nuevos modelos sobre el mercado en general, y sobre los dos sectores en particular? ¿Qué otros efectos podrían darse?

El mayor efecto puede ser la aparición del prosumidor, como figura habitual en el tejido socioeconómico. La posibilidad de conectar con comunidades de pares que están dispuestas a pagar por un servicio o un talento que uno tiene, multiplicado exponencialmente por la viralidad de las comunidades de pares, puede permitir a muchas personas en un futuro próximo tener ingresos extra que cubran sus circunstancias personales. Son ciudadanos con talento identificado, megaconectados y virales. Ya existe la tecnología que puede generar auténticas comunidades P2P. No incluir a aquellos nuevos ciudadanos en un futuro socioeconómico cercano que tenemos ya certeza va a ocurrir no puede ser muy beneficioso para el espíritu de competencia. No es fácil legislar el P2P, porque debe incluir a toda la población. ¿Cómo regulo la aparición potencial de un millón y medio de hoteles potenciales en Madrid? ¿Cómo regulo la posibilidad de cientos de miles de taxis en una mañana? ¿Cómo tributan? El prosumidor buscará la manera de ingresar ofreciendo sus talentos y servicios, porque la demanda los está solicitando. Y la tecnología se lo está permitiendo.

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

En ciudades como Barcelona Airbnb deja barrios como el de la Barceloneta invivibles para los vecinos que deben soportar las fiestas y demás desmanes que durante todos los días de todas las semanas de todo el año realizan los turistas de lowcost que dejan solo beneficios a estos pseudohoteles. Con Uber al final nos encontraremos que en vez de compartir los vehículos del parque los tendremos en la calle junto a los taxistas y si la ciudad prácticamente se ahoga en la contaminación hoy sumar 3000 coches a dar vueltas por la calle no creo que ayude mucho a mejorar. Además si es permitido ese sistema, los taxis que por regulación deben hacer fiesta obligada 2 días en semana por no saturar la oferta, no tendría razón de ser y se les debería liberar las fiestas añadiendo otros 2000 coches más a la circulación.

En cuanto a los efectos de los nuevos modelos de prestación de servicio en general, entendemos que en el documento solo se mencionan los aspectos positivos, sin detallar los posibles efectos negativos que también existen. Entre los inconvenientes que se pueden derivar de la economía colaborativa cabe mencionar si los derivados de la fiabilidad de los esquemas de señalización y reputación que pueden, en ocasiones, ser distorsionados por los propios oferentes. Asimismo, el hecho de que los servicios no sean prestados por profesionales puede conllevar inconvenientes. Finalmente, no conviene olvidar que el control del fraude es más difícil en el seno de las plataformas digitales, en los que el prestador de servicios puede resultar difícil de localizar. Sector del transporte de viajeros por carretera. Efectos sobre el taxi y VTC A los efectos mencionados habría que incluir la reducción de efectos medioambientales siempre y cuando estos traslados surjan como forma de compartir vehículos para ir de un punto a otro de la ciudad. Si entendemos la economía colaborativa como el intercambio entre particulares de aquellos productos o servicios que permanecían ociosos o infrautilizados de los cuales no se busca la obtención de una remuneración o beneficio económico como puede ser el compartir vehículo desde las afueras de la ciudad hasta el centro aunque este se haga de forma continuada en el tiempo, no entraría en competencia con los servicios de taxi o VTC. Sin embargo si hablamos de servicios que se realizan solo en los casos de tener clientes si conllevaría una actividad económica encubierta

que podría constituir una práctica desleal en la medida en que no cumple con los requisitos de aquellas actividades económicas que operan regularmente en el mercado cumpliendo con todos los requisitos. Efectos sobre las líneas regulares de autobuses A los efectos descritos habría que añadir: - A parte de conocer el conductor a priori, también se conocen cuantos compañeros de vieja van a ser. - Posibilidad de pactar paradas/descansos a lo largo del viaje, algo que con las líneas de autobuses no se puede. - El incremento de este tipo de servicios puede tener un efecto negativo sobre las líneas de autobuses al reducirse su frecuencia por falta de pasajeros. - Se sobreentiende que un menor coste del viaje y una menor duración del trayecto al no estar sujeto a las paradas que tienen las líneas de autobuses Sector de alojamientos turísticos: A estos efectos habría que añadir: - Disponibilidad de toda la vivienda durante la estancia como si fuera la vivienda particular. - Posibilidad de acceder a zonas de vacaciones donde hay una escasa oferta de alojamientos turísticos.

En cuanto a los efectos que podrían darse con el permiso a actuar a plataformas tipo UBER, es, aparte de lo que han considerado, en su informe, es la aparición de economía sumergida, ya que los conductores de UBER no están obligados por la propia plataforma a cumplir con hacienda, Seguridad Social, etc como cualquier otra actividad económica. En mi opinión habría que pedir a estos conductores y responsabilizar de ello a la empresa intermediaria, que estos conductores se den de alta en la SS, paguen sus impuestos y cumplan con la normativa que tiene que cumplir cualquier actividad económica.

En el sector del taxi quien entra en competencia con el taxi y el servicio VTC es el ciudadano que utiliza su vehículo para prestar un servicio de desplazamiento de viajeros. La plataforma simplemente pone en contacto un oferente y un demandante, pero quien presta el servicio es el individuo en cuestión. Errais al entender como economía colaborativa la prestación de un servicio. No se maximiza la eficiencia de ningún servicio, puesto que se crea uno que no existía (en este caso un trayecto) con una finalidad lucrativa. Que el bien a través del que se presta ya exista es algo circunstancial, puesto que el coche que utiliza un taxista también puede poseerse con anterioridad a la obtención de la licencia. Sería el mismo caso si dijésemos que el servicio del taxi es "economía colaborativa" porque el taxista comparte un coche que es de su propiedad en vez de dar vueltas sólo por la ciudad. Ni el taxista va a realizar el trayecto si no existe un cliente, ni el conductor de Uber va a mover su coche si no hay alguien que quiera pagar por un trayecto. Nace un nuevo servicio, no se hace más eficiente uno preexistente. Estos nuevos servicios son actividades económicas que nacen a raíz de las mayores facilidades que otorga internet, pero nunca pueden ser entendidas como "economía colaborativa". En el sector de líneas regulares de autobuses señaláis en la misma página 5 que el servicio de plataformas como Blablacar es similar al que ofrecen otros prestadores de servicios regulares de transporte interurbano como las líneas de autobuses. Volvéis a errar al considerar a la plataforma online como competidor del prestador del servicio. Quienes serían competidores en todo caso serían la marketplace con las estaciones de autobuses donde se pone en contacto a diferentes oferentes (líneas de autobuses) con demandantes (viajeros). Sin embargo, en esta ocasión, no estamos hablando de competidores, puesto que mientras las líneas de autobuses prestan un servicio, que no existiría en otro caso, a cambio de un dinero, el usuario de blablacar aumenta la eficiencia de un servicio que se llevaría a cabo de todas formas. Mientras que la línea de autobús no ofrecería el servicio si no hubiese clientes dispuestos a abonar un precio para utilizar dicho servicio, el usuario de la plataforma online llevaría a cabo ese servicio de todas formas, aun no habiendo más personas con dicha necesidad. En este caso si se aumenta la eficiencia de un bien o servicio infrutilizado, puesto que un trayecto que se iba a llevar a cabo de todas formas se costea entre varias personas con dicha necesidad. A diferencia

del caso anterior, aquí no se crea un bien o servicio con fin lucrativo, si no que se maximiza la eficiencia de uno que ya existe. En el sector de alojamientos turísticos consideráis como "economía colaborativa" algo que no es más que una actividad económica. Estas plataformas, en caso de ser competidoras de alguien, lo serían de los touroperadores, quienes también ponen en contacto a turistas con prestadores de servicio de alojamiento. De quienes serían competidores los "apartamentos turísticos" sería de otros prestadores de servicio de alojamiento como los hoteles. Hablo en condicional puesto que entiendo que tanto desde el punto de vista de oferta como de demanda son mercados diferenciados no competidores. Sin embargo, en ningún caso estos "apartamentos turísticos" deben ser considerados como economía colaborativa, puesto que son claramente una actividad económica. Como en el caso de Uber, que el bien a través del que se presta el servicio, y que se utiliza para aprovechar un nicho de negocio, exista de forma previa es algo circunstancial. Es el mismo caso que en el turismo rural, donde muchos propietarios vieron nicho de negocio en adaptar sus viviendas como "casas rurales" sin que nadie entienda que esto es "economía colaborativa" y no la prestación de un servicio.

En el sector del taxi y VTC, además de lo mencionado, hay que señalar el mayor poder de elección de los consumidores a la hora de elegir un coche y un conductor determinado que le den más confianza. A cambio, existe el riesgo de que algunos trayectos sean poco rentables para los conductores privados y decidan no realizarlos, dejando al consumidor sin acceso al servicio. Esto no sería un problema si existen otras opciones de transporte públicas o si se exigiera a las plataformas que recogieran a cualquier usuario que lo solicite. En el sector de alojamientos turísticos, hay que tener en cuenta como externalidad positiva, el acceso a nuevos ingresos de mayor parte de la población a través del alquiler de su vivienda particular, lo que supondría una redistribución de la riqueza. Sin embargo, el consumidor está menos protegido en caso de disconformidad con lo anunciado, ya que al tratarse de relaciones entre particulares, no existen mecanismos de reclamación rápidos y eficientes. En éste sentido, lo que no es admisible es que usuarios profesionales utilicen estas plataformas para evadir responsabilidades.

esta claro que bajarían los precios, se profesionaliza todo, y se dejan de dar mal servicios o cobros abusivos que se realizan que quedan muchos impunes. porque habria donde elegir, aumento de la oferta, diferenciada, mas empleo, mas seleccion en funcion de necesidad del cliente, mejoras siempre

Estoy en desacuerdo si eso afecta al equilibrio del sistema regulado para su correcto funcionamiento.

La economía colaborativa permite maximizar los bienes ociosos y un aprovechamiento sostenible de los recursos. La actual crisis económica y de valores no obliga a todos a repensar el modelo de crecimiento y utilización de los recursos, de cara a hacer mas con menos o a crear mas riqueza con los mismos recursos. La Internet es un medio y no un fin en si mismo. De toda la vida, cada sector tentado eliminar su competencia. Pero la realidad es que la Internet ha venido para quedar-se y cada sector se tendrá que adaptar ahora como siempre a todo lo que Internet le ha permitido reforzar-se bien como a todo lo que le sea una amenaza. Varios sectores luchan contra lo que la Internet permite (ej películas, música, libros, etc, etc) y han terminado comprendido que tenían mas a ganar en adaptar su oferta y los canales de su oferta a la demanda del mercado que prohibido la demanda.

Llevar a la ruina a las empresas, a las personas y al país. Abrir el melón del vale todo, quien quiera trabajar que lo haga sometiendo a la legalidad.

Lógicamente. Si consumo colaborativo se confunde con economía sumergida. Que efecto podemos esperar. Precariedad laboral. En el caso de Uber es clarísimo. Esta empresa busca dinero e instalarse por lo criminal. No me parece justo ni lógico. Aquí sobran taxis. No hace falta crear una flota paralela de vehículos.

Los efectos en todo caso serían positivos, pues en contra de lo que los sectores tradicionales pueden pensar en cuanto a la disminución de demanda, creo que no sólo podrían convivir los dos modelos (tradicional y nuevo) sino que habría un beneficio para los dos porque los usuarios dejarían de comprar vehículos de uso particular , en el caso del transporte, con la consiguiente ventaja para el medio ambiente y para el tráfico urbano e interurbano. A medio plazo es posible que se pudiera ver afectado, en el caso del transporte, el sector de fabricantes de vehículos por la disminución de ventas a particulares, pero se vería compensado en el aumento de ventas de vehículos destinados al alquiler, servicio con un gran futuro, en mi opinión. En cuanto al sector inmobiliario, disminuiría la compra venta de viviendas y aumentaría el alquiler. Considero muy importante que el éxito de estos sectores, tradicionales y nuevos, depende sobre todo de los precios ofrecidos a los usuarios. Si éstos son altos para la gran mayoría de ciudadanos, fracasarán todos los modelos, tanto nuevos como tradicionales. En cuanto al alquiler de viviendas y vehículos entre particulares, sectores en alza en mi opinión, cambiaría la regulación en el sentido de simplificar los trámites y convertir el procedimiento de alquiler, sobre todo de vehículos, en más sencillo y a las empresas que se dediquen a esta actividad, darles facilidades, en general.

Los efectos son destructores para la sociedad en la que vivimos. No aportan absolutamente nada, tampoco crean ningún puesto de trabajo. Por lo tanto crean miseria y un beneficio incalculable para este tipo de empresas especulativas,

No estoy de acuerdo con los nuevos modelos de economía colaborativa. Los efectos están claros, la ruina de la economía nacional, al aumentar la economía sumergida.

no estoy de acuerdo, destruiria el mercado...

No Un efecto distorsionador del mercado ya que al no pagar impuestos jamás podrían competir los que si los pagan y están sometidos a una reglamentación q protege al usuario por medio de seguros, libros de reclamaciones, profesionales acreditados y titulados

No, estoy totalmente en desacuerdo, debido a los efectos perversos generados por la no fiscalización de la actividad de una empresa que opera en el mismo mercado que el resto, es decir, no se rige bajo las mismas reglas, lo que supone una insolidaridad con respecto a la sociedad, lo que se traduce el amparo de una actividad ilegal.

No, los dos modelos deben estar sujetos a los pagos de impuestos, licencias , IAE, autónomos, IVA etc, como lo que son un negocio y deben estar regulados, en el caso Airbnb muchos de los apartamentos terminan convirtiéndose en pisos patera, donde residen hasta 20 persona en hacinamiento, con toda la inseguridad que conlleva en caso de emergencia.

No, No es cierto ni que se de mayor competencia con un servicio sin garantías, ni que haya mayor información de la que hay sobre taxi y vtc ni que se utilicen recursos ociosos, entiendo por ello vehículos de uso bastante deplorable.

altamente beneficiosos para los usuarios, ya que no comporta el ejercicio de una actividad profesional remunerada por parte del oferante. Los bienes y servicios no han sido creados o adquiridos para proceder a su oferta en el mercado o a través de una actividad económica mercantil.

Pues el próximo será q el camarero va al bar a colaborar con el dueño y por que le caen bien los clientes, y dada su simpatía el dueño del bar en vez de sueldo le dará gratificaciones. Y los clientes le dejarán las propinas al 20% para el dueño del bar. Q arriesgan estos nuevos modelos de mercado? Evidentemente no estoy de acuerdo

Pues el próximo será q el camarero va al bar a colaborar con el dueño y por que le caen bien los clientes, y dada su simpatía el dueño del bar en vez de sueldo le dará gratificaciones. Y los clientes le dejarán las propinas al 20% para el dueño del bar. Q arriesgan estos nuevos modelos de mercado? Evidentemente no estoy de acuerdo

Pues los efectos están muy claros economía sumergida, evasión de impuestos, precariedad laboral, ya que estas empresas presionaría a las personas que para ellos trabajaran dejándolas en la estacada al menor problemas ya que al nos ser trabajadores de la empresa los dejarían en la estacada y etc etc

Respecto a los efectos indicados en el documento, referidos al sector del taxi y VTC, entendemos que existen otros efectos que podrían tener una cierta repercusión negativa (véase documento enviado al e-mail). Adicionalmente, un efecto que podría generarse es la aparición de economía sumergida. Así, el usuario que actúa como conductor, el cual se sitúa en una posición en la que está cumpliendo con una jornada de trabajo por cuenta propia, para realizar esta actividad de manera acorde a la legalidad, necesitaría (sobre la base de la regulación actual), además de la respectiva licencia de taxi o VTC, estar dado de alta como empresario autónomo, abonar las pertinentes cuotas y cumplir con el resto de las obligaciones tributarias de manera acorde a su nueva condición. Esta actividad es radicalmente distinta al carpooling. En el caso del carpooling, el usuario que ejerce el papel de conductor tiene planificado un viaje de manera previa, que va a realizar en cualquier caso. Su objetivo no es viajar con el único fin de transportar un pasajero y obtener lucro económico, sino que su pretensión es aprovechar el espacio libre de su vehículo para que otras personas, que justamente planean realizar el mismo trayecto, ocupen estas plazas libres y contribuyan a amortizar los gastos directos e indirectos. Por tanto, al contrario que las plataformas de arrendamiento de vehículo con conductor sin licencia, las plataformas de carpooling no fomentan la economía sumergida, sino que tienden a la compartición de gastos. Por otra parte, en lo que concierne a las plataformas de carpooling, en el documento se recoge que la información que aporta la plataforma podría no compensar la ofrecida por la regulación de las líneas de autobuses. No obstante, a través de la plataforma se podría otorgar información muy útil para el usuario que no es proporcionada por una empresa de autobuses. Esto se observa especialmente en lo relativo en la información sobre el conductor, pues el sistema de reputación de las plataformas de carpooling permite al usuario conocer algunos datos como la identidad y edad del conductor, así como información aportada por otros usuarios, como si el conductor es responsable, puntual o respeta los límites de velocidad. En el documento se recoge que el carpooling puede tener un efecto negativo por la menor ocupación de los vehículos de las líneas regulares de autobuses. Debe tenerse en cuenta que los usuarios que deciden compartir coche encuentran como sustitutivo la utilización de su propio vehículo privado. En este sentido, la ocupación de plazas en coches compartidos comporta la utilización de un menor número de vehículos privados. Esto último entraña una serie de efectos positivos

que no únicamente son externalidades medioambientales. Así, cuenta con efectos positivos en el ámbito de la movilidad, lo que se traduce en implicaciones relativas a la reducción de la congestión urbana de vehículos a corto plazo, así como a largo plazo, si este tipo de plataformas llegan a generar un cambio de conducta en los ciudadanos con respecto al coche privado, se reduciría la necesidad de plazas de aparcamiento en las ciudades. Esto se une, adicionalmente, a la externalidad positiva que propicia el carácter social de compartir coche, que ayuda a la creación de vínculos entre las personas, contribuyendo a un sentimiento de comunidad que incide positivamente en el funcionamiento de los núcleos urbanos. Por otro lado, las externalidades positivas que genera compartir coche han sido reiteradamente reconocidas por las autoridades a través de actuaciones para su promoción y difusión. Esto se observa en el Plan del Ministerio de Industria de 4 de marzo de 2011, a través del cual ha financiado proyectos de carpooling, así como el acuerdo que firmó este Ministerio con AMOVENS para la difusión de esta práctica, además de la plataforma del Gobierno del País Vasco habilitada para compartir coche, operada igualmente por AMOVENS.

Si bien se entiende que la competencia beneficia al usuario, en este caso al tratarse de competencia desleal no existe tal beneficio. Se aminora el coste del servicio pero no se garantiza la calidad del mismo y al mismo tiempo se generan "puestos de trabajo" hiperprecarios. La tributación fuera de España contribuye a la destrucción del estado del bienestar.

Sí, estoy de acuerdo. Otros efectos en el caso del transporte, en taxi en concreto, serían: - Que se utilice para desempeñar una actividad empresarial de forma encubierta. - Que no se utilice para compartir un trayecto que ya estaba previsto realizar sino que se utilice para ofrecer un servicio de taxi donde se lleva al cliente donde él diga y no donde el conductor ya tenía previsto ir. Es el caso de empresas como Uber. - Creación de intermediarios comisionistas donde antes no los había. En taxi ahora no existen intermediarios que influyan en el precio final, pero empresas como Uber exigen un 20% de comisión de intermediación y eso acabará repercutido en el precio final, ahora su precio es atractivo al no estar sujeto a tributación alguna ni otros requisitos de seguros o inspecciones pero en caso de establecerse se les exigirá y su precio se encarecería incluso por encima de las tarifas del taxi justamente por esa comisión del 20%. - Discriminación de clientes debido a la valoración inversa. Igual que los clientes valoran a los conductores éstos también valoran a los clientes y si por ejemplo hay clientes que hacen carreras cortas o destinos poco rentables son valorados con una mala puntuación por los conductores y a posteriori pueden quedar sin servicio si ningún conductor acepta sus servicios al ver la valoración. - No universalidad del servicio. Clientes que no disponen de smartphone no pueden acceder al servicio. Tampoco quienes quieren pagar el servicio en efectivo o con tarjeta ya que todo se hace vía app. - Aumento de la contaminación y congestión de las ciudades al producirse un exceso de la oferta de vehículos. La limitación del número de taxis en las ciudades tiene ese objetivo y volvería a darse el problema con lo que se debería volver a aplicar una regulación similar. ¿Licencias Uber? - Ésta saturación repercutirá en la seguridad de los vehículos y por ende de los pasajeros ya que los conductores al tener pocos ingresos intentarán escatimar en costes de mantenimiento para tener más margen y así por ejemplo retrasarán el cambio de neumáticos o de las pastillas de frenos con el riesgo que ello conlleva. - A la larga, creación de un nuevo tipo de licencias que las venderá la propia empresa ya que el número de coches tendrá que limitarse. - Monopolización de la actividad en una sola empresa. - Abuso tarifario y elitización del servicio. Uber este fin de año pasado cobraba una carrera mínima en EEUU de 175\$ aprovechándose de las necesidades de las personas y aduciendo que había mucha demanda. - Creación de un mercado negro donde los

conductores ofrecen el servicio por un 20% menos a cambio de cobrar en efectivo evadiendo así el filtro de la app y la tributación correspondiente. Ésto es fácil verlo nada más aterrizar en el aeropuerto JFK de Nueva York. - La administración podría incurrir en un Fraude de Ley al redactar una norma que anula otra anterior por la que era indispensable adquirir una autorización administrativa para poder ejercer como taxi por lo que se le podrían exigir indemnizaciones que en caso de tener que pagarse acabaríamos siendo todos los españoles los perjudicados y las únicas beneficiarias serían empresas privadas, las cuales serían las que realmente deberían realizar ese desembolso. - Entrar en una reforma laboral encubierta. Aceptar este modelo abriría las puertas a que cualquier trabajo se realice sin contrato. Por ejemplo, los trabajadores de oficina, todos tenemos un ordenador portátil que ha costado bastante y que la mayor parte del tiempo se encuentra ocioso en casa, si aceptamos éste modelo de economía colaborativa las empresas se buscarían la manera de hacer encajar el modelo Uber y despediría a sus empleados para después volverlos a tener como colaboradores que sólo intentan rentabilizar un bien que tienen ocioso en sus casas, pero entonces ya sin contrato ni obligaciones de ningún tipo. Éste supuesto es aplicable a cualquier profesión.

Sí, estoy de acuerdo. Se aumentaría el consumo por ajuste del precio del servicio (mayor oferta, precio menor, mayor consumo) y se generaría más trabajo.

Sólo destacan supuestos efectos económicos positivos, obviando los conocidos efectos negativos, ya experimentados en otros países y ciudades ya implantados, y con problemas conocidos y divulgados por la prensa local. Primer efecto: retraimiento de los servicios legales. El objetivo de algunas de estas plataformas es desplazar a los servicios existentes. Evalúese entonces el coste oportunidad de perder el servicio que hoy conocemos. Segundo efecto: las tarifas dejarían de ser fijas para estar sujetas a la oferta y demanda, pero con una fuerte presión al alza, como comprobamos en todos los sectores liberalizados, en momentos de "picos de demanda" como Navidad, eventos ciudadanos, temporadas turísticas, etc., que llegan a niveles calificados de extorsión. También la oferta se reduciría en períodos contrarios, por baja de tarifas, con una merma importante de la calidad y garantía de servicio. Creemos que un sistema regulado de tarifas, proporciona universalidad, garantía, equilibrio, y cubre costes. Y el usuario también valora esta predicción.

Tengo claro que estas plataformas en concreto su único afán es enriquecerse y como compiten con ventaja al no tener las cargas que tienen el sector tradicional, como ya he expresado anteriormente su efecto será nefasto y se perderán miles de cientos de puestos de trabajo. En el sector del taxi los conductores o bien son autónomos o asalariados con su correspondiente alta en la SS, nunca colaboradores como les llama Uber sin responsabilidad ninguna hacia ellos, y con el agravante de que hemos invertido todo nuestro patrimonio en la compra de una Licencia al amparo de la LOTT y las diferentes ordenanzas municipales. No considero justo darle cabida a estas aplicaciones sin pasar por esas regulaciones y menos sin un plazo largo de adaptación para el sector tradicional del taxi.

Traería efectos negativos para mantener el estado del bienestar, enseñanza, salud, y prestaciones sociales serán los perjudicados.