

¿Considera que la regulación existente es aplicable a los nuevos modelos de prestación de servicios? En los dos sectores planteados, ¿qué regulación cree que debe ser aplicada a estos nuevos modelos y cuál no?

¿Considera que la regulación existente es aplicable a los nuevos modelos de prestación de servicios? En el caso del transporte regular interurbano de viajeros por carretera, permitir de manera generalizada y sin control alguno la proliferación de transportes como los planteados por la economía colaborativa vulneraría el régimen de exclusividad concesional, afectando al equilibrio económico de la red de líneas (tanto estatal como autonómica), lo que conllevaría unos graves efectos negativos ya descritos en la consulta sobre el documento nº2 (bajada de la ocupación de las líneas, incremento de tarifas, incremento de la siniestralidad, de la congestión y de la polución medioambiental, etc.). En los dos sectores planteados, ¿qué regulación cree que debe ser aplicada a estos nuevos modelos y cuál no? Para evitar la evidente competencia desleal, no debe permitirse la existencia de intermediarios que se lucran, ni los transportes que reciben a cambio una compensación. Lo que en la práctica significa que no deben permitirse este tipo de páginas web. Se insiste en que si lo que se pretende es liberalizar el sector de transporte de viajeros por carretera, debería realizarse un debate completo, con un análisis profundo y científico de las ventajas e inconvenientes de cada modelo.

Ambas industrias están perfectamente reguladas, no creo que en el caso de Uber se considere consumo colaborativo, pues en las ciudades existen diversos tipos de transporte (metro, autobús, tren) por lo que sólo justifica el afán de enriquecerse a la sombra de la economía colaborativa, todo ello con la aprobación de Nelly Kroes, Sr. de Guindos etc. Para que ambas plataformas compitiesen en igualdad de condiciones deberían eximir a los taxis de pagos de seguridad social, IAE, revisiones, no obligarles al cambio de coche cada 10 años, no pagar IRPF entonces los taxis podrían trabajar por menos de lo que cobran esas plataformas. Los taxis tienen un gran avance tecnológico que ustedes hacen lo posible por ignorar, Uber y Airbnb no inventaron nada, estaba ya inventado hace años, Mytaxi, pidetaxi, y así como 5 plataformas idénticas a las de Uber.

Claro está regulación pone fuera de la ley a quien esta fuera de ella. A quien estafa al estado al bien común de sus ciudadanos y al que con malas tretas intenta camuflar como colaborativo algo que no lo es, es una actuación mercantil al margen de la ley. 40000 millones de dólares son solidarios? La contratación de superasesores es solidario? Que yo sepa eso es un l ovi de presión, un 20% de comisión es colaborativo, es una economía a escala mundial,q no nos intenten engañar. Colaborar es pagar impuestos, colaborar es Invertir en un negocio y pagar letras.Pagar iVa, Retenciones y crear empleo estable y de calidad. Las reglas del estaban marcadas hace muchos años, no se puede entrar el último en la partida y cambiar las reglas del juego

Con frecuencia, la regulación de este tipo de actividades es demasiado restrictiva por lo que su aplicación a los nuevos modelos de prestación de servicios debe circunscribirse a aquellas situaciones en que la prestación de servicios se realiza de forma continuada y conllevan una actividad económica remunerada o con obtención de beneficios. Todo ello sin perjuicio de que, como hemos señalado en reiteradas ocasiones, muchas de estas actividades deban ser asimismo objeto de una mayor liberalización. En este sentido, cabe recordar que en nuestro informe sobre la Ley gallega reguladora de los servicios de taxi y alquiler de vehículos sin conductor, tuvimos ocasión de poner de relieve las numerosas trabas innecesarias que desde

la Administración se imponen a la prestación de este tipo de servicio (Informe IPN 2/2002, de 20 de Marzo de 2012, sobre el Anteproyecto de Ley de Transporte de Personas en Vehículos de Turismo en Galicia, disponible en nuestra página web). Regulación a aplicar: Transporte de viajeros Taxi, VTC, y líneas regulares: Seguros de vehículos, conocimiento de la ciudad en el caso de Taxi y VTC Regulación a no aplicar: Transporte de viajeros Taxi, VTC y líneas regulares: Requisito de licencia de actividad: la licencia de actividad es una forma de restringir la oferta y viene justificada por un impacto medioambiental y de congestión de las ciudades. El nuevo modelo solo haría uso del vehículo cuando fuera necesario. Además tanto en los taxis, VTC y como en este nuevo modelo el propio mercado se encargaría de equilibrar la oferta de este tipo de servicios por lo que dicha licencia sería innecesaria. Requisito de concesión de licencia administrativa: la licencia administrativa está basada en el aseguramiento de la prestación regular del servicio. Este requisito no sería de aplicación al nuevo modelo puesto que es una prestación que no se hace regularmente y, además, implica la disposición de plazas libres en el vehículo. Requisitos de conductor y vehículo: en el servicio tradicional este requisito viene determinado por la asimetría en la información, este requisito no es necesario puesto que a través de las plataformas y aplicaciones móviles se puede tener información sobre el conductor y el vehículo, y, además, se cuenta con la opinión de otros usuarios. Tarifas: al ser un servicio que se haría de igual forma, se tengan pasajeros o no, no se entiende que sea necesario establecer una tarifa mínima, esta será negociada con el pasajero en función de los gastos a compartir. En lo referente al sector de alojamiento turístico algunas CCAA han establecido regulaciones para aquellas viviendas de uso turístico que vienen a justificar problemas de información asimétrica algo que en los nuevos modelos no pasaría por la gran cantidad de información a la que puede acceder el demandante y las opiniones de otros usuarios.

En principio y hablando de los dos grandes portales UBER Y BLABLACAR, de economía colaborativa dedicados al transporte de viajeros, creo que hay que hacer una diferenciación importante. Respecto UBER existe ánimo de lucro puesto que el cliente paga por el transporte, y el prestatario del servicio recibe un precio por el servicio recibido. entre medias está la comisión de UBER como aplicación que pone en contacto usuario y prestatario del servicio. En el caso de Blablacar, el tema es distinto ya que se trata de compartir gastos de un transporte, sin haber ánimo de lucro. Bajo mi punto de vista UBER es ilegal en todos los sentidos ya que al haber ánimo de lucro debe cumplir con la legislación actual desde todos los puntos de vista: laboral, fiscal, seguridad social, etc, etc. Respecto a Blablacar, mi punto de vista es que no está afecto a la misma legislación ya que es realmente economía colaborativa al no haber ánimo de lucro.-

Entiendo que la normativa no es aplicable a los nuevos modos de prestación de servicios. Sin embargo, sí considero relevante que se aplique la oportuna normativa fiscal. Es una actividad económica que debe ser gravada de manera oportuna. ¿Cuál? No lo sé, ni lo veo fácil, pero lo que no es de recibo es que alguien obtenga un beneficio y no tribute por ello.

La legislación existente es suficiente, adecuada y proporcionada. Si surgen los mal llamados “nuevos modelos”, deben adaptarse a la regulación existente, y nunca al contrario. Por el mero hecho de presentarse o disfrazarse de economía colaborativa no están exentos de cumplir la normativa existente, que es amplia, variada y ajustada a las necesidades de los servicios públicos. Y que de ningún modo pueden coexistir empresas y modelos con normativas diferenciadas. Téngase en cuenta los países donde plataformas como UBER POP ya han sido declaradas ilegales, y no modelos nuevos, simplemente por no querer ajustarse a las normas vigentes: Holanda, Taiwan, China, Corea del Sur, Tailandia, Francia, Colombia, Méjico,

muchos estados de EE.EE, Canadá, India, Bélgica, Noruega... y la lista continúa. En otros países no se quieren establecer ya que sus sistemas de transporte ya cuentan con mucha economía sumergida, que es la misma práctica que se pretende extender, como son los países africanos. Y en otros países, para evitar problemas ni siquiera pretender establecerse como el caso de Austria. Las experiencias en otros países que han intentado re-regular para realizar adaptaciones a la medida, han generado más problemas. En definitiva, no parece lógico que se pretenda modificar el actual servicio que es legal y de calidad, por un supuesto "nuevo modelo", que aparece como ilegal y fraudulento y que está siendo contestado y prohibido, en tantos países y ciudades, y sin conocer el alcance de los problemas legales y económicos que pueda generar, y sólo basado en supuestas bondades.

La Ley no debe distinguir y debe ser aplicada por igual a todos los actores económicos y, si cabe con más rigidez o exigencia, respecto a los que por su poder económico la pueden cumplir perfectamente. En consecuencia les debe ser exigible todas las normas, como a las demás actividades, no confundiendo, lo que son actos de amistad o vecindad, con actividades que se desarrollan bajo criterios de ánimo de lucro como cualquier otra actividad, con la sola diferencia que los "nuevos modelos" se quieren ocultar bajo eufemismos y bajo un supuesto liberalismo y por ello no son modelos de nada salvo del capitalismo salvaje y desregulador que ha provocado la actual crisis económica.

La regulación debe ser aplicable en ambos modelos para dar una garantía al usuario y al entorno. También se controlaría que acciones son acciones colaborativas y cuales con ánimo de lucro.

La regulación es excesiva. Solo sería de aplicación la autorización administrativa, los seguros y el alta en la S.Social. También es excesiva la limitación de territorialidad, y la desigualdad aplicada en la contingencias así como las limitaciones empresariales en cuanto a número de licencias que se pueden tener de taxi, exclusividad, limitación de zona para recogidas, etc así como en las VTC que no puedan trabajar o ofrecer sus servicios en todo el territorio nacional, por lo que las empresas ya establecidas forman un monopolio en el sector difícil de acceder y erradicar. Falta competitividad sin limitaciones.

La regulación existente no es aplicable a los nuevos modelos de prestación de servicios, porque no operan de una forma legal, siendo lógico que continúe la legislación vigente ya que protege a ciudadanos y a profesionales, además de que de esta manera sí es una actividad solidaria con el Estado.

La regulación ya existe y escusarse en que "a mí no me va bien para mi modelo de negocio" hay que cambiarla. Me parece como poco imprudente ya que si nos basamos en el mismo principio cambiemos la regulación para otros negocios como el uso "medicinal" de la marihuana el cuidado de nuestros ancianos donde no haga falta médicos o profesionales de ese sector solo por el interés económico de estas empresas, u otras barbaridades similares, son los nuevos actores los que deben adaptarse a ella, cualquier cambio debe ser con consenso no entrando cual elefante en cacharrería.

La valoración que debe hacer CCIES, Cámara de Concesionarios y empresas vinculadas al Sector Público en el ámbito de las Infraestructuras, los Equipamientos y Servicios, de la propuesta de la CNMC es simple. Existe un marco regulatorio que afecta al conjunto del Sistema de Transporte de Viajeros: en modo individual, colectivo, discrecional, regular, urbano, metropolitano, regional, de larga distancia, por carretera, ferroviario, aéreo, o marítimo. Este complejo entramado, construido a lo largo de la historia, que se basa en los principios de

sujeción al Derecho y a la tutela y regulación Administrativas, no puede ser modificado y derogado sin analizar TODAS las consecuencias que puede generar a usuarios, territorios, trabajadores y (directos e indirectos) o empresas. Por ello no consideramos de recibo que se pretenda, desde una parte, los denominados “nuevos modelos”, que se tiñen de la socialización del concepto “economía colaborativa”, aunque se trate de verdaderos “servicios profesionales remunerados”, descomponer o simplemente incumplir, este complejo marco regulatorio. Todo aquello de positivo que las nuevas aplicaciones tecnológicas puedan aportar al Sistema de Transporte de Viajeros, debe incorporarse a este marco regulatorio y ser de aplicación a todos los servicios que se ofrezcan. Y todo aquel que, como empresario, autónomo o trabajador, quiera realizar una actividad económica y profesional en este sector, debe sujetarse a este marco normativo, que forzosamente habrá de seguir evolucionando, al ritmo que dicte la Sociedad, pero preservando los valores y éxitos ya alcanzados. Por tanto, por descontento que consideramos que deben ser los “nuevos modelos” los que se adapten a la Regulación vigente y ésta, a su vez, a las nuevas demandas de la Sociedad, porque nadie ha de tener “patente de corso” para actuar al margen de la legalidad.

Muchas de las reglas que rigen nuestras actividades económicas se basan en las tendencias de las pasadas décadas, como la interacción con grandes empresas y la posesión de bienes y servicios. A medida que la economía colaborativa vaya creciendo, las políticas y regulaciones deberán ir evolucionando. Una revisión de la regulación actual para los sectores tradicionales es bienvenida, siempre que se sigan protegiendo los derechos de los consumidores. En cualquier caso, para el modelo colaborativo también hay que definir unas normas mínimas de derechos y garantías para los consumidores, y un marco regulatorio que aclare a los prosumidores cuáles son sus obligaciones y derechos. OCU espera que se trabaje para encontrar un equilibrio entre las opciones clásicas y las colaborativas que beneficie a los usuarios, tanto en su rol como consumidores, como en su rol de prosumidores, y que se deje espacio para la actividad particular, porque no hay justificación para prohibirla. Los prosumidores quieren poder generar ingresos legalmente y pagar impuestos por ellos, pero la legislación actual les pone muchas trabas. La definición de unas reglas claras, la delimitación de las obligaciones fiscales y el respeto de los derechos de los consumidores, beneficiarán a los usuarios.

No es tanto un problema de regulación. Es el falso enfoque que olvida que se trata de un servicio público, que debe ser fiable, de calidad, y a precios asequibles. Cosa que una mayor competencia o eliminación de la regulación no garantiza. Se pone de manifiesto los posibles problemas que pueden ocasionar la regulación: entrada de nuevos competidores, competencia en precios, etc. No es difícil pensar en mejoras de calidad de servicio en este sector, aunque tampoco es difícil reconocer las importantes mejoras que ha venido incorporando: aire acondicionado, facturas, GPS, y también las aplicaciones para móviles, que no son exclusivas de las nuevas plataformas fraudulentas que aparecen como supuesto consumo colaborativo. Las posibles soluciones que eliminen la regulación pueden conllevar otro tipo de problemas, más graves y mayor alcance, y de difícil resolución, sin que esa búsqueda de nuevos oferentes y competidores vaya a garantizar mejoras en servicio ni reducciones de tarifas. Nos extraña que la CNMC no se haya preocupado nunca del "consumo colaborativo" y que repentinamente, cuando aparece una multinacional con un importante valor en Bolsa, aparezcan funcionarios, periodistas y políticos, que se han convencido que esto es la solución. El título ya es engañoso, cuando dichas plataformas son ilegales y fraudulentas y no deben ser consideradas como consumo colaborativo. Un empeoramiento de la calidad de servicio del Taxi supondría problemas de un mayor desarrollo de economía sumergida, fraude

que impida que varias personas compartan gastos, así como un bien o servicio, el usuario que actúa como conductor queda completamente fuera de la definición de empresario del artículo 4 del Real Decreto 1/2007, lo que supone la inexistencia de una actividad profesional, cuando en realidad nos encontramos ante un acuerdo entre usuarios para compartir. En conclusión, podemos determinar a estos efectos, respecto al carpooling, que la normativa relativa a las líneas regulares de autobuses no puede considerarse de aplicación en ningún caso, por lo que no existen impedimentos legales para la coexistencia de esta actividad con las referidas líneas regulares de autobuses. Por último, en lo que se refiere a los nuevos modelos del sector turístico, cabe mencionar que ya se ha previsto en algunas Comunidades Autónomas normativa específica dirigida a estos nuevos modelos. De hecho, así se recoge en la exposición de motivos del Decreto 79/2014 a tal efecto aprobado en la Comunidad de Madrid. De esta manera, independientemente de que sea acertada o no, esta nueva normativa que se está confeccionando será inevitablemente de aplicación en todo caso.

Por supuesto que tienen que adaptarse al igual que lo hacen todas aquellas actividades económicas que no se dedican al transporte pero que conlleva en su actividad elementos adicionales para poder realizar transporte de pasajeros, caso como Agencias de Viajes, Estaciones Intermodales de Transporte, Operadores Logísticos, todos ellos operan bajo su propia normativa y sobre una norma reglamentada Lott y Rott en el apartado auxiliar y complementario ofreciendo una mejor respuesta a cierta demanda del transporte. El consumo colaborativo debe regularse entendiéndose para lo que es, un INTERCAMBIO entre pares donde no existe remuneración económica, donde la regulación en este sentido se entienda que debe de proteger tanto al oferente como al usuario. y todo lo que salga de este sentido y medie o incorpore elementos distorsionadores que entren en juego remuneración económica debe de adaptarse a las normativas existentes en cada materia porque sería una actividad a ECONOMÍA COLABORATIVA que ofrece servicios a demanda utilizando una aplicación para la consecución de dicho fin.

Se intenta comparar lo que no es comparable. Los modelos tradicionales buscan el lucro y tienen una actividad económica que es un fin en si misma. La actividad es la primera opción. Habitualmente la economía colaborativa es una actividad de sobre vivencia en que es un medio para un fin - llegar a final del mes, garantizar los gastos de la familia. La actividad es la ultima opción cuando todo lo demás ya fallado. Los modelos tradicionales por su dimensión pueden beneficiar de economías de escala imposibles para los pequeños actores de la economía colaborativa.

si completamente.

Sí, considero que la regulación existente es aplicable a los nuevos modelos de prestación de servicios. -La limitación de vehículos es indispensable mediante licencias u otro sistema que permita controlar el número máximo de vehículos. La teoría no se corresponde con la realidad y en aquellos lugares donde empresas como Uber llevan más tiempo operando se demuestra que el fallo de mercado se vuelve a producir. Si bien los vehículos se mueven cuando se les demanda resulta que esa demanda suele producirse en determinados lugares y como la asignación de servicios se realiza en función de la proximidad entre conductor y cliente pues a la práctica resulta que todos los coches continuamente se están desplazando a esas determinadas zonas y saturan las zonas de aparcamiento público o incluso encima de las aceras a la espera de recibir servicio. No es que estén en sus casas con el coche en el parking y les entra un servicio por ahí cerca. La congestión y la contaminación no sólo mejoran sino que empeoran. Muchos además se compran expresamente el vehículo para poder trabajar, la

propia Uber te ayuda a financiarlo, no sólo no quitan coches de las calles sino que meten más.

- Respecto a los requisitos de conductor y vehículo se debería hacer incapié en las revisiones médicas del conductor y en la periodicidad de las ITV del vehículo así como en los modelos que se autorizan a prestar servicio. El resto son variables prescindibles tanto en el sector tradicional como en el nuevo propuesto ya que las valoraciones vía app corrigen el defecto en ambos casos.
- El conocimiento de la ciudad no es imprescindible aunque es preferible ya que en caso de tráfico intenso puede marcar la diferencia entre perder o no un vuelo y muchas veces la lógica de un GPS no se corresponde con la práctica usual de un desplazamiento y nos podemos encontrar con rodeos exagerados para acceder a un lugar que en escasos minutos podíamos haber accedido, sobretodo en cascos antiguos y calles estrechas.
- Las tarifas es necesario que estén reguladas, por lo menos en su franja más alta ya que se convierten en abusivas y elitistas. Si bien ahora el sistema es el de el primero que llega tiene el servicio al mismo precio con los nuevos métodos se da el caso que quien más paga se lleva el servicio y eso no es un sistema justo. Uber aplica ese sistema en función de la oferta y la demanda, el problema es que sus conductores manipulan el sistema provocando escasez de vehículos desconectándose de la app hasta que suben las tarifas que es cuando vuelven a conectarse y el cliente acaba pagando más, cosa que a la empresa le interesa pues va a porcentaje. Se han dado casos de pagar 250\$ por un servicio cuyo coste habitual es de 30\$. El sistema del taxi actual centra la competencia en la calidad del servicio a iguales tarifas, así existen radioemisoras con sus apps correspondientes de taxis de lujo, taxis ecológicos, de gran capacidad, adaptados, etc que compiten por ganar y fidelizar clientes en base a la calidad del servicio que ofrecen pero no en precio. En los nuevos modelos centran la competencia en el precio a costa de explotar a los conductores (inmigrantes sin recursos en su mayoría) que acaban trabajando 16 horas al día para hacerse con un sueldo digno, porque para la mayoría se trata de su fuente principal de ingresos. La operativa de estos nuevos operadores indica que al final sólo quedará uno y será un monopolio. Uber en el caso de los taxis y Airbnb en el de los apartamentos turísticos. En los apartamentos es indispensable el control de instalaciones eléctricas y sistemas antiincendio así como el control tributario.

SI. Basta aplicar las leyes existentes, o mejor dicho, las que existían antes del toda esta movida, que solo pretende favorecer a los lobbys hoteleros.