



adigital

Asociación Española de la Economía Digital

RESPUESTA ADIGITAL A LA CONSULTA DE LA CNMC SOBRE ECONOMÍA COLABORATIVA

- 1. ¿Existe alguna otra regulación relevante además de la recogida en el documento de la CNMC sobre el sector de alojamientos turísticos y el sector del transporte de viajeros por carretera (taxi, VTC y líneas regulares de autobuses) que no haya sido descrita, en el documento de la CNMC? En cuyo caso, ¿puedes indicarla?**

La Ley de Garantías de Unidad de Mercado debería ser tenida en cuenta en la definición de las legislaciones autonómicas sobre estas materias. Todo ello teniendo en consideración el componente digital que caracteriza la oferta de este tipo de servicios. No cabe duda de que la disparidad de legislaciones en las distintas autonomías puede suponer un obstáculo o barreras para el normal desarrollo de los negocios y, por supuesto, tener repercusiones en materia de Competencia.

Sobre alojamientos turísticos, en algunos casos la declaración responsable que debe presentarse para el inicio de la actividad, va acompañada de la obligación de darse de alta en actividades económicas. Para alquilar una vivienda turística en Cantabria, por ejemplo, se exige haber obtenido el alta censal en la Agencia Tributaria y alta en la Seguridad Social. Lo mismo ocurre en Madrid, aunque no lo incluyen explícitamente en la normativa. Sin embargo, varias consultas vinculantes de la Dirección General de Tributos consideran que el alquiler de temporada está exento de IVA, siempre que el arrendador no preste servicios propios de la industria hotelera. No se trata de legislación sectorial del transporte o del turismo, pero sí de legislación o resoluciones de organismos competentes en materia de fiscalidad, que debería tenerse en cuenta.

Asimismo es necesario tener en cuenta la normativa de distintas Comunidades Autónomas, en lo que respecta a las exclusiones del ámbito de aplicación de estas normas de legislación autonómica en materia de arrendamientos de viviendas turísticas. Por ejemplo, en el caso de la normativa balear, se deja fuera de la regulación determinadas tipologías de viviendas, como los apartamentos y los chalets adosados; cuando se ha probado que son tipologías de interés en el sector turístico, como han demostrado las polémicas surgidas en determinadas islas (en el caso de Menorca se está estudiando una normativa que recoja la posibilidad de incluir los apartamentos dentro de las viviendas de alquiler vacacional).

La normativa turística de Cataluña establece que “el número de inscripción en el Registro Turístico de Cataluña de las empresas y los establecimientos turísticos debe constar en todo tipo de publicidad que los anuncie”, y hace que esta obligación recaiga

además sobre los canales publicitarios aunque sean ajenos a la empresa titular, cuando realmente estos canales actúan como empresas prestadoras de servicios conforme a la Ley 34/2002, de 1 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (LISCC), y por lo tanto, no están obligados a comprobar los contenidos publicitados ya que no se prestan servicios de gestión.

Hay que tener en cuenta, que aunque este tipo de alquileres no son una novedad, Internet ha provocado que el mercado sea más transparente y accesible gracias a las plataformas de alojamientos. Este tipo de plataformas se consolidan como prestadoras de servicios de la sociedad de la información por lo que les son de plena aplicación el principio de libre prestación de servicios recogido en la Directiva 2000/31/CE sobre el comercio electrónico transpuesta a derecho interno Español por la Ley 34/2002 de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico. Por ello creemos que cualquier regulación sobre esta materia debe tener en cuenta lo dispuesto en estas normas.

Finalmente aunque no resulta objeto de esta consulta los aspectos de la economía colaborativa no solo se reflejan en los ámbitos señalados en la consulta. Otro ámbito en que se está desarrollando la economía colaborativa es en el ámbito de los servicios profesionales en el hogar. No obstante, siendo este tipo de servicios un carácter tradicional, creemos que debería abordarse una reforma fiscal con objeto de dotarlas de una mayor transparencia, por ejemplo contemplado deducciones de los particulares por los gastos por estos servicios. Igualmente consideramos que la normativa fiscal y de autónomos también es relevante y debería ser tenidas en cuenta a la hora de favorecer las actividades objeto de análisis por la CNMC que son prestados por ciudadanos así como otras no referenciadas que también se encuadran dentro de la economía colaborativa. Dichas actividades están facilitando el impulso de una nueva figura que puede ser denominada como micro-autónomo, siendo personas paradas, retiradas del mercado del trabajo o asalariados que combinan su trabajo con la realización de tareas puntuales gracias a este entorno digital.

2. ¿Está de acuerdo con las justificaciones recogidas en el documento de la CNMC para la regulación existente en estos dos sectores (alojamiento y transporte) ¿qué otras justificaciones existirían?

Estamos de acuerdo en que la necesidad de avanzar en una regulación debe tener como premisas básicas una mejora de la eficiencia de aquello que regule así como una economicidad. Del mismo modo estamos de acuerdo en la necesidad de identificar y enmendar las propias ineficiencias de la regulación vigente. Asimismo somos partidarios de dar la bienvenida a nuevos modelos de negocio que supongan incrementar las posibilidades de elección del consumidor y una mayor oferta para el mismo, dentro del marco legal.

A través de los servicios encuadrados dentro de la economía colaborativa, se demuestra que la actividad de operadores preexistentes en los mercados de alojamientos y transporte de viajeros está hiperregulada y puede ser flexibilizada, sin poner en riesgo el equilibrio entre oferta y demanda ni la protección y seguridad de los actores que operan en ella. La tecnología, los sistemas de verificación y reputación muestran que, y

particularmente en los dos sectores apuntados, ya existen unos mecanismos no regulatorios actualmente en la Economía Colaborativa que justifican la no recurrencia única a una normativa para encajar estas actividades P2P en España sin que haya fallos de mercado. La regulación debe ser proporcionada y justificada, sin caer en la sobreregulación o el exceso.

Proponemos regular los mecanismos o sistemas de verificación y reputación que utilizan las plataformas de forma que puedan ser uno de los elementos clave para determinar la responsabilidad de las plataformas en lugar de otros elementos que pueden no corresponder a las mismas su control como prestadoras de servicios de la sociedad que son.

3. ¿Qué problemas crees que plantea la regulación de estos dos sectores?

Ineficiencia en determinados supuestos o elementos de la regulación. No adaptación a nuevas categorías de servicios promovidos por el entorno digital y barreras de entrada a operadores que amplían y mejoran la oferta.

Concretamente, en el sector de alojamientos nos encontramos con una reciente dispersión normativa, la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, es un texto que supone excluir del ámbito de aplicación de la Ley de Arrendamientos Urbanos (LAU) la regulación de los apartamentos y viviendas de uso turístico, los que pasan a ser competencia de las Comunidades Autónomas. Este cambio regulatorio supone que cada Comunidad establecerá condiciones y obligaciones diferenciadas, algo que incide negativamente en los propios objetivos de la Ley de Garantías de Unidad de Mercado.

Proponemos una modificación de la LAU de forma que establezca una regulación uniforme que regule el alquiler de temporada y deje en su caso a la CCAA la labor de vigilancia e inspección.

El principal problema es la limitación de la oferta, como ocurre en el caso Balear, o más recientemente en el caso del Ayuntamiento de Barcelona, que lejos de elaborar una normativa racional que permita equilibrar la actividad con la convivencia vecinal, ha decidido congelar la concesión de nuevas licencias para viviendas de uso vacacional.

También suponen un problema las limitaciones como las de establecer una duración mínima a las estancias en viviendas vacacionales, como en el caso de Madrid (con mínimos de 5 días). Esto implica una limitación considerable frente a otros establecimientos sin estas restricciones, sobre todo considerando que las estancias medias en la capital están en 3,3 días.

4. A la luz de lo anterior, ¿consideras que la regulación existente en estos dos sectores es necesaria y proporcional?

La regulación del sector de apartamentos turísticos debe ser proporcionada. No se puede pedir a un particular lo mismo que a un hotel. Debe probablemente pagar una licencia y, por supuesto, declarar los ingresos en Hacienda o el pago de una tasa turística, pero en modo alguno se le debe obligar a tener inspecciones como las de los hoteles.

Por otra parte, debe haber un régimen sancionador, pero siempre a posteriori, no a la hora de conceder una eventual licencia. El sector del transporte es más complicado. De nuevo, la regulación debe ser proporcional.

Sería necesario y clave que los actores de las diferentes plataformas y todos aquellos que intervengan en la economía colaborativa declaren los ingresos obtenidos a través de esta actividad y regular de forma clara el aspecto fiscal.

La regulación actual es necesaria pero no proporcionada, ya que es una barrera de entrada para aquellos nuevos servicios vinculados a la economía colaborativa que se incardinan en los dos sectores objeto de estudio, en determinados casos porque se basa en unos requisitos de acceso que hacen la realización de una actividad directamente antieconómica para los particulares o en otros porque directamente no se permite. Por tanto, en nuestra opinión, estaría justificada su flexibilización y la inclusión de nuevas tipologías de servicios basadas en modelos peer-to-peer, esto es, entre particulares.

En particular, en el caso de alojamientos turísticos, la necesidad de definir adecuadamente los alojamientos P2P que se corresponderían con las viviendas de uso turístico sin establecer requerimientos que las hagan inviables. Todo ello considerando la creciente demanda existente por parte de los turistas de este tipo de alojamientos y las experiencias que facilitan.

En el caso del transporte es necesario que se diseñen adecuadas políticas de movilidad que fomenten los servicios de transporte y no la utilización del vehículo particular de forma ineficiente. Para ello, los modelos de servicios de la economía colaborativa son un perfecto elemento, ya que es una tendencia basada en el modelo del acceso y del compartir. Por ello, la regulación del transporte de viajeros debería ser innovada de acuerdo con:

-La incorporación de nuevos servicios, que gracias al ecosistema digital son eficientes, mejoran la oferta y son requeridos por los usuarios.

-Un sistema de compensación para que la transición regulatoria sea más pacífica, en particular sistemas de compensación que amortigüen una devaluación del precio de transmisión de licencias.

-El fomento de políticas de limitación del uso de vehículos privados en las ciudades. Un ejemplo reciente ha sido la decisión del Ayuntamiento de Madrid, dentro de su Plan de Movilidad, de limitar el tránsito de los vehículos en el centro de la ciudad con medidas similares a las aplicadas en ciudades europeas como Londres o Roma. El objetivo es que desde principios de 2015 exista un área total de 352 hectáreas de tráfico restringido en Madrid. Medidas de estas características beneficiarían de igual manera a servicios de transporte preexistentes, como taxis o líneas regulares de autobús, o servicios basados en modelos P2P.

Asimismo, y en relación con los alojamientos y viviendas turísticas, nos parece necesario disponer de un registro de viviendas y apartamentos de uso turístico y que se controlen sus obligaciones tributarias, pero a partir de estos dos puntos importantes es fácil caer

en la sobrerregulación y en establecer normas de imposible cumplimiento para este tipo de alojamientos. Por tanto, es clave delimitar cuáles son las obligaciones de las plataformas y cuáles las de los propietarios o usuarios, de qué deben responder unos y de qué deben responder los otros, teniendo en cuenta la naturaleza de prestadores de servicios de la sociedad de la información de estas plataformas así como la necesaria protección de los derechos de los consumidores.

RESPUESTA ADIGITAL/SHARING ESPAÑA A LA 2ª Y 3ª FASE DE LA CONSULTA SOBRE LA ECONOMÍA COLABORATIVA DE LA CNMC

1. ¿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?

Estamos de acuerdo con esa descripción y caracterización en líneas generales. Es más, consideramos que las autoridades pertinentes deberían apoyarla, teniendo en cuenta el volumen y dimensión que está alcanzando este fenómeno. Creemos que hace falta un consenso en la misma, siempre visto de forma amplia. Hay que entender que dentro de la economía colaborativa caben muchos verticales, cada uno con su casuística. En realidad, la economía colaborativa trata de una economía que empodera al ciudadano capacitándole para ofertar aquello que él posee, desde su tiempo a sus activos, a otros iguales. Asimismo, al ser un término en una constante evolución es mutable y ha venido incorporando otros modelos que no sólo pueden definirse P2P, sino también basados en el uso bajo demanda de bienes/activos que pertenecen a una empresa y no un particular. Dicha categoría de servicios resultan igualmente eficientes por favorecer la oferta de acceso de los ciudadanos a bienes que en otras circunstancias tendrían que adquirir y que en ocasiones terminan siendo infrautilizados.

Una característica adicional a las mencionadas en el documento de la CNMC y que añadiríamos es que dichas plataformas dan tanto o más importancia a la calidad y satisfacción del producto/servicio que al propio producto/servicio. Toman valor las personas, que son el epicentro, y convierte el servicio en sí en el anexo de la persona. La economía colaborativa debería estar adecuadamente regulada para cumplir correctamente con las exigencias fiscales o laborales o de seguridad. Sin embargo, para ello se hace necesario revisar la propia legislación aplicable en estos ámbitos al estar definida para su aplicación a estructuras empresariales y no de microemprendimiento. Paradigmática es la legislación sobre autónomos en España la que, en comparación con otros países de nuestro entorno, resulta rígida para muchos profesionales que comienzan su actividad laboral o que la que realizan la hacen de forma poco regular¹.

Cuando en el documento, elaborado por la CNMC, se describe el *Ridesharing*, se especifica que se pone a disposición del público una plataforma basada en Internet, mediante la cual se habilita el contacto entre pasajeros con necesidad de realizar un desplazamiento dentro de una ciudad y conductores que ofrecen dicho servicio a cambio de un precio. De este hecho se colige que un usuario, que utiliza la plataforma como conductor, realiza una actividad muy similar a la de un taxista. No obstante, el auge de plataformas como Uber manifiesta claramente la existencia de una ineficiencia en el sector del taxi como consecuencia de la excesiva regulación que recae sobre el

¹ http://cincodias.com/cincodias/2014/12/24/autonomos/1419418667_321503.html

mismo, lo que provoca que no sea posible ofrecer un servicio que satisfaga la demanda. La empresa española Cabify, plataforma tecnológica de servicios para la búsqueda de transporte discrecional de viajeros en base a licencias VTC y miembro de Sharing España y Adigital, realizó el pasado 2014 un estudio sobre movilidad urbana en el que se estima que el 96% de las licencias de vehículos turismo para transporte en España son de taxis. En ciudades como Londres o Nueva York, el equivalente a las licencias VTC representan entre un 70% y un 80%.²

Por su parte, el *Carpooling*, cuenta con una naturaleza distinta. Las plataformas de este nuevo modelo ponen en contacto a un conductor, que previamente ha planeado realizar un viaje en su automóvil privado, con pasajeros que desean realizar ese mismo viaje, los cuales ocuparían sus plazas libres de dicho automóvil. En el documento de la CNMC se especifica que, cuando se utiliza una plataforma de *Carpooling*, el usuario que adquiere el rol de conductor tiene como objetivo la obtención de un ingreso. No obstante, esta afirmación no es muy precisa para caracterizar la actividad. En nuestra opinión, es más adecuado indicar que el usuario que actúa como conductor verdaderamente pretende obtener una amortización de parte de los gastos que conlleva su propia condición del titular del vehículo. Así, a diferencia de las otras actividades que se describen en el documento, en el *Carpooling* se amortizan principalmente los gastos directos, es decir, los gastos derivados de la propia prestación del servicio-o dicho de otra forma-el coste asociado a realizar el propio viaje.

2. ¿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?

En general, estamos de acuerdo. Adaptarse a los cambios es fundamental. Hay que unirse y no prohibir, como parece que las autoridades quieren hacer hasta ahora, al menos con determinados modelos de negocio. La prohibición y desunión es un error. No se puede poner freno a la innovación y cerrar la puerta a modelos de negocio que pueden resultar positivos para la competencia así como para el consumidor. A lo que se debe sumar la experiencia de establecer prohibiciones o hiper-regular actividades digitales, acciones que implican la generación de actividades fuera del control de las autoridades con el riesgo que ello conlleva para los usuarios por la falta de garantías que una empresa aquí establecida pueda prestar. Aunque suene como algo obvio es importante considerar el papel preponderante del consumidor en Internet y plataformas de comercio electrónico, dicha posición refuerza la idea de que éste tiende a buscar la oferta más competitiva con independencia, en ocasiones, de donde se halle el servicio.

Además de los efectos mencionados en el documento de la CNMC, en lo que se refiere al mercado del alquiler vacacional, completaríamos o añadiríamos otros dos efectos:

- A. Una mayor distribución de la riqueza generada por la actividad. En el sector tradicional se concentran muchos ingresos en pocas empresas y, mediante las

² Estudio Socio-Económico Sobre Movilidad Urbana en Madrid. Cabify 2014

transacciones entre particulares, se consigue repartir más los ingresos derivados del sector turístico. No sólo en lo que respecta a los propietarios que alquilan sus inmuebles sino en relación con los gastos de un viajero en destino.

- B. Capacidad de atraer a turistas que se interesan no sólo por el destino, sino también por el tipo de alojamiento. Se trata de viajeros que podríamos perder si en nuestro país no encuentran el tipo de alojamiento que demandan, ya que se trata de turistas que buscan una forma diferente de hacer turismo.

Hay una serie de efectos comunes a la economía colaborativa: una mayor competencia e innovación, mejor calidad de los productos y/o servicios, un menor coste y un menor impacto medioambiental, así como una mayor satisfacción general de los consumidores.

Otro efecto positivo es el del aumento de la información para el consumidor. Por un lado, el precio se conoce por adelantado, lo que puede ayudar a suplir las comúnmente conocidas vicisitudes ocasionadas en los taxis a este respecto, como la posible manipulación del aparato de control metrológico, así como la realización de itinerarios que se prolongan más de lo estrictamente necesario. Esto, cuando el precio se pacta y se paga por adelantado, no sucederá, pues el conductor no tendrá incentivos para prolongar el trayecto, además de no existir un control metrológico que impida consensuar un precio por adelantado. Asimismo, el aumento de la información es claro cuando se conoce de manera previa la identidad del conductor y el vehículo.

3. ¿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?

La regulación vigente no sirve para estos nuevos modelos de negocio, crea ineficiencias, inseguridad jurídica, barreras de entrada y al estar descentralizada supone un obstáculo a la creación de empresas basadas en innovación y tecnología.

En lo que respecta al alquiler vacacional, desde que se modificó la LAU en junio del 2013, el alquiler de viviendas turísticas pasó a depender de las normativas autonómicas en materia de turismo. Si analizamos las normativas existentes en cada una de ellas, podemos concluir que:

- A. Hay CCAA que no disponen de una normativa que regule la actividad, por lo que resulta una regulación incompleta.
- B. Cada Comunidad Autónoma ha regulado la materia de una manera diferente, sin tener en cuenta la Ley de Garantías de la Unidad de Mercado, lo que genera grandes desigualdades y la falta de homogeneidad en los requisitos y condiciones que se deben cumplir para llevar a cabo la actividad. En Cantabria y Madrid se exige obtener el alta censal en la Agencia Tributaria y la Seguridad Social cuando son requisitos no exigidos por la Dirección General de Tributos mientras no prestes servicios adicionales propios de la industria hotelera. En el caso de Baleares, se ha excluido de la normativa a los apartamentos turísticos y los chalets adosados, tipologías ampliamente demandadas por los turistas que visitan las islas.

- C. En muchos casos se exigen requisitos desproporcionados o de imposible cumplimiento para una vivienda.

- D. A las plataformas se les exigen requisitos que van más allá de las recogidas en la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico (LSSICE). Es el caso de la normativa turística de Cataluña, que ha derivado la responsabilidad de mostrar la inscripción en el Registro turístico, a los propios canales publicitarios.

Defendemos que exista una regulación homogénea para todo el territorio nacional, que pase por generar un registro de inmuebles de uso turístico, y abogamos por que se declaren todos los ingresos generados mediante el alquiler de estos inmuebles. Ello supondrá el establecer un marco legal competitivo y adecuado a la realidad de estos modelos digitales de actividad económica.

Aunque consideramos que la regulación debe cumplirse, no creemos que se adapte a la economía colaborativa tal y como está hoy en día, ya que tiene en cuenta a un ofertante que opera bajo condiciones muy distintas al ciudadano o profesional que opera bajo la economía colaborativa. Obviamente esta regulación se redactó bajo unas condiciones muy distintas y, si cambia el mercado, la regulación debe acompañar al cambio.

La regulación actual está centrada en la preservación de los sectores tradicionales y el bloqueo de aquellas alternativas que atenten contra el mercado actual. Si bien es cierto que la economía colaborativa debe ser regulada, los sectores tradicionales también deben adaptarse y mezclarse con los nuevos modelos, cuanto más se tarde en fomentar y promocionar esa adaptación y convergencia mayores de oportunidades perderá nuestro tejido empresarial para ser competitivo internacionalmente. Todas las regulaciones que deben hacerse deben ir hacia lo que la sociedad quiere y necesita, como la seguridad tanto personal como económica y la justicia.

4. En estos dos mismos sectores, ¿cree que son los nuevos modelos los que deberían adaptarse a la regulación actual (sectorial y general) o bien considera necesaria una modificación de dicha regulación para tener en cuenta todos los modelos de actividad? ¿En qué cree que debe consistir esta modificación?

Es necesaria una nueva regulación para potenciar más iniciativas de este tipo de negocio. Lo que consiguen con la regulación actual es crear miedo o parálisis y, quizá, por este motivo, proyectos innovadores, competitivos y generadores de empleo no verán la luz en España.

Las regulaciones actuales deberían revisarse buscando una mayor flexibilización del mercado y evitando la hiperregulación. En el caso del alquiler de viviendas para uso turístico muchas de las normativas autonómicas actuales deberían revisarse buscando construirse con una base común a todas ellas, que permita generar un censo de inmuebles dedicados a la actividad, y establecer unos requisitos básicos y asequibles,

para pasar después a estudiar la situación específica de cada comunidad autónoma, que permita ajustar estas normativas y adaptarlas mejor en cada zona.

Estos dos sectores, obviamente, hoy en día, deben adaptarse a la regulación actual, de momento, siempre que haga posible el desarrollo de su actividad. No obstante, esta adaptación genera una situación abusiva por parte de las leyes a los generadores de la oferta. Sería lógica una regulación que tuviera en cuenta los medios materiales y humanos de cada ofertante, si se trata de persona física o jurídica seguramente contará con recursos muy diferentes. Debería de tratarse de una regulación con dos objetivos: por un lado, que establezca unos requisitos mínimos que ofrezcan unas garantías y seguridad, dentro del sentido común, a los consumidores finales, y por otro, que faciliten la actividad “de compartir” dentro de la legalidad. Este último no va referido tanto a leyes específicas reguladoras del activo o servicio sino a algo más genérico dentro del ámbito fiscal y laboral. Unas normas tributarias y laborales más laxas y equitativas atraerían más a su cumplimiento.

En el caso de la movilidad y de servicios de transporte de pasajeros como los facilitados por las empresas como Uber Pop es relevante para el avance normativo habido en el Estado de California donde se ha avanzado en una nueva tipología de licencia de *ride-sharing* que permite dentro de unos márgenes la prestación de estos servicios.

Asimismo, debe de haber una regulación mixta, es decir, los sectores tradicionales deben evolucionar y las nuevas plataformas deben de pasar por controles, sin que estos se conviertan en barreras a la innovación, sino en controles aseguradores de la seguridad y la calidad. Si bien es cierto que hacer una sola regulación para los dos sectores quizá pueda ser demasiado atrevida, sí que debería haber un acercamiento o proximidad regulatoria con elementos comunes. La clave para la regulación de estos nuevos modelos de negocio reside en confeccionar una regulación de mínimos, que se centre en solventar los problemas básicos y que permita que estas actividades se desarrollen para que así, dentro de un marco de mayor autonomía, se vaya dando respuesta a las necesidades reales de los consumidores por parte de los nuevos modelos, ya existan actualmente o surjan en un futuro.

Esta regulación podría ser susceptible de elaborarse a través de la autorregulación por parte de los propios nuevos operadores, que constituyéndose en asociaciones empresariales a tal efecto podrían elaborar códigos de conducta que rijan su actividad y repercutan siempre en beneficios para los consumidores.

Por último, no se puede obviar la oportunidad a la que nos enfrentamos actualmente, como es que tanto estos dos sectores motivo de análisis como otras verticales enmarcadas en la economía colaborativa puedan ser regulados desde la Unión Europea para así avanzar en una adecuada armonización regulatoria que genere seguridad jurídica y que favorezca la competitividad de las empresas que operan en esta nueva economía. Recientes noticias informan sobre el interés de la Comisión Europea en avanzar este 2015 sobre una posición política (y por extensión legislativa) en actividades como el *ride-sharing*. España tiene ante sí la oportunidad de sumarse a dicho análisis

comunitario y aportar la experiencia de tener un mercado con demanda de estos servicios con un ordenamiento rígido³.

³ <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/6374726/01/15/bruselas-explora-un-encaje-legal-para-uber-y-sus-hermanos.html#.Kku877J0mKN5CRL>

**RESPUESTA A LA CONSULTA PÚBLICA SOBRE LOS NUEVOS MODELOS DE
PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA PLANTEADA POR LA
COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA**

PARTE 3



amovensTM

En Madrid, a 12 de enero de 2015

Estimados Señores,

A continuación exponemos las respuestas a las preguntas proyectadas por la CNMC en la tercera parte de la consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, con el objeto de que sean tenidas en consideración a los presentes efectos.

Diego Hidalgo Demeusois
Fundador y CEO de AMOVENS

1. ¿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?

En primer lugar, cabe señalar de manera general que es evidente que la normativa aplicable actualmente a los distintos sectores planteados en ningún caso prevé estos nuevos modelos. De esta manera, si bien existen diferencias que se señalarán más adelante, sí que puede establecerse como punto de unión la necesidad de nuevas fórmulas de regulación en lo referente a la economía colaborativa. Así, teniendo en consideración lo planteado respecto a la descripción y efectos de dichos nuevos modelos, podrá colegirse qué normativa habría de ser de aplicación.

Adentrándonos de lleno en el análisis de los sectores que se recoge en el documento, si atendemos al sector del transporte de viajeros, entendemos que existe una gran diferencia entre los dos modelos que se proponen. Como ya se ha indicado en la respuesta a las anteriores partes de la consulta pública, los modelos que se califican como de "economía colaborativa" no siempre ostentan la misma naturaleza. Así:

i. Los modelos basados en arrendamiento de vehículos con conductor a través de una aplicación para transportes intraurbanos, que han irrumpido en el sector del taxi y VTC, no suponen sino un mecanismo para que un usuario pueda llevar a cabo una actividad profesional gracias a una plataforma digital. En estos casos, realmente el usuario que actúa como conductor está desempeñando una actividad prácticamente idéntica a la de un taxi y, como consecuencia, la plataforma supone un medio para eludir la regulación vigente.

ii. Por el contrario, los modelos basados en *carpooling*, que en el documento se comparan a las líneas regulares de autobuses, no son más que un medio para que distintos usuarios puedan contactar con el fin de compartir coche para un trayecto concreto. En este caso se produce un auténtico reembolso de los gastos de un bien infrautilizado, sin que exista un ánimo de lucro directo del usuario conductor, más allá del ahorro y compartición de costes.

Esta diferenciación, como es evidente, ha de tener un notable impacto para determinar la aplicabilidad de la normativa concreta de cada sector. Los nuevos modelos se deberían adaptar a la regulación actual únicamente en los casos en los que la actividad llevada a cabo a través de estos nuevos modelos sea una actividad económica asimilable a la que realizan los negocios tradicionales. Es decir, será así en aquellos casos en los que un particular esté prestando un servicio remunerado y no esté compartiendo los gastos asociados al consumo de un bien o servicio.

Esto concluye que en el caso del alquiler de vehículos con conductor la regulación sea distinta a la de un fenómeno radicalmente distinto como es el *carpooling*. Esto emana de la propia naturaleza de actividad económica que conlleva el uso de las plataformas a este

respecto. En el caso del *carpooling*, en tanto que no existe normativa 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, como es el caso de Madrid, 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.

2. EN ESTOS DOS MISMOS SECTORES, ¿CREE QUE SON LOS NUEVOS MODELOS LOS QUE DEBERÍAN ADAPTARSE A LA REGULACIÓN ACTUAL (SECTORIAL Y GENERAL) O BIEN CONSIDERA NECESARIA UNA MODIFICACIÓN DE DICHA REGULACIÓN PARA TENER EN CUENTA TODOS LOS MODELOS DE ACTIVIDAD? ¿EN QUÉ CREE QUE DEBE CONSISTIR ESTA MODIFICACIÓN?

En lo que respecta a esta pregunta, deben distinguirse los modelos a los que se les aplica alguna regulación, de aquéllos a los que no. En efecto, y en lo que aquí interesa, no existe regulación actual que afecte a los modelos de *carpooling*.

De esta forma, aquellos modelos a los que no se les aplica la normativa actual, como el *carpooling* (radicalmente distintos de los modelos de arrendamiento de vehículos con conductor sin licencia, por principios, economía y funcionamiento) no requerirían a nuestro juicio regulación adicional. En todo caso, únicamente sería procedente una normativa que: (i) confirmarse la legalidad de compartir gastos y (ii) estableciera límites para garantizar que el uso de este tipo de modelo es siempre con un fin colaborativo. Es decir, en caso de regularse la actividad habría de ser una regulación de mínimos con el fin de resaltar aún más la naturaleza originaria de la actividad, siendo suficientemente amplia como para que tengan cabida distintas fórmulas dentro del propio concepto.

Por otra parte, en lo que se refiere a la regulación del taxi y VTC, si bien la actividad de plataformas como *Uber* no es compatible con la que actualmente existe, sí que sería posible disminuir la regulación de dichos sectores. Por lo general, el sector del transporte se encuentra excesivamente regulado y la emersión de nuevos modelos en este sector no manifiesta sino la necesidad de que se modifiquen una serie de elementos. Por ejemplo, parece que la existencia de competencia en precios o la diferenciación entre distintos tipos de vehículos podrían ser novedades beneficiosas para el consumidor.

En este sentido, la regulación debe asegurar en todo caso la seguridad del usuario y solventar en la medida de lo posible la asimetría de información. De esta manera, indudablemente se podrían tomar varias medidas para paliar estos efectos, sin que necesariamente el régimen de licencias actual tuviera que seguir existiendo. En todo caso, parece que como plataformas para llevar a cabo una actividad profesional, los usuarios deberían cumplir con la regulación existente a estos efectos, principalmente en materia aseguradora y fiscal. Así, incluso aunque se elaborasen unas nuevas normas para el sector del transporte de viajeros, la actividad del usuario-conductor en plataformas como *Uber* debería adaptarse al mismo tiempo a los requisitos legales existentes para iniciar y desempeñar una actividad profesional por cuenta propia.

Esto mismo sucede en lo relativo a las plataformas utilizadas como medio para ofrecer servicios turísticos. En este sentido, pese a que se derogaran las nuevas normas que se están aprobando a estos efectos, la actividad debería también adaptarse en cierto sentido. No obstante, esto no quiere decir que la normativa que se ha confeccionado al respecto sea



la adecuada, pues infiere claros atisbos de haberse elaborado de una manera acelerada, como respuesta a las presiones de un sector concreto que se ha visto afectado por el auge de estas nuevas actividades.

Sin embargo, en cualquiera de los casos, sería preferible una regulación que únicamente sienta unas bases generales, si bien siempre se podrá dar respuesta a situaciones concretas con normas de rango inferior si fuera estrictamente necesario. Esto es debido a que la confección de normativa para casos excesivamente específicos implica que dichas nuevas reglas pasen a encontrarse desactualizadas en poco tiempo, especialmente teniendo en cuenta la velocidad a la que progresa la realidad social. En cualquier caso, sería conveniente la existencia de una regulación estatal de mínimos al respecto y no una divergencia autonómica de regulaciones, como inadecuadamente suele suceder.

En definitiva, nos encontramos ante tres escenarios distintos. Por un lado, nos encontramos con el *carpooling*, que al no verse afectado por la normativa actual, no requeriría una regulación realmente, si bien no debe descartarse la posibilidad de establecer unas pocas reglas para reafirmar su legalidad. Por otro lado, se encuentra la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en transportes intraurbanos, que para ser legal implicaría la desaparición de parte de la normativa de taxi y VTC y, adicionalmente, la adaptación de los usuarios a los requisitos para establecerse como profesional por cuenta propia. Por último, las plataformas relativas al sector turístico deberían encontrar una nueva regulación de ámbito estatal que sentase unas bases para determinar los supuestos en los que se puede hacer uso de las mismas de manera lícita, dejando atrás las actuales normas autonómicas surgidas de manera improvisada para dar solución a un supuesto concreto.

**RESPUESTA A LA CONSULTA PÚBLICA SOBRE LOS NUEVOS MODELOS DE
PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA PLANTEADA POR LA
COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA**

PARTE 2



amovensTM

En Madrid, a 12 de enero de 2015

Estimados Señores,

A continuación exponemos las respuestas a las preguntas proyectadas por la CNMC en la segunda parte de la consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, con el objeto de que sean tenidas en consideración a los presentes efectos.

Diego Hidalgo Demeusois
Fundador y CEO de AMOVENS

1. ¿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?

Por lo general, en el documento correspondiente a esta segunda etapa de la consulta pública se recogen varias de las características de algunos de los nuevos modelos de prestación de servicios que probablemente más relevancia ostentan en la actualidad. No obstante, resulta preciso realizar una serie de puntualizaciones que podrían tenerse en cuenta al respecto, en lo relativo a determinadas afirmaciones enunciadas a lo largo del citado documento.

En términos generales estamos de acuerdo en que 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 consistente en definir la economía colaborativa como el "intercambio entre particulares de bienes y servicios que permanecían ociosos o infrautilizados a cambio de una compensación pactada entre las partes", podría resultar correcta pero la entendemos insuficiente.

En este sentido, a nuestro juicio, para hablar de economía colaborativa en el sentido de una nueva forma de relaciones económicas que puede tener un verdadero impacto en la ciudadanía y en las relaciones interpersonales, 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.

Esta propuesta conceptual dejaría fuera a modelos que, aun disruptivos, no tendrían la consideración a nuestro juicio de colaborativos, tales como las plataformas que permiten a particulares vender bienes o servicios de manera informal, cuando éstos ya existen en la esfera regulada, o algunos servicios innovadores, ofrecidos por empresas a particulares, que no suponen ninguna relación entre pares.

Adicionalmente, en el documento se establece que los nuevos modelos de prestación de servicios ofrecen una eliminación de los intermediarios entre el ofertante y el consumidor final. Sin embargo, cabe mencionar que no se trata de una afirmación que encuentre validez de manera generalizada, puesto que se debe diferenciar entre ciertas plataformas que ofrecen mayor o menor nivel de intermediación según la naturaleza concreta de su funcionamiento. Esto supone un extremo relevante en tanto que, según la referida diferenciación, existirán plataformas que podrían convertirse en un intermediario con incluso más poder que aquél tradicional que sustituyen, cuando su intermediación es más allá de ligera.

En este sentido, las plataformas colaborativas que únicamente ponen en contacto a diferentes usuarios para compartir gastos sobre bienes infrautilizados, ofrecen por lo general

un nivel de intermediación ligero, en el sentido de que sólo se constituyen como un medio para permitir el contacto. 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, lo que en ocasiones puede sustentarse simplemente en el hecho de estar en posesión de un poder de mercado superior al de otras plataformas que ofrecen el mismo servicio.

Por otro lado, 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, derivados de su propia condición de conductor. De esta manera, sería más correcto manifestar que éste último es el verdadero objetivo del conductor cuando comparte su coche, pero nunca "obtener un ingreso" como se afirma en el documento, pues de esa forma no podríamos diferenciar una actividad verdaderamente colaborativa de una que no lo fuera.

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 a los conductores los precios medios de cada trayecto que supondrían un verdadero reparto de los gastos. En cualquier caso, los usuarios podrán elegir el precio libremente, especialmente siempre que el precio que ofrezcan se encuentre incluso por debajo de la media, pero ha de existir implicación por parte de la plataforma de cara a gestionar el cumplimiento de la naturaleza colaborativa de la misma. Por tanto, estos extremos han de tenerse en cuenta a la hora de plantear una descripción de cada actividad, puesto que también supone un elemento diferenciador entre distintas plataformas de consumo colaborativo.

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 ya que:

- Por un lado, los precios medios que rigen en este tipo de plataformas son muy bajos, de manera que si una persona quisiera obtener un beneficio económico habría de anunciar un precio notablemente más alto de la media. Sin embargo, al tratarse de un mercado en constante crecimiento, cualquier usuario que anuncie precios no alineados con la media tiene una probabilidad muy baja de recibir contactos y, por tanto, no resulta viable.
- Por otro lado, esto se agrava si nos detenemos en el hecho de que la mayoría de conductores poseen turismos de un máximo de cinco plazas y, para comodidad de los viajeros –y que esto le revierta positivamente al conductor en el sistema de reputación–, en la mayoría de las ocasiones únicamente se ocupan tres de las cuatro plazas restantes. Esto aumenta aún más la dificultad de obtener rendimientos económicos netos a través de dichas plataformas.
- Además, tanto los usuarios como la plataforma de compartir coche ejercen un cierto control que impide que proliferen usuarios que pretendan desempeñar una actividad profesional, así como otros comportamientos desleales o abusivos.
- Por último, el número de trayectos de larga distancia que una persona puede realizar al día son muy limitados, de manera que las posibilidades de obtener un lucro por dicha actividad disminuyen aún más.

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 desde nuestro punto de vista, 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, principalmente por los siguientes motivos:

i. El servicio no es el mismo en tanto que las plataformas de *carpooling* se establecen como un medio de contacto para los usuarios, sin que se ofrezca directamente la actividad de transporte de viajeros. No se puede equiparar, por tanto, dicha actividad con la de una compañía de autobuses, cuando realmente guarda mayor similitud con, por ejemplo, una red social, que permite el contacto entre personas, aunque con un fin específico, el contribuir a la sostenibilidad económica, la eficiencia de los recursos y la disminución en las emisiones de gases contaminantes del medio ambiente.

ii. Existen diversas actividades en las que el propio vínculo personal entre sujetos puede ser susceptible de sustituir a plataformas de consumo colaborativo y no por ello categorizarlas como competencia. En este sentido, si varios compañeros de trabajo que residen en la misma localidad deciden compartir coche en lugar de ir en autobús a trabajar, esa fórmula sería para dichas personas una posible alternativa al transporte tradicional o a las plataformas de *carpooling*, sin que podamos por ello considerar que el medio de contacto que utilicen sea competidor o desarrolle la misma actividad que el referido servicio de transporte.

Como se puede observar, en lugar de competencia, el hecho de compartir coche representa una práctica privada y una forma de organización humana 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, por lo que no sería correcto afirmar que las plataformas que facilitan compartir coche son competencia de aquéllas.

Por último, ya que los usuarios proponen un precio para compensar ciertos gastos, este precio suele ser bajo, pues no pretende la obtención de un beneficio económico sino de un ahorro en los costes, lo que es causa de que nunca podría existir competencia en precios entre una línea de autobús y un usuario que utilice una plataforma de *carpooling* como conductor.

2. ¿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?

Para dar respuesta a las cuestiones relativas a los efectos de los nuevos modelos sobre el mercado y los sectores apuntados en el documento, debe tenerse en cuenta la diferenciación entre los distintos niveles de auténtica "colaboración" entre usuarios que existe en los diferentes nuevos modelos. De esta manera, mientras que actividades como el *carpooling* suponen legítimamente compartir coche y, por tanto, gastos; otras como los servicios de transporte urbano con chófer sin licencia acarrear que una actividad profesional pase a ser realizada por un usuario, en lugar de por el profesional establecido al efecto.

Así, los efectos indicados en el documento, referidos al sector del taxi y VTC, así como a las nuevas plataformas basadas en internet relativas a transporte intraurbano de viajeros, son por lo general acertados. Sin duda, la aparición de nuevos modelos de servicios en este ámbito puede comportar varios efectos positivos sobre el mercado, como la mejora de la competitividad y la reducción del precio para los consumidores. No obstante, entendemos que existen otros efectos que podrían tener una cierta repercusión negativa.

El primero de estos efectos deriva de la propia naturaleza no colaborativa de la actividad, en el sentido de que verdaderamente no se "comparte coche". Por el contrario, el uso de una plataforma de servicio de transporte urbano con chófer sin licencia implica necesariamente la existencia de dos roles claramente diferenciados. Por un lado, se encuentra el usuario, que únicamente utiliza la aplicación para solicitar que se le traslade de un lugar a otro. Por otro lado, se encuentra el conductor, que espera en su coche a que un usuario cercano a él requiera la prestación de servicios. De tal manera, el conductor lleva a cabo una actividad económica lucrativa, muy similar a la de un taxi, sin que pueda calificarse esta operación como propia de "consumo colaborativo".

En este sentido, un efecto que podría generarse es la aparición de nueva economía sumergida, como consecuencia de la existencia de personas realizando actividades profesionales. 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 y abonar las pertinentes cuotas, además de repercutir IVA, declararlo trimestralmente 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, como sucede en el caso de los usuarios de *Uber*, sino que su pretensión es aprovechar el espacio libre que queda en su vehículo para que otras personas, que justamente planean realizar el mismo trayecto, en vez de hacerlo por su cuenta, ocupen una de las plazas libres de su vehículo y contribuyan a amortizar los gastos directos e indirectos en los que se incurre. 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 regulares de autobuses. Sin embargo, es también preciso matizar que, en ocasiones, 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. Esto, sin embargo, es una información que un consumidor en ningún caso podría obtener cuando acude a una compañía de líneas regulares de autobuses.

Asimismo, en el documento se recoge que en cierto modo el *carpooling* puede tener un efecto negativo por la menor ocupación de los vehículos de las líneas regulares de autobuses, en caso de producirse el desplazamiento de demanda desde éstas a las nuevas plataformas. Sin embargo, también debe tenerse en cuenta que los usuarios que deciden compartir coche no únicamente encuentran como sustitutivo las referidas líneas de transporte público, sino también la utilización de su propio vehículo privado. En este sentido, la ocupación de plazas en coches compartidos no necesariamente implica desocupación de los autobuses, sino que también puede comportar la utilización de un menor número de vehículos privados.

Esto último entraña una serie de efectos positivos que no únicamente son externalidades medioambientales. Así, que varias personas con vehículo propio decidan realizar un viaje de manera conjunta, utilizando un único automóvil, 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 igualmente 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, recogidas en el penúltimo párrafo del documento, han sido reiteradamente reconocidas por las autoridades públicas tanto estatales como autonómicas y locales a través de actuaciones y campañas para su promoción y difusión. Esto se observa, por ejemplo, en actuaciones como el Plan del Ministerio de Industria de 4 de marzo de 2011, a través del cual ha financiado proyectos que consisten en "sistemas de incremento del grado de ocupación del transporte privado (*carpooling*, *car sharing*, etc.)", 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 <moveuskadi.amovens.com>, operada igualmente por AMOVENS.

En conclusión, dentro de los nuevos modelos existen evidentes diferencias. Así, no se puede entender que las descripciones de los mismos sean similares, de la misma manera que los efectos que generan diferirán de la misma forma. En este sentido, en caso de diseñarse nueva normativa para regular la economía colaborativa, habrán de tenerse en consideración los referidos efectos para poder proporcionar una regulación adecuada.

**RESPUESTA A LA CONSULTA PÚBLICA SOBRE LOS NUEVOS MODELOS DE
PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA PLANTEADA POR LA
COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA**



amovensTM

En Madrid, a [...] de noviembre de 2014

Estimados Señores,

En atención a la consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa planteada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, "**CNMC**"), se elabora el presente escrito que tiene por objeto responder a las cuestiones planteadas en la misma, así como reflejar la posición de AMOVENS SOLUCIONES S.L. (en adelante, "**AMOVENS**"), empresa cuya actividad guarda estrecha relación con la economía colaborativa. Para ello, además del presente escrito, se ha dado respuesta en los mismos términos al formulario online puesto a disposición en el sitio Web de la CNMC.

A este respecto, sería preciso señalar que AMOVENS es una empresa que opera la plataforma www.amovens.com, cuya actividad consiste en la prestación de un servicio a través de internet, el cual permite a los usuarios compartir coche entre ellos, práctica también conocida como *carpooling*. Para ello, se pone a disposición de los referidos usuarios una plataforma de uso gratuito que permite que los mismos puedan publicar a través de ésta un trayecto que planean realizar, de forma que puedan comunicarse y acordar entre varios de ellos realizar el trayecto en un solo vehículo. Asimismo, AMOVENS ofrece soluciones de *carpooling* para organizaciones públicas y privadas interesadas en facilitar esta práctica a nivel local o interno (www.amovens.com/pro); mediante estas soluciones, las empresas, parques empresariales, universidades o autoridades públicas locales y regionales potencian la práctica organizada del coche compartido entre las personas vinculadas a una misma organización: empleados, estudiantes, clientes, habitantes, etcétera.

Esto permite a los usuarios compartir los gastos que genera el propio viaje, así como la posibilidad de utilizar un único automóvil, lo que es sin duda una solución óptima en términos de eficiencia. Asimismo, para garantizar la seguridad del viaje, AMOVENS exige que todos los conductores que compartan su coche a través de este servicio dispongan de un seguro de responsabilidad civil en regla, que cubra los daños que el conductor del vehículo pueda causar a terceros, incluidos los acompañantes.

Como se podrá comprobar, a lo largo del presente escrito, AMOVENS establecerá la diferenciación existente entre distintas actividades indiscriminadamente calificadas como de "economía colaborativa", cuando no son equiparables entre sí. De esta manera, se distinguirá entre dos grupos de plataformas:

- i. Un grupo en el que se engloban aquéllas que son una vía para que los usuarios lleven a cabo una actividad profesional para obtener beneficio económico;
- ii. Otro grupo en el que tienen cabida las plataformas que surgen como un punto de conexión para que distintos usuarios verdaderamente compartan gastos.

Así, las actividades colaborativas que encajan en este segundo grupo, cuentan con una utilidad social, que resulta especialmente relevante en lo referente a optimizar la movilidad de los ciudadanos, además de favorecer una utilización eficiente de los recursos, con los efectos positivos que ello conlleva de cara a mejorar la sostenibilidad y el medio ambiente.

De esta manera y en base a lo anterior, se expondrán a continuación las respuestas a las preguntas proyectadas por la CNMC en la referida consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, con el objeto de que sean tenidas en consideración a los presentes efectos.

Diego Hidalgo Demeusois
Fundador y CEO de AMOVENS

1. ¿EXISTE ALGUNA OTRA REGULACIÓN RELEVANTE DE LOS SECTORES PLANTEADOS QUE NO HAYA SIDO DESCRITA?

En primer lugar, en lo que concierne a lo planteado en esta pregunta, por lo general en el documento de la consulta pública se recoge la regulación de esas actividades concretas, si bien no se profundiza excesivamente en la normativa autonómica y local, que goza de gran relevancia a estos efectos. Esto se observa, por ejemplo, en lo que respecta al transporte urbano, pues procede hacer referencia en este extremo a la Sentencia de 27 de junio de 1996 del Tribunal Constitucional, que declaró nulos varios artículos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, al considerar que la regulación por el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial. Esto explica, por ejemplo, que las licencias para ejercer la actividad de taxi o VTC sean municipales.

Asimismo, la normativa autonómica es relevante, como sucede en el caso de los alojamientos turísticos, pues, a modo de ejemplo, el Decreto 79/2014, de 10 de julio, por el que se regulan los apartamentos turísticos y las viviendas de uso turístico de la Comunidad de Madrid, afecta trascendentalmente a las actividades calificadas como de consumo colaborativo en lo que respecta a este sector, existiendo normas similares en otras comunidades autónomas, como en Cataluña.

Adicionalmente, cabe mencionar que existen algunas actuaciones por parte de distintas autoridades públicas que pueden ostentar una cierta trascendencia en tanto que afectan directamente a estas actividades, por lo que se deberían tener en cuenta a estos efectos. En concreto, nos referimos a los siguientes actos y actuaciones:

- i. Por un lado, existe una publicación de la propia CNMC en su sitio Web, de fecha de 16 de julio de 2014, en la que establece que la economía colaborativa en muchas ocasiones ofrece una asignación más eficiente de los recursos y que *“una regulación innecesaria o desproporcionada perjudicaría a los consumidores y al interés general, además de suponer un obstáculo a la competencia efectiva”*.
- ii. En contraste, podemos traer a colación la Comunicación del Ministerio de Fomento de 9 de junio de 2014, en la que dicho Ministerio, a raíz de las polémicas acontecidas a causa de la aparición de la aplicación móvil denominada *Uber*, confirma que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres exige que las personas y empresas que realicen transportes de viajeros por cuenta ajena en vehículos de turismo mediante retribución económica, se encuentren previamente autorizados por la Administración. Es decir, subraya que la actividad de un usuario que utilice una aplicación como la anteriormente mencionada para obtener rendimientos es ilegal, recogiendo el régimen de sanciones al que se vería expuesto en caso de incumplir la normativa. Esta actividad ha sido denominada por parte de algunas empresas como *ridesharing*, de manera que la actividad de estas empresas de arrendar automóviles con chófer se reviste con una artificiosa apariencia de que se comparte coche, cuando no es así. Cabe aludir a este respecto, que el propio Ministerio aclaró que existía una distinción entre dicha actividad, y la de compartir gastos a través de *carpooling*, que sí consideró legal.
- iii. Por otro lado, encontramos asimismo un Plan de Medidas Urgentes de Ahorro y Eficiencia Energética de fecha de 4 de marzo de 2011, realizado por el Ministerio de Industria, a través del cual ha financiado proyectos que consisten en *“sistemas de incremento del grado de ocupación del transporte privado (carpooling, car sharing, etc.)”*. De esta manera, observamos en este caso una convalidación tácita del Gobierno en lo que se refiere a la validez de ciertas actividades de consumo colaborativo, como es el *carpooling*. Esto mismo lo podemos encontrar en la resolución de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información de 14 de diciembre de 2011, en la cual otorga una ayuda económica para establecerse a una empresa de *P2P car sharing*. Asimismo, cabe traer a colación que, de hecho, el Ministerio firmó un acuerdo con AMOVENS para la difusión de esta práctica.
- iv. Por último, podemos comprobar que, al igual que muchas empresas, ciertas entidades e instituciones públicas utilizan servicios para fomentar la utilización de automóviles compartidos. Por ejemplo, encontramos el caso del Gobierno Vasco, que cuenta con un portal para el uso del coche compartido *<moveuskadi.amovens.com>*, operado por AMOVENS.

En cualquier caso, una dificultad adicional en este sentido es que existen otras actividades de consumo colaborativo que, si bien aún no han adquirido la misma repercusión, pronto la adquirirán. Si tenemos en cuenta dichas actividades, existe mucha más regulación que afecta al consumo, como puede ser cualquier clase de regulación relativa a los arrendamientos, incluida la normativa tributaria como la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas o la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

2. ¿ESTÁ DE ACUERDO CON LAS JUSTIFICACIONES APUNTADAS PARA LA REGULACIÓN EXISTENTE EN ESTOS SECTORES? ¿QUÉ OTRAS JUSTIFICACIONES EXISTEN?

El principal problema que reside en las referidas regulaciones es que las mismas no se elaboraron previendo la posible existencia o aparición de la economía colaborativa existente en la actualidad. De esta manera, las justificaciones planteadas son válidas para aquellas actividades que concibe la propia regulación, pero no tanto para los nuevos modelos de economía colaborativa surgidos con posterioridad.

No obstante, esto en ocasiones encuentra su excepción en algunas normas que se aprueban de manera específica para resolver las vicisitudes creadas dentro de un sector por la aparición de prácticas calificadas como de consumo colaborativo. Esto sucede con el anteriormente citado Decreto 79/2014 de la Comunidad de Madrid, que en su exposición de motivos determina lo siguiente: *“hay que tener en cuenta que el sector turístico es uno de los sectores más 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 “on line”, por lo que sería poco efectivo y nada práctico dar la espalda a nuevas tendencias que, de hecho, se han impuesto de forma general en Europa y Estados Unidos, referidas al uso del alojamiento privado con fines turísticos”*.

Así, en la citada norma se establece claramente que la misma tiene como objetivo *“ paliar los efectos de la inmersión en el ámbito turístico de una sobreoferta descontrolada de viviendas destinadas al uso turístico”*. Como vemos, la exposición de motivos pretende justificar la aprobación de este Decreto alegando que es necesario controlar la oferta y el número de operadores para garantizar la eficiencia del mercado, si bien en el propio preámbulo de la norma se reconoce adicionalmente la existencia de presiones por parte de las empresas del sector afectado, pues establece que es necesario *“acabar con situaciones de intrusismo y competencia desleal constantemente denunciadas por las asociaciones del alojamiento madrileño”*.

Asimismo, las justificaciones que se plantean en la consulta pública, no recogen una posible justificación adicional, que probablemente se encuentra detrás de varias de las regulaciones existentes en estas actividades. Esto es, la eliminación o aminoración de la existencia de economía sumergida, así como asegurar que la administración identifique a los operadores a efectos de control tributario. Esto, por ejemplo, lo podemos observar en el caso del sector del taxi, pues sus precios y transacciones se encuentran regulados, en gran medida, en lo que refiere a lograr este fin.

Esto deriva no únicamente de los rendimientos que obtienen los profesionales, sino del propio consumo de los usuarios, que debería verse gravado en caso de encontrarnos ante una prestación de servicios según el artículo 11.2 de la Ley del IVA, que engloba los transportes o los servicios de hostelería y acampamento. Sin embargo, esto debería encontrarse diferenciado según el tipo de actividades porque, como se especificará más adelante, no nos encontramos ante la misma situación cuando realmente se comparte un recurso o cuando un consumidor pasa a realizar una actividad profesional obteniendo beneficio de ella.

3. ¿QUÉ PROBLEMAS PLANTEA LA REGULACIÓN DE ESTOS SECTORES?

Como ya se ha especificado, los problemas que plantea la regulación de estos sectores giran en torno a que no se ha diseñado de acuerdo con la realidad existente actualmente. En este sentido, **existen indistintamente actividades que serían positivas en términos de eficiencia que podrían encontrarse con dificultades derivadas del contenido de ciertas normas**, mientras que existen otras perjudiciales en diferentes sentidos que encuentran una situación de vacío legal que justifica su continuidad. Esto suscita, por tanto, que la normativa en muchas ocasiones no conduzca a los resultados verdaderamente deseables.

De esta manera, la normativa debería confeccionarse teniendo en consideración la distinción existente entre distintas actividades que, si bien se califican indistintamente como de "consumo colaborativo", no podemos entender que sean similares en lo que a implicaciones jurídicas se refiere y, como consecuencia, no se podría dar el mismo tratamiento jurídico a todas ellas. Así, podemos distinguir dos grupos diferentes de plataformas donde se engloban las actividades colaborativas:

- i. Por un lado, existen las plataformas que surgen como **nexo de unión entre consumidores y profesionales**, o bien entre **consumidores con otros usuarios que, gracias a la plataforma, acaban desempeñando una actividad profesional** con *animus lucrandi*, permitiendo, en ocasiones, obviar las reglas mediante las cuales se rigen la mayoría de los operadores en sectores regulados. En este tipo de plataformas, un usuario ejerce una actividad económica remunerada. Bajo este grupo se englobarían, por ejemplo, algunas plataformas que fomentan la actividad del transporte intraurbano de personas, a través de la cual un sujeto, gracias a una aplicación móvil, consigue contratar con clientes que le retribuyen por llevarlos de un punto a otro, asumiendo una actividad similar a la de un taxi.
- ii. Por otro lado, se encuentran otras plataformas que posibilitan una **cooperación entre distintos usuarios**, de manera que efectúen una utilización más eficiente de un bien o servicio concreto. En este supuesto, por tanto, no existe un sujeto que se encuentre desempeñando una actividad profesional, sino que **se da verdaderamente un consumo colaborativo en sentido estricto**, en tanto que se realiza un uso compartido de determinados recursos. De esta manera, en estos casos, cuando existe un pago o compensación económica, no tiene como objetivo obtener rendimientos de la actividad, sino amortizar o compensar los gastos que se derivan de la utilización o mantenimiento del propio bien o servicio que va a ser compartido. Dentro de este grupo se podría encontrar, por ejemplo, la actividad conocida como *carpooling*, la cual permite que un individuo, que debe realizar de antemano un trayecto concreto, se ponga en contacto con otros usuarios que necesiten efectuar el mismo recorrido, de manera que dichas personas puedan compartir los gastos derivados del propio viaje, así como realizarlo de manera más sostenible utilizando un único vehículo.

El problema se plantea en tanto que la regulación existente no tiene en consideración esta diferenciación, de manera que algunas de las actividades del primer grupo, que podrían resultar perjudiciales en lo que se refiere a la competencia y la consecución de beneficio para los consumidores, en ocasiones se pueden realizar gracias a que se sustentan en vacíos legales que permiten que aparezcan nuevos operadores en un sector que no se rigen por la regulación aplicable.

Esto, además, se agrava en los casos en los que la regulación pretende solventar situaciones de fallos de información con repercusión en el ámbito de la seguridad y, sin embargo, gracias a una plataforma, ciertos profesionales encuentran la vía para operar sin ofrecer las garantías necesarias. Cabe indicar, adicionalmente, que esto cuenta con repercusiones en lo referente a la competencia, en tanto que las barreras de entrada no serían similares para todos, lo que supondría que aquéllos que cumplieran con la regulación se encontrarían en una situación de desventaja clara que repercutiría en ver claramente limitada su posibilidad de competir en precios.

Por otro lado, el problema también surge cuando pueden encontrarse en la regulación ciertos obstáculos para ejercer actividades colaborativas de las englobadas en el segundo grupo, cuando éstas son por lo general beneficiosas con respecto al interés general. De esta forma,



son en su mayoría deseables en tanto que suponen una auténtica práctica colaborativa que encuentra su justificación en la eficiencia económica, a la que debe añadirse la relevante repercusión medioambiental beneficiosa que ello conlleva, así como el mejoramiento de la sostenibilidad, la optimización en la utilización de los recursos y las implicaciones de cara al progreso de la sociedad en general, que se manifiesta en el desarrollo de la movilidad y la comunicación de las personas.

Como se puede apreciar, este segundo grupo posee un componente social claramente diferenciado, mientras que el primero, pese a que coloquialmente se comprende dentro del consumo colaborativo, esconde una naturaleza distinta, ya que no se establece sino como un medio para llevar a cabo una actividad económica. En este sentido, no podemos entender que en estos casos exista técnicamente un "consumo colaborativo", por lo que el tratamiento de la regulación debería divergir a estos efectos.

4. A LA LUZ DE LO ANTERIOR, ¿CONSIDERA QUE LA REGULACIÓN EXISTENTE EN ESTOS SECTORES ES NECESARIA Y PROPORCIONADA?

A este respecto, al igual que en la respuesta anterior, de nuevo nos encontramos ante la necesidad de dividir las actividades que producen o no producen un beneficio o mejora en términos de eficiencia. Por ejemplo, si atendemos a la regulación del transporte intraurbano de viajeros, hemos de reparar en que 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 adicionalmente cuenta con consecuencias en el ámbito de la seguridad.

De esta forma, la realización de esta actividad económica cuenta con una regulación, que si bien puede ser considerada excesiva en algún extremo, es en cierta parte proporcionada en atención a sus implicaciones. Cabe añadir que podría reforzarse el cumplimiento de las obligaciones que establece la regulación en aquellos supuestos en los que tenga lugar la situación descrita anteriormente, en la que un usuario de una plataforma pase a llevar a cabo una actividad económica sin cumplir con la regulación.

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, puesto que es algo completamente distinto.

De esta manera, en caso de encontrarnos ante una actividad de *carpooling*, entrarán en juego personas que, en lugar de utilizar un vehículo privado cada una de ellas, deciden realizar el viaje en conjunto con el objeto de compartir los gastos y utilizar los recursos de manera más eficiente. En este contexto, 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.

De tal modo, no puede considerarse que unas personas que vayan a realizar un trayecto con su vehículo privado y que deciden compartir el coche, puedan ostentar una relación de competencia con una compañía de autobuses, ni siquiera cuando los trayectos coincidan, pues en el primer caso no se trata de una actividad profesional, no existiendo por tanto una competencia en precio entre unos y otros. Esto se debe a que en el caso del *carpooling* el propietario del vehículo únicamente reembolsa el gasto que produce el propio viaje, así como en ocasiones gastos indirectos como pueden ser el mantenimiento del automóvil en cuestión. Una empresa de transportes, por el contrario, tiene como objetivo la obtención de beneficio económico, por lo que no son situaciones equiparables.

Por último, sería preciso analizar las implicaciones que lo expuesto acarrea en lo que se refiere a actividades relacionadas con el arrendamiento de cualquier clase de bien. Se deben distinguir nuevamente los supuestos en los que un individuo está llevando a cabo una actividad profesional y, como consecuencia, obteniendo un beneficio económico de la actividad; 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.

A este respecto, consideramos que debería preverse en la normativa una libertad para esta última actividad en tanto que se está optimizando la utilización de los recursos, con los importantes beneficios que ello conlleva. De hecho, en otros países, como Alemania, la normativa de aplicación permite una libertad total en el arrendamiento de bienes por parte de los usuarios, sin que esa renta puntual y específica que tiene como objetivo optimizar el rendimiento de sus bienes y amortizar los gastos que produce suponga una presunción de que se está llevando a cabo una actividad empresarial.

En este sentido, consideramos que en principio el arrendamiento entre particulares debe estar completamente permitido, siempre y cuando suponga un auténtico consumo colaborativo que tenga como objetivo compartir los gastos que derivan de la misma propiedad o mantenimiento del propio bien. Por tanto, 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, por ejemplo, con otras actividades como el *P2P car sharing*, 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 que conlleva el mantenimiento del automóvil. Gastos que, además, son generalmente superiores a la compensación que se obtiene, de manera que la actividad no acarrearía lucro en tanto que los gastos se amortizan solo parcialmente. Además, esto es beneficioso en tanto que permite limitar la utilización desproporcionada de automóviles para algunas personas que únicamente lo requieren en un momento puntual, lo que repercute en un beneficio medioambiental, además de contribuir a descargar los municipios de los elevados niveles de tráfico urbano de automóviles y contaminación con los que cuentan. Todo ello justifica que no sería proporcionada una normativa que coarte o interponga obstáculos a una actividad como la descrita.

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 se obtenga un beneficio económico, de manera que la retribución recibida supere de manera significativa el coste del bien o servicio que se comparte. De este modo, apuntamos nuevamente a que la regulación ha de contemplar esto para diferenciar entre los distintos tipos de actividades.

Observaciones de la Asociación de Usuarios de la Comunicación a la Consulta de la CNMC sobre economía colaborativa

Don Alejandro Perales Albert, con DNI 02702058 H, en su calidad de presidente de la Asociación de Usuarios de la Comunicación, viene a presentar las siguientes observaciones en nombre de la mencionada Asociación, visto el documento elaborado por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa sometido a consulta pública.

ANTECEDENTES

En primer lugar, el documento sometido a consulta aborda los “objetivos públicos que persigue la regulación” en su apartado primero, exponiendo desde el punto de vista general, los principios en base a los cuáles la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, considera que se debe abordar la intervención pública en las actividades económicas.

A tal efecto, resume los que denomina como “fallos de mercado” o ineficiencias, clasificándolos en tres apartados:

- Unas estructuras de mercado no competitivas, como es el caso de los mercados oligopolísticos y monopolísticos.
- La existencia de externalidades que provocan que no todos los efectos de la producción y el consumo se reflejen directamente en el precio de mercado, al existir costes y beneficios económicos vinculados a las transacciones que no se encuentran internalizados y no se incorporan a los precios libremente negociados, de forma que dichos precios no reflejan el valor social de los bienes.
- Los problemas relacionados con la información en los mercados, o, para ser más exactos con el déficit de información por parte de productores y consumidores. La realidad demuestra que frecuentemente alguna de las partes (muy especialmente los consumidores) no tiene la posibilidad de acceder al conocimiento o interpretación correcta de toda la información de la que disponen otros agentes involucrados, produciéndose asimetrías que además de ser injustas introducen ineficiencias en el funcionamiento del mercado.

Teniendo en cuenta lo anterior, la CNMC señala en su documento que para determinar la necesidad de regulación debe tenerse en cuenta la proporcionalidad de la medida, en el sentido de ser el instrumento más adecuado para la consecución del objeto que se persigue, teniendo en cuenta un análisis de los costes y beneficios, para no caer en una

“sobrerregulación” que pueda acentuar los problemas que, inicialmente, se pretendían solucionar con la norma adoptada.

En su segunda parte, el documento aborda dos sectores diferentes:

- a) El del transporte de viajeros por carretera (taxi, VTC y líneas regulares de autobuses), indicando que mientras la actividad de transporte de viajeros por autobús en líneas regulares internacionales y el discrecional nacional es de libre acceso a los operadores, las líneas regulares de autobús urbano e interurbano, y los servicios de taxi y VTC, requieren autorización administrativa para acceder al ejercicio de la actividad.
- b) El de alojamientos turísticos que, aún tratándose de un sector liberalizado en cuanto al acceso al ejercicio de la actividad, cuenta con una extensa regulación de ámbito autonómico y municipal. El documento se centra en las categorías de hoteles, apartamentos turísticos y viviendas de uso turístico.

A partir del mencionado informe, la Comisión formula en su Consulta las cuatro siguientes preguntas:

- 1.- Existe alguna otra regulación relevante de los sectores planteados que no haya sido descrita?.
- 2.- ¿Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores? ¿Qué otras justificaciones existirían?.
- 3.- ¿Que problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?.
- 4.- A la luz de lo anterior, ¿Considera que la regulación existente en estos sectores es necesaria y proporcionada?.

OBSERVACIONES

Consideración previa

A pesar del epígrafe bajo el cual se plantea la Consulta, la denominada “economía colaborativa” que se está implantando socialmente como consecuencia del desarrollo de Internet y del impacto de la crisis económica, en realidad ésta se centra en la prestación de servicios de dos sectores concretos, transporte de viajeros y alojamientos turísticos.

Por parte del CCU, se echa en falta un debate más amplio que verdaderamente abra un debate sobre el impacto de la denominada “economía colaborativa”, su implantación, las diferentes formas de prestación y sus tipologías, lo que, no figura en el documento que se somete a Consulta Pública.

El progresivo agotamiento del sistema actual de desarrollo económico y su incapacidad para satisfacer las demandas individuales y colectivas de los ciudadanos hace conveniente la emergencia de alternativas que se adapten además a las nuevas necesidades y retos que plantea un futuro tejido en redes digitales.

La economía colaborativa tiene como consecuencia un consumo colaborativo que puede suponer un comportamiento resiliente frente a la actual situación económica y financiera, y que puede ofrecer respuestas a las incertidumbres crecientes que provoca la crisis económica. Puede representar una oportunidad para retomar la senda de un desarrollo sostenible en lo económico, humano en lo social, y armónico con el planeta en lo medioambiental.

El consumo colaborativo derivado de la economía colaborativa puede suponer una herramienta de mercado complementaria con la que reiniciar y regenerar el mercado, saneándolo y haciéndolo más equilibrado y sostenible.

Existe una tendencia derivada del consumo colaborativo ya que promueve valores cooperativos y el ejercicio de la solidaridad para una mejor redistribución de la riqueza. Esto es así, en la medida que plantea el consumo no como una mera posesión de bienes sino como el acceso compartido a su disfrute, para la satisfacción de necesidades reales y la realización personal ajena al consumo simbólico y la persecución de deseos inducidos.

A este respecto, el poder de la colaboración y el compartir a través de la tecnología acabarán cambiando la forma de concebir la propiedad y las relaciones comerciales. El producto ya no siempre se vende o se alquila, sino que en ocasiones redistribuye o comparte pues, compartir resulta rentable y sostenible.

Basta con reflexionar acerca de la digitalización de los contenidos (fotografías, música, vídeos, libros,...) para comprobar que dicha digitalización ha permitido a mucha gente darse cuenta de que, en muchos casos, lo importante no es la posesión física de un bien sino la posibilidad de acceder a los beneficios que aporta en el momento en el que se necesita, y más aún si ello exige un menor desembolso, una menor dependencia y una menor disponibilidad de tiempo o de espacio.

Se ha dicho que el consumo colaborativo y, las actividades económicas que desarrolla, representan un nuevo estadio en el que la gente se encuentra en Internet para compartir fuera de Internet. Y también se ha descrito acertadamente por su función de *poner en circulación todo aquello que existe*.

La economía colaborativa se aborda desde un triple ámbito:

- De consumidor a consumidor (C2C),

- De empresa a consumidor (B2C) y
- De empresa a empresa

Clase de actividades o servicios de economía colaborativa:

No obstante, en todo caso, debería diferenciarse entre las actividades realizadas por los particulares que carecen de ánimo de lucro y las actividades que generan beneficios (fundamentalmente) dinerarios a quienes las ejercen. Y, en este último caso, habría de reflexionarse sobre si se considera que éstas últimas deben contar con una regulación específica o bien con un tratamiento idéntico a las demás actividades económicas.

En todo caso, antes de procederse al planteamiento de una reforma normativa, debería procederse, con carácter previo, a examinar y estudiar lo siguiente:

- Recopilación de datos estadísticos de los sectores afectados, tanto de los propios sectores, como de estadísticas oficiales.
- Consolidación de la normativa existente, que está muy dispersa, tanto en lo que respecta a la protección del consumidor (comercio electrónico, protección de datos, comunicaciones electrónicas, la normativa general de defensa del consumidor), como a la normativa de acceso a las actividades y los requisitos exigibles.
- Evaluación de la necesidad y proporcionalidad de las obligaciones de servicio público existentes y de las denominadas condiciones o exigencias imperativas que pueden resultar dignas de protección.

Es muy posible que una parte importante de las actividades de la denominada economía colaborativa, las cuales se desarrolla mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas eliminando intermediarios, puedan ofrecer mejores precios al usuario final del servicio. Pero es importante procurar que en dichas actividades no se produzca una merma o disminución del nivel de protección del que gozan los consumidores en el marco de la “economía convencional”.

Papel de las organizaciones de consumidores y de las Administraciones Públicas

Dada la situación existente en la actualidad, debería propiciarse desde las autoridades reguladoras ámbitos de encuentro entre las empresas de los sectores ya existentes, las nuevas empresas de la denominada “economía colaborativa” y las organizaciones de consumidores, para intentar definir un marco de acuerdo que permita la incorporación de nuevos modelos de oferta y demanda que puedan convivir en el mercado con los modelos tradicionales y, sobre todo, que garanticen similares derechos a la ciudadanía.

Todo ello, puede llevar a encontrar nuevos entornos de regulación que amparen desarrollos de actividad novedosos y diferentes, sin suponer un problema de desregulación total de los sectores ni que medien acusaciones sobre el ejercicio de competencia desleal en determinados ámbitos.

Los consumidores y usuarios en el ámbito de la economía colaborativa

Aunque la posibilidad de acceder a bienes y servicios a precios reducidos pueda ser contemplada por algunas personas como una oportunidad y un beneficio en sí misma, es importante no olvidar que en muchas ocasiones con el señuelo del bajo precio o incluso de la gratuidad, en realidad podemos encontrarnos ante un conjunto de prácticas ilícitas y en un entorno sin garantías para con los derechos fundamentales de los ciudadanos ni para con su seguridad en tanto que los consumidores y usuarios. Es decir, de acuerdo con la definición de éstos recogida en el artículo 3 del TRLGDCU, en tanto que *“personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional”*.

En estos casos, el contexto en el que se produce ese acceso a los bienes y servicios puede privar al consumidor de todos los derechos de carácter solidario que éste ha adquirido en los últimos años; por ejemplo, cuando el oferente no se reconoce como tal y el promotor de la actividad se presenta como un mero intermediario tercero sin la suficiente regulación legal o deontológica que le obligue a responder ante las posibles deficiencias de la oferta, cuando el bien o servicio recibido no se corresponda con lo demandado, o cuando no se dan las condiciones esperables para su utilización.

Si no se reconoce la existencia de una relación entre oferentes y demandantes, es posible que tampoco existan garantías relativas a la recepción de información precisa sobre las características del producto o sobre las características del prestador del servicio. Que se prescinda de la denominada *“información precontractual”*, que se basa en el principio de veracidad, sin que quepa oponerse por tanto a las cláusulas abusivas que pudiera contener y que, generalmente, limitarán los derechos de los consumidores. Lo mismo puede decirse del derecho de desistimiento o de la asistencia postventa. Y, finalmente, tampoco se garantizarían los derechos de los usuarios en el uso de sus datos personales.

Es decir, la regulación en el ámbito de la economía colaborativa es la que permitiría contemplar la posibilidad de infracciones en materia de protección de los consumidores, susceptibles de imposición de una sanción administrativa.

El mencionado TRLGDCU contiene las disposiciones en materia de procedimiento sancionador e infracciones y sanciones, en sus artículos 46 a 52 ambos inclusive:

El artículo 46 regula los principios que deben regir el ejercicio de la potestad sancionadora por las Administraciones Públicas competentes, teniendo estos preceptos, según la

Disposición Final Primera, el carácter de “básicos”. Hay que indicar que el TRLGDU hace mención a las “Administraciones Públicas competentes” que, en el uso de su potestad, sancionarán las conductas infractoras para ajustarse a la pluralidad de competencias que se proyectan sobre la materia de protección de los consumidores y usuarios, empleando así una referencia neutra que puede corresponder al Estado, a las Comunidades autónomas e incluso a los Entes locales en atención a la distribución de competencias en materia de consumidores y usuarios, dado su carácter multidisciplinar.

Este artículo 46 se refiere también a la vinculación entre el ejercicio de la potestad sancionadora y la existencia de conductas tipificadas como infracción en materia de protección de los consumidores y usuarios. En su apartado 1 viene a admitir la coexistencia de sanciones administrativas con las consecuencias que pueden derivarse de la responsabilidad por los hechos constitutivos de infracción en el ámbito civil y penal, principalmente. Y en su apartado 2.2 consagra para estas infracciones el mencionado principio *non bis in idem*, que deriva del artículo 25.1 de la Constitución y es recogido por las leyes que regulan la potestad sancionadora, como el artículo 133 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

El artículo 47 del TRLGCDU determina la Administración competente para la incoación del expediente sancionador en base al principio de territorialidad y la manifestación del riesgo o lesión para los consumidores. El artículo 48 contempla la reposición de la situación alterada por la infracción administrativa y la indemnización de daños y perjuicios. Y el artículo 49.1 regula las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios, de modo que las descargas ilegales en Internet, podrían entrar dentro de las conductas tipificadas siguientes:

“d) La alteración, adulteración o fraude en bienes y servicios susceptibles de consumo por adición o sustracción de cualquier sustancia o elemento, alteración de su composición o calidad, incumplimiento de las condiciones que correspondan a su naturaleza o a la garantía, arreglo, reparación de productos de naturaleza duradera o en general, cualquier situación que induzca a engaño o confusión o que impida conocer la verdadera naturaleza del bien o servicio”.

“g) El incumplimiento de las disposiciones sobre seguridad en cuando puedan suponer un riesgo para los consumidores y usuarios”.

“l) El uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores o usuarios”.

El artículo 51.1 contiene las sanciones a imponer, según sean las infracciones leves, graves o muy graves, con la graduación siguiente:

“a) Infracciones leves, hasta 3.005,06 euros.

b) Infracciones graves, entre 3.005,07 euros y 15.025,30 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de la infracción.

c) Infracciones muy graves, entre 15.025,31 y 601.012,10 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de infracción.”

El mismo precepto regula como medida accesoria a las multas, para los casos de infracciones muy graves, *“el cierre temporal de hasta 5 años del establecimiento, instalación o servicio.”*

Por último, el artículo 52 contempla una serie de medidas accesorias como el decomiso de la mercancía falsificada y la publicidad de las sanciones firmes. En concreto, dicho precepto establece como sanciones accesorias a imponer:

“a) El decomiso de la mercancía adulterada, deteriorada, falsificada, fraudulenta, no identificada o que pueda entrañar riesgo para el consumidor y usuario.

Los gastos derivados de las medidas adoptadas en el párrafo anterior, incluidas, entre otras, las derivadas del transporte, distribución y destrucción, serán por cuenta del infractor.

b) La publicidad de las sanciones impuestas, cuando hayan adquirido firmeza en vía administrativa, así como los nombres, apellidos, denominación o razón social de las personas naturales o jurídicas responsables y la índole y naturaleza de las infracciones, siempre que concurra riesgo para la salud o seguridad de los consumidores y usuarios, reincidencia en infracciones de naturaleza análoga o acreditada intencionalidad en la infracción”.

Por lo que respecta a las prácticas comerciales desleales, la Directiva 2005/29/CE de 11 de mayo, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior, contempla en su artículo 11 los medios de ejecución de lo dispuesto en la misma de la forma siguiente:

“Artículo 11. Ejecución

1. Los Estados miembros velarán porque existan medios adecuados y eficaces para luchar contra las prácticas comerciales desleales, con miras al cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva en interés de los consumidores.

Estos medios deberán incluir disposiciones legales en virtud de las cuales las personas o las organizaciones que tengan, con arreglo a la legislación nacional, un interés legítimo en combatir las prácticas comerciales desleales, incluidos los competidores, puedan:

a) proceder judicialmente contra tales prácticas comerciales desleales, y/o

b) someter las prácticas comerciales desleales a un órgano administrativo competente, bien para que se pronuncie sobre las reclamaciones, bien para que entable las acciones judiciales pertinentes.

Corresponderá a cada Estado miembro decidir cuál de esos procedimientos se adoptará y si conviene que el tribunal o el órgano administrativo esté facultado para exigir el recurso previo a otras vías establecidas para la solución de reclamaciones, incluidas las mencionadas en el artículo 10. Estos procedimientos estarán disponibles con independencia de que los consumidores afectados se hallen en el territorio del Estado miembro en que se encuentre el comerciante o en otro Estado miembro”.

Por su parte, el artículo 13 de la Directiva, se remite a las sanciones a imponer en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales de adaptación de la Directiva, con el tenor literal siguiente:

“Artículo 13. Sanciones

Los Estados miembros establecerán sanciones para los casos de incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las mismas. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias”.

La plena armonización llevada a cabo por la Directiva sólo se encuentra matizada por algunas disposiciones de carácter excepcional que admiten, transitoriamente y con sujeción al cumplimiento de estrictas condiciones, el mantenimiento de normativas nacionales no armonizadas. Este objetivo de lograr un marco normativo único con un elevado nivel estándar de protección es lo que explica que en el artículo 4 de la Directiva se haya establecido la llamada cláusula de “mercado interior” en virtud de la cual, “los Estados miembros no restringirán la libre prestación de servicios ni la libre circulación de mercancías, por razones pertinentes la ámbito objeto de la aproximación que lleva a cabo esta Directiva”. Ya el TJUE se ha pronunciado al respecto en su Sentencia de 23 de abril d 2009(asuntos C-261/07 y C-299/07) declarando que:

“Como prevé expresamente su artículo 4, los Estados miembros no pueden adoptar medidas más restrictivas que las definidas en la Directiva, ni siquiera para garantizar un grado más elevado de protección de los consumidores”.

En idénticos términos se volvió a pronunciar el Tribunal mediante Sentencias de 14 de enero de 2010 (asunto C-304/08) y de 9 de noviembre de 2010 (asunto C-540/08), planteando si los Estados miembros están legitimados para regular las prácticas comprendidas en el ámbito armonizado con la finalidad de promover objetivos dignos de protección distintos de la defensa de los intereses de los consumidores y usuarios. Las conclusiones del Abogado General con respecto al segundo de los asuntos son bastante claras al respecto:

“..se halla en cualquier caso dentro del ámbito normativo de la Directiva 2005/29/CE, sin que sea relevante si esta prohibición de ofertas conjuntas sirve primordialmente a la protección del bien jurídico determinado, la protección de los intereses de los consumidores, de los competidores o del público, en la forma del mantenimiento del pluralismo de los medios de comunicación. En tal medida, a efectos del presente procedimiento prejudicial y desde una perspectiva jurídica no es necesario pronunciarse sobre si, y en qué medida la normativa nacional objeto de litigio persigue, además, como ha alegado el Gobierno austriaco, el objetivo de mantener y de preservar el pluralismo de los medios de comunicación”.

En consecuencia, la naturaleza del interés de los consumidores protegido por la Directiva 2005 -el interés económico- se ha interpretado por el TJUE como un criterio delimitador del ámbito armonizado, de manera que sus normas no afectarían a las disposiciones nacionales dirigidas a proteger intereses de naturaleza diferente a la económica.

La incorporación de esta Directiva al ordenamiento jurídico español se llevó a cabo modificando diferentes normas.

Por una parte, introduciendo en la legislación general para la defensa de los consumidores y usuarios unos requisitos de información que se consideran necesarios en la oferta de bienes y servicios, así como un régimen de comprobación y asistencia al cliente, y tipificando como infracción en materia de defensa de consumidores y usuarios *“el uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores o usuarios”* (artículos 19 a 21 y 49.1.I).

Así, de acuerdo con el artículo 19.2.2:

“A estos efectos, se consideran prácticas comerciales de los empresarios con los consumidores y usuarios todo acto, omisión, conducta, manifestación o comunicación comercial, incluida la publicidad y la comercialización, directamente relacionada con la promoción, la venta o el suministro de un bien o servicio a los consumidores y usuarios, con independencia de que sea realizada antes, durante o después de una operación comercial.”

Se deduce de la definición transcrita, que incorpora lo recogido en el artículo 2 de la Directiva, que una práctica comercial supone una determinada *“actuación”* llevada a cabo por un *“empresario”* que tiene como destinatario a un *“consumidor”* o usuario. El sujeto activo (agente) de la práctica comercial es, por tanto, un empresario, que viene definido en el artículo 4 del mismo texto refundido como *“toda persona física o jurídica que actúa en el marco de su actividad empresarial o profesional, ya sea pública o privada”*.

Lo relevante, pues, será que el sujeto activo realice una actividad dirigida al mercado. Las personas que actúan en nombre o por cuenta del empresario o profesional, tales como

apoderados, agentes, comisionistas u otros colaboradores, se consideran igualmente sujetos activos de prácticas comerciales, como establece el artículo 2.b) de la Directiva 2005/29/CE. Si un empresario, amparándose en el anonimato que ofrecen determinadas formas de comunicación, como la transmisión de datos a través de internet, realiza prácticas comerciales intentando generar la apariencia de que han sido realizadas por un particular, nos encontraríamos ante un *“falso particular”* cuya naturaleza se podrá poner de manifiesto a través del número, la cuantía o la frecuencia de sus transacciones; su volumen de ingresos; las adquisiciones que realiza, y otras circunstancias.

Por su parte, el sujeto pasivo de las prácticas comerciales a las que se refiere el artículo 19.2 del TRLGDCU debe ser un consumidor o usuario; es decir, según el artículo 3 de esta norma, *“las personas físicas o jurídicas cuando actúan en un ámbito ajeno a su actividad empresarial o profesional”*.

La incorporación de la Directiva de 2005 se ha realizado, en su mayor parte, a través de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (LCD). En concreto, en su artículo 19, esta norma amplía las prácticas comerciales desleales con los consumidores, además de las previstas en los artículos 19 y 20 del TRLGDCU.

Comprende así la LCD dos grupos de normas:

- Un primer grupo formado por los artículos 4, 5, 7, 8 y 20. En estos preceptos se debe realizar un juicio de deslealtad relativo a las prácticas comprendidas en su ámbito de aplicación, lo que requiere una valoración de las circunstancias del caso concreto y de sus efectos sobre el comportamiento económico del consumidor medio.

Concretamente, estos preceptos regulan:

- la denominada cláusula general (artículo 4)
 - los actos de engaño (artículo 5)
 - las omisiones engañosas (artículo 7)
 - las prácticas agresivas (artículo 8)
 - las prácticas engañosas por confusión con los consumidores (artículo 20)
-
- Un segundo grupo, formado por los artículos 21 a 31 de la Ley, que incorpora la lista de prácticas desleales que figura en el Anexo I de la Directiva y que son *“prácticas desleales” per se*, sin necesidad de que se efectúe una valoración de las circunstancias en las que se realizaron ni de su potencial incidencia o impacto en los intereses económicos del consumidor medio. Comprobado en el supuesto concreto que concurren los elementos caracterizadores de la práctica, la autoridad competente debe adoptar la decisión oportuna dirigida a reprimir la conducta, y, en su caso, sancionar al autor.

Las conductas concretas que pueden considerarse prácticas comerciales desleales son las siguientes:

- prácticas engañosas sobre códigos de conducta u otros signos distintivos de calidad (artículo 21)
- prácticas de señuelo y prácticas promocionales engañosas (artículo 22)
- prácticas engañosas sobre la naturaleza y propiedades de los bienes o servicios, su disponibilidad y los servicios postventa (artículo 23)
- prácticas de venta piramidal (artículo 24)
- prácticas engañosas por omisión (artículo 25)
- prácticas comerciales encubiertas (artículo 26)
- otras prácticas engañosas, en especial, la presentación del empresario de forma fraudulenta como un consumidor o usuario (artículo 27)
- prácticas agresivas por coacción (artículo 28)
- prácticas agresivas por acoso (artículo 29)
- prácticas agresivas en relación con los menores (artículo 30)
- otras prácticas agresivas (artículo 31)

Se puede concluir que del régimen jurídico del artículo 19 de la LCD por las autoridades nacionales competentes habrá de atenderse, en primer lugar, al elenco de prácticas comerciales desleales contenido en los artículos 21 a 31 de la Ley. Si una práctica comercial se puede subsumir en uno de esos supuestos, se deberá considerar prohibida, sin necesidad de mayor análisis. Sólo cuando la práctica no esté comprendida en el ámbito de aplicación que se regula en los artículos 5, 7, 8 y 20 se aplicará de forma directa la cláusula general del artículo 4.1, que, ante el supuesto de las descargas ilegales en internet, no puede más que corroborar su ilicitud, pues afecta directamente al comportamiento económico del consumidor y resulta objetivamente contrario a las exigencia de la buena fe que un empresario oferte un servicio con clara trasgresión de los derechos de propiedad intelectual, en la medida en la que ello va contra las prácticas honestas del mercado y distorsiona el comportamiento económico del consumidor.

La advertencia del artículo 19 de la LCD, estableciendo que *“únicamente tendrán la consideración de prácticas comerciales con los consumidores y usuarios, las previstas en este capítulo y en los artículos 4, 5, 7 y 8 de esta Ley”*, sugiere que el legislador ha querido excluir la posibilidad de que disposiciones de esta norma, distintas de las mencionadas, puedan aplicarse a las prácticas comerciales con consumidores. En consecuencia, los únicos preceptos de la LCD que resultarían aplicables a las prácticas comerciales con consumidores serían aquellos que tienen como antecedente a la Directiva comunitaria y que han sido diseñados para proteger los intereses económicos de los consumidores.

En el marco específico de las transacciones electrónicas, la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (LSSI), en su artículo 8.1 señala lo siguiente:

“1. En caso de que un determinado servicio de la sociedad de la información atente o pueda atentar contra los principios que se expresan a continuación, los órganos competentes para su protección, en ejercicio de las funciones que tengan legalmente atribuidas, podrán adoptar las medidas necesarias para que se interrumpa su prestación o para retirar los datos que los vulneran. Los principios a que alude este apartado son los siguientes:

- a) La salvaguarda del orden público, la investigación penal, la seguridad pública y la defensa nacional.*
- b) La protección de la salud pública o de las personas físicas o jurídicas que tengan la condición de consumidores o usuarios, incluso cuando actúen como inversores.*
- c) El respeto a la dignidad de la persona y al principio de no discriminación por motivos de raza, sexo, religión, opinión, nacionalidad, discapacidad o cualquier otra circunstancia personal o social, y*
- d) La protección de la juventud y de la infancia.*
- e) La salvaguarda de los derechos de propiedad intelectual.*

En la adopción y cumplimiento de las medidas de restricción a que alude este apartado se respetarán, en todo caso, las garantías, normas y procedimientos previstos en el ordenamiento jurídico para proteger los derechos a la intimidad personal y familiar, a la protección de los datos personales, a la libertad de expresión o a la libertad de información, cuando estos pudieran resultar afectados.

En todos los casos en los que la Constitución y las leyes reguladoras de los respectivos derechos y libertades así lo prevean de forma excluyente, sólo la autoridad judicial competente podrá adoptar las medidas previstas en este artículo, en tanto garante del derecho a la libertad de expresión, del derecho de producción y creación literaria, artística, científica y técnica, la libertad de cátedra y el derecho de información”.

Es decir, que se contempla que las ofertas a través de internet pueden también vulnerar los derechos de los consumidores y usuarios. La LSSI deja claro en la letra e de su Anexo que mantiene el mismo concepto de “consumidor” que la TRLGDCU, si bien es cierto que su mención debería actualizarse¹.

A mayor abundamiento, el artículo 23.1 de la LSSI señala que los contratos celebrados por vía electrónica han de someterse a las normas de protección de los consumidores y usuarios, y el 21 prohíbe la remisión de comunicaciones comerciales no solicitadas a través de los servicios de la sociedad de la información.

¹ e) «Consumidor»: persona física o jurídica en los términos establecidos en el artículo 1 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

Por lo que se refiere a la actuación contra esas prácticas ilícitas, hay que recordar que, de acuerdo con el artículo 47 del TRLGDCU, se atribuye a las autoridades competentes en materia de consumo la potestad para imponer sanciones a las conductas tipificadas como infracción de defensa de los consumidores y usuarios *“de los empresarios de los sectores que cuenten con regulación específica y las prácticas comerciales desleales con los consumidores y usuarios”*. Por su parte, el artículo 49.1.l) ha tipificado como infracción administrativa el *“uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores y usuarios”*.

En el ámbito judicial, el TRLGDU contempla el ejercicio de la acción de cesación por parte de las asociaciones de consumidores y usuarios a las que se reconoce legitimación activa *“en materia de cláusulas abusivas, contratos celebrados fuera de establecimiento mercantil, venta a distancia, garantías en la venta de productos y viajes combinados”*. Dicha acción puede dirigirse no sólo a conseguir que el demandado cese en su conducta, sino a impedir su reiteración futura (artículos 53 y 54).

También la LCD contempla en su artículo 32 diferentes acciones judiciales que pueden ejercitarse contra las prácticas comerciales desleales con los consumidores:

“1. Contra los actos de competencia desleal, incluida la publicidad ilícita, podrán ejercitarse las siguientes acciones:

1.ª Acción declarativa de deslealtad.

2.ª Acción de cesación de la conducta desleal o de prohibición de su reiteración futura. Asimismo, podrá ejercerse la acción de prohibición, si la conducta todavía no se ha puesto en práctica.

3.ª Acción de remoción de los efectos producidos por la conducta desleal.

4.ª Acción de rectificación de las informaciones engañosas, incorrectas o falsas.

5.ª Acción de resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por la conducta desleal, si ha intervenido dolo o culpa del agente.

6.ª Acción de enriquecimiento injusto, que sólo procederá cuando la conducta desleal lesione una posición jurídica amparada por un derecho de exclusiva u otra de análogo contenido económico”.

Y la LSSI regula también en sus artículos 30 y 31 la acción de cesación a ejercitar contra toda conducta contraria a los intereses *“colectivos o difusos de los consumidores”*, reconociendo a tal efecto la legitimación activa de las asociaciones de consumidores.

Todo ello sin entrar en otro tipo de actuaciones extrajudiciales asociadas a la regulación voluntaria y al arbitraje en materia de consumo, en cuyo marco puede sustanciarse también la defensa de los consumidores y usuarios².

² Véanse, en este sentido, el Título V, Capítulo II del TRCDU; el Capítulo V de la LCD, y el Título II, Capítulo II de la LSSI, así como la Disposición Adicional Tercera de esta norma.

CONCLUSIONES

Realizadas las anteriores observaciones, se procede a constatar sucintamente a las preguntas formuladas:

1.- *Existe alguna otra regulación relevante de los sectores planteados que no haya sido descrita?*

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

2.- *Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores?, que otras justificaciones existirían?:*

Como se ha indicado, consideramos prioritaria definir un marco de acuerdo que permita la incorporación de nuevos modelos de oferta y demanda que puedan convivir en el mercado con los modelos tradicionales y, sobre todo, que garanticen similares derechos a la ciudadanía.

3.- *Que problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?*

Los problemas se plantean en los sectores consolidados ante los nuevos operadores que se introducen en el mercado, ofreciendo mejores condiciones económicas a los consumidores.

Por otra parte, no puede olvidarse la cuestión de las normas imperativas para salvaguardar el nivel de protección existente para los consumidores y la competencia leal en el mercado así como el cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se impongan como requisito de acceso a la prestación del servicio.

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

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.

En Madrid a 24 de noviembre de 2014



Asociación de Usuarios de la Comunicación

Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa
Departamento de promoción de la competencia
Subdirección de Estudios e Informes
Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

AL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE PROMOCIÓN DE LA
COMPETENCIA

RAMÓN ESTALELLA HALFFTER, con D.N.I. 2526069-W, actuando en nombre y representación como Secretario General de la **CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS**, domiciliada en Calle Orense, número 32 y con N.I.F. número G-83353300, **DIGO**:

Que en relación con el documento emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en adelante òCNMCö, sobre la consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, la Confederación Española de Hoteles (en adelante, òCEHATö), en virtud del presente escrito viene a dar respuesta a las preguntas formuladas por la CNMC con el claro objetivo de alcanzar un desarrollo regulatorio eficiente de los nuevos modelos económicos que han surgido en nuestro país.

La Directiva 2006/123/CE del Parlamento europeo y del Consejo, relativa a los servicios en el mercado interior, en adelante la òDirectiva de serviciosö, fija como una de sus máximas òrealizar el mercado interior de los servicios con el debido equilibrio entre la apertura de los mercados y la preservación de los servicios públicos, los derechos sociales y los derechos de los consumidoresö. Siendo como es la libertad en la prestación de servicios una de las máximas del mercado único, este sólo debe de modularse cuando aparezcan razones de interés general entre las que se encuentra el respeto a la efectiva competencia en el mercado.

A continuación se detalla cada una de las conclusiones que propone CEHAT en

cuanto a la futura regulación del sector de alojamientos turísticos:

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

Para formular las presentes alegaciones e intentar llegar a una conclusión lo más homogénea posible, desde la CEHAT hemos intentado hacer partícipes a todas las tipologías de establecimientos que existen entre nuestras asociaciones: desde hoteles de 5 estrellas a campings, pasando por apartahotels y pensiones.

En el documento emitido por la CNMC, se pone de manifiesto la existencia en el sector turístico de normativa a tres niveles: estatal, autonómica y local. Si bien es cierto que la CNMC intenta aludir a todo el compendio legislativo que regula el sector turístico en general, y el del alojamiento, en particular, simplemente se hace referencia *grosso modo* a la legislación previa a la construcción del establecimiento, a aquella necesaria para la construcción, edificación, instalación, prevención de incendios, seguridad y calidad y clasificación del establecimiento hotelero. No obstante, la normativa que un establecimiento hotelero debe soportar va mucho más allá. Hablamos de normativas que inciden en muy diversos aspectos. Como ejemplo (y aún siendo conscientes de que se trata de mucha información, consideramos que es precisamente esta situación de sentirse abrumado la que viven los hoteleros al querer abrir un establecimiento) nos gustaría señalar la normativa que afecta de manera particular a los hoteles (ni que decir tiene que a esta habría que sumar las materias comunes a toda empresa de servicios como son la laboral, protección de datos, comercio electrónico, etc.) y que hemos concretado en normas referidas a los siguientes aspectos, diferenciando como ejemplos las normas que se aplicarían en diferentes puntos, especialmente turísticos, de nuestra geografía:

- Higiene alimentaria.
- Piscinas.
- Residuos,
- Prevención de riesgos laborales.
- Espectáculos públicos y actividades recreativas.

- Accesibilidad.
- Servicios de garaje.
- Electricidad, ascensores y otros mecanismos
- Aguas.
- Derecho de admisión.
- Fichas de policía.

A. **Higiene alimentaria:** Si pensamos en un establecimiento que quiera abrir, por ejemplo, en la provincia de Cádiz, este deberá cumplir, al menos, con las siguientes normas:

- Ordenanza Municipal sobre Higiene alimentaria
- Ley 14/1986, de 25 de Abril, General de Sanidad.
- Decreto 61/2012, de 13 de marzo, por el que se regula el procedimiento de la autorización sanitaria de funcionamiento y la comunicación previa de inicio de actividad de las empresas y establecimientos alimentarios y se crea el Registro Sanitario de Empresas y Establecimientos Alimentarios de Andalucía.
- Real Decreto 3484/2000 de 29 de diciembre, por el que se establecen las normas de higiene para la elaboración, distribución y comercio de comidas preparadas. Es el que establece cómo realizar el Plan General de Higiene y Control de puntos críticos. los responsables de los establecimientos de restauración desarrollarán y aplicarán sistemas permanentes de autocontrol, basados en el Sistema de Análisis de Peligros y Puntos de Control Críticos (APPCC).
- Reglamento (CE) N° 852/2004 del Parlamento europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, relativo a la higiene de los productos alimenticios
- Reglamento UE 169/2011, sobre la información alimentaria facilitada al consumidor.

B. **Piscinas:** en Canarias, se debe de adecuar el ofrecimiento de servicio de piscinas a las siguientes normas:

- Decreto 212/2005 del 15 de noviembre, por el que se aprueba el

Reglamento sanitario de piscinas de uso colectivo de la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Decreto 119/2010, de 2 de septiembre, que modifica parcialmente el Decreto 212/2005, de 15 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sanitario de piscinas de uso colectivo de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Real Decreto 742/2013, de 27 de septiembre, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de las piscinas.
- Resolución de 25 de octubre de 2013, del Director, sobre cursos de reciclaje en Primeros Auxilios, Salvamento y Socorrismo Acuático.

C. **Residuos:** por ejemplo en la Comunidad Autónoma de Canarias se deberá de cumplir, al menos, con:

- Decreto 51/1995, de 24 de marzo, por el que se regula el Registro de Pequeños Productores de Residuos Tóxicos y Peligrosos generados en las Islas Canarias.
- Orden de 14 de mayo de 1996, por la que se regula el Libro Personal de Registro para Pequeños Productores de Residuos Tóxicos y Peligrosos en Canarias.
- Ordenanza Fiscal Reguladora de las Tasas por Prestación del servicio de Tratamiento Integral de Residuos del Complejo Ambiental de Zonzamas. (en trámite modificación según informan en Dpto. residuos Cabildo)
- Ley 1/1999, de 29 de enero de Residuos de Canarias.
- Ley 5/2000, de 9 de noviembre, por la que se derogan los artículos 34 y 35 de la Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias.
- Orden de 16 de septiembre de 2005, por la que se aprueba el modelo normalizado de declaración de la condición de productor de aparatos eléctricos y electrónicos y la gestión de sus residuos.
- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

- Real Decreto 943/2010, de 23 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos.
- Ley 5/2013, de 11 de junio, por la que se modifican la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación y la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

D. **Prevención de riesgos laborales:** en toda España deberá cumplir, al menos, con las siguientes normas:

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales.
- Real Decreto 39/1997, de 17 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de Prevención.
- Real Decreto 486/1997, de 14 de Abril por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en lugares de trabajo.

E. **Espectáculos públicos y actividades recreativas:** si pensásemos en abrir un establecimiento en Alicante deberías cumplir, al menos, con la siguiente normativa:

- Ley 14/2010, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos, modificada por la Ley 8/2012, de 23 de noviembre, de la Generalitat, por la que se Regulan los Organismos de Certificación Administrativa (OCA).
- Decreto 52/2010, de 26 de marzo, del Consell, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 4/2003, de 26 de febrero, de la Generalitat, de espectáculos públicos, actividades recreativas y establecimientos públicos, modificado por el Decreto 120/2012, de 20 de julio, del Consell.
- Instrucción de la Dirección General de Interior de la Conselleria de Justicia y Administraciones Públicas, de 24 de febrero de 1999, sobre el procedimiento de fijación del aforo de los locales que debe constar en el cartel identificativo.

- Decreto 195/1997 de 1 de julio del Gobierno Valenciano por el que se aprueba el catálogo de Espectáculos, Establecimientos públicos y Actividades Recreativas y se regula el registro de empresas, locales y titulares.
- Instrucción de la Consellería de Administración Pública de 23 de enero de 1996 relativa a las directrices para la redacción de los proyectos técnicos para solicitud de licencias de obra de los locales incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley 2/1991 de 18 de febrero de Espectáculos, Establecimientos Públicos y Actividades Recreativas en relación con el Decreto 251/1994 de 22 de diciembre por el que se aprueba el Catálogo de Espectáculos, Establecimientos Públicos y Actividades Recreativas y se regula el registro de empresas, locales y titulares y supletoriamente el Real Decreto 2816/1982 de 27 de agosto.
- Instrucción 23/01/1996 de la Consellería de Administración pública sobre criterios de aplicación normativa en vigor en materia de espectáculos, establecimientos públicos y actividades recreativas.
- Instrucción de 11 de febrero de 1998 de la Consellería de Presidencia por la que se actualizan los criterios de aplicación de la normativa en vigor en materia de Espectáculos, Establecimientos Públicos y Actividades Recreativas fijados por la instrucción de la Consellería de Administración Pública de 23 de enero de 1996.
- Orden INT/1922/2003, de 3 de julio, sobre libros-registro y partes de entrada de viajeros y otros análogos.
- Orden de 18 de diciembre de 2007, de la Conselleria de Gobernación, por la que se regulan los horarios de espectáculos públicos, actividades recreativas y establecimientos públicos, para el año 2008.
- Decreto 197/2008, de 5 de diciembre, del Consell, por el que se regula el derecho, la reserva y el servicio de admisión en los establecimientos públicos destinados a la realización de espectáculos públicos y actividades recreativas.
- Orden PRE/1283/2007, de 10 de mayo, por la que se establecen los términos y requisitos para la expedición de la carta de invitación de

particulares a favor de extranjeros que pretendan acceder al territorio nacional por motivos de carácter turístico o privado.

- Orden PRE/1282/2007, de 10 de mayo, sobre medios económicos cuya disposición habrán de acreditar los extranjeros para poder efectuar su entrada en España.

F. **Accesibilidad:** si pensásemos en abrir un establecimiento en Valencia deberíamos cumplir, al menos, con la siguiente normativa:

- Ley 1/1998 de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.
- Decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano.
- Orden de 25 de mayo de 2004, de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, por la que se desarrolla el Decreto 39/2004 de 5 de marzo, del Gobierno Valenciano en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia.
- Ley 12/2003, de 10 de abril, de la Generalitat, sobre Perros de Asistencia para Personas con Discapacidades.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad. DB SUA con comentarios aclaratorios disponibles conforme consultas recibidas en la Dirección General de Arquitectura, vivienda y Suelo
- Ley 8/2012, de 23 de noviembre, de la Generalitat, por la que se Regulan los Organismos de Certificación Administrativa (OCA)
- Decreto 32/2014 de 14 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Catálogo de Actividades con Riesgo de la Comunitat Valenciana y se regula el Registro Autonómico de Planes de Autoprotección.

G. Servicios de garaje:

- Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos.

H. Electricidad, ascensores y otros mecanismos:

- Real Decreto 424/2005, de 15 de abril, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones para la prestación de servicios de comunicaciones electrónicas, el servicio universal y la protección de los usuarios.
- Real Decreto 57/2005, de 21 de enero, por el que se establecen prescripciones para el incremento de la seguridad del parque de ascensores existente.
- Resolución de 26 de mayo de 2004, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se autoriza la posibilidad de anular el dispositivo de cierre de las puertas de cabina de ascensores cuando éstos sean utilizados por minusválidos con necesidad de silla de ruedas.
- Reglamento de baja tensión e instrucciones técnicas complementarias. Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto.
- Orden ECO / 797 / 2002, de 22 de marzo, por la que se aprueba el suministro de medida y control de la continuidad del suministro eléctrico.
- Decreto 178/1998, de 16 de septiembre, por el que se regula la obligatoriedad de instalación de puertas de cabina, así como otros dispositivos complementarios de seguridad en los ascensores existentes.
- Resolución de 27 de abril de 1992, de la Dirección Gral de Política Tecnológica, por la que se aprueban prescripciones técnicas no previstas en la Instrucción Técnica complementaria MIE-AEM 1, del Reglamento de Aparatos de Elevación y Manutención.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

- I. **Aguas:** en Canarias es necesario cumplir con la siguiente normativa:
- Ley 46/1999, de 13 de diciembre, modificación de la ley 29/1985 de aguas. Derogada, excepto la disposición adicional primera, por el apartado 2 de la disposición derogatoria única
 - R.D. Leg. 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de aguas (õB.O.E.ö 24 julio).
 - Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, se aprueba el texto refundido de la ley de aguas
 - Real Decreto 865/2003, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y Control de la legionelosis (b.o.e 171 del 18/07/2003)
 - Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas.
 - Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano.
 - Real Decreto 1120/2012, de 20 de julio, por el que se modifica el real decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano
- J. **Derecho de admisión:** Un establecimiento que pretenda operar, por ejemplo, en Sevilla, deberá cumplir al menos con las siguientes normas:
- Decreto 119/2005, de 10 de mayo, por el que se modifican diversos artículos del Reglamento General de la Admisión de Personas en los Establecimientos de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas aprobado por el Decreto 10/2003, de 28 de enero.
 - Orden de 11 de marzo de 2003, por la que se desarrolla el Reglamento General de la Admisión de Personas en los establecimientos públicos y actividades recreativas, en materia del procedimiento de autorización de las condiciones específicas de admisión y la publicidad de las mismas.
 - Decreto 10/2003, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de la Admisión de personas en los establecimientos de espectáculos públicos y actividades recreativas.

- Decreto 98/2003, de 8 de abril, de corrección de errores del Decreto 10/2003, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de la Admisión de personas en los establecimientos de espectáculos públicos y actividades recreativas.

K. Fichas de policía: una normativa de aplicación a todos los servicios de alojamiento y que trae causa de un interés general como es la seguridad ciudadana. Una obligación que se concreta en formación del personal, protección de datos de carácter personal, costes de almacenamiento, costes de imagen, etc. Cualquier establecimiento debe de cumplir al menos con estos dos instrumentos:

- Resolución de 14 de julio de 2003, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan las condiciones y forma de utilización de la transmisión de ficheros informáticos, así como las características de los soportes a que se refiere la Orden INT/1922/2003.
- Orden INT/1922/2003, de 3 de julio, sobre libros-registro y partes de entrada de viajeros en establecimientos de hostelería y otros análogos.

2. ¿Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores? ¿qué otras justificaciones existirían?

El Informe de la Subdirección de Estudios e Informes señala cosas como *“Todos estos requisitos de seguridad y calidad encontrarían su justificación en los problemas de información asimétrica del usuario en el momento de la contratación y utilización de las instalaciones, que podrían tener consecuencias sobre la seguridad o protección de los usuarios. Sin embargo, el establecimiento de unos requisitos de seguridad y calidad desproporcionados para el objetivo que se persigue podría tener como consecuencia una elevación del coste del servicio de alojamiento”* para continuar añadiendo respecto a la clasificación por estrellas de los establecimientos hoteleros que *“Este requisito tendría su justificación en las asimetrías de información del usuario en el momento de la elección del alojamiento turístico, a la vez que la estandarización de*

la oferta reduciría los costes de transacción y búsqueda para su contratación.

| Requisito | Posible justificación | Posibles inconvenientes |
|--|---|--|
| Requisitos asociados a la declaración responsable | Información asimétrica con implicaciones sobre la seguridad | Elevación del coste del servicio |
| Requisitos específicos para determinadas categorías de alojamientos (viviendas de uso turístico) | Información asimétrica | Fraccionamiento innecesario de la oferta. Barrera de entrada a alojamientos de este tipo |

Fuente: Subdirección de Estudios e Informes CNMC, 2014.

Económicamente los costes de transacción se componen de costes de tres tipos: costes de información, costes de transacción y costes de cumplimiento. Tiene razón la Subdirección en que cuanto más regules una actividad económica menor es la incertidumbre que rodea a las transacciones, ahorrando tiempo y dinero a los consumidores en sus procesos de búsqueda y contratación y reduciendo, por tanto, los costes de transacción en términos generales. Tiene razón igualmente la Subdirección en que la instauración de unos requisitos desproporcionados provocaría un incremento en el coste de los servicios ya que inevitablemente los empresarios tendrían que repercutir esos costes en el PVP que los consumidores pagan.

Ahora bien, encontramos que económicamente el desarrollo de esta idea merece de un análisis mayor. Por varios motivos:

1. En primer lugar no todos los requisitos suponen mayor calidad real o ni mucho menos, mayor calidad percibida por el cliente/consumidor. La obligación de tener recintos a una determinada temperatura para conservar la basura en aquellos establecimientos ubicados geográficamente en sitios tradicionalmente fríos no reduce ningún coste de información. Y sin embargo es una obligación que grava al hotelero.
2. La incierta disminución en el coste de información basado en regulación es sumamente ineficiente. Si precisamente la economía colaborativa nos ha enseñado algo es el valor de la Comunidad y de la confianza que se genera y que hace a unos estar en la primera página y tener 5 estrellas. En un mercado realmente competitivo sólo los mejores sobreviven y es

el propio mercado quien se encarga de expulsar a los òlimonesö¹ del mercado. Intentar controlar la calidad a golpe de regulación es, sin duda, la solución menos eficiente.

3. Además, la disminución ònciertaö en los costes de información se ve acompañada de un incremento (no podríamos decir en qué porcentaje) en el otro lado de la transacción. Es decir, si bien de cara a los consumidores se produce una reducción del coste neto de la operación, en el lado de la empresa se produce un aumento en las barreras de entrada en el sector. Más allá de este ejemplo quizá demasiado òde libroö, la realidad es que **nos encontramos ante un caso claro de externalidades negativas**. Los posibles e inciertos beneficios que resultan al consumidor del hecho de reducir sus costes de información, desembocan en la ineficiencia del prestador e incluso en la falta de emprendimiento, lo que puede conllevar a un colapso económico o, lo que es más probable y más grave (pues tras un colapso siempre aparece emprendimiento inevitablemente) en equilibrios de baja calidad, es decir, en un mercado en el que las barreras existente impidan òa los mejoresö entrar y competir. Cuando el legislador toma la decisión de aumentar la regulación en materia hotelera pensando únicamente en favorecer al consumidor, sin ocuparse del punto de vista del hotelero, está generando una externalidad negativa que empeora la ganancia neta total del mercado..

Deberemos preguntarnos cómo sería más sencillo, en términos globales, llegar a la situación deseada: tener la mejor planta de alojamiento posible (y la más diversificada) siendo los costes de transacción los menos posibles. Sin duda que elevando las barreras de entrada no se consigue una mejor planta de alojamiento. Cuantos más compitan y más facilidades demos para que sea el propio mercado quien expulse a los òmalosö, mejor será la oferta. Con la tecnología existente hablar de costes de información no es casi relevante, por lo que la clave se encuentra en las externalidades que supone la sobre regulación en el sector hotelero

¹ George A. Akerlof (1970). [The Market for Lemons: Quality Uncertainty and the Market](#). Quarterly Journal of Economics.

Ahora bien, **no podemos negar que pensar en una des-regulación es impensable**. El sector del alojamiento en Europa se trata de un sector maduro, lo cual ha provocado que durante los últimos 20 años se haya tendido desde todos los entes con competencia (desde municipios a la propia Unión Europea) a regular y regular pero no sólo por las asimetrías que pudieran existir (y que sin duda la tecnología nos ayuda a salvar a través de, por ejemplo, las opiniones e internet) sino principalmente por dos motivos que la CNMC debe de considerar:

- i. Por un lado la elección de un modelo turístico impuesto por la Administración y que ha provocado una oferta determinada dentro de unos estándares muy determinados y que la Administración ha decidido sin contar con la iniciativa privada.
- ii. Por otro, los intereses generales como seguridad, protección del medio ambiente o protección de los consumidores. Cuanto mayor ha sido el estado de bienestar en la Unión Europea, mayor protagonismo ha tomado la protección de estas materias. Se trata de un recorrido de una sola dirección y que difícilmente puede detenerse.

El principal propósito del Derecho de la Competencia es proteger contra *injury to the public by the prevention of an undue restraint on, or the monopolization of, trade or commerce*². Y es precisamente por ello que consideramos que **la ausencia de una regulación equiparable entre los diferentes tipos de alojamiento que existen, supone una restricción irrazonable en la Competencia entre operadores**. Creemos importante señalar que el principal eje dónde fundamentamos la necesidad de regulación es en el hecho de frenar una posible sobreoferta descontrolada de viviendas destinadas al uso turístico, estableciendo así unos mínimos requisitos tendentes a proteger los derechos de los usuarios y consumidores turísticos de nuestro país y a mantener un modelo de turismo que sea sostenible y pueda mantener la clase de viajeros y servicios que se ofrecen y demandan desde el extranjero. Una regulación que permita continuar con el modelo turístico que se ha adoptado en España.

² Standard Oil Co. of N.J. v. United States, 221 U.S. 1, 78 (1911).

No debemos olvidar que, en este momento y bajo la normativa existente, se están produciendo actos de intrusismo y competencia desleal, sin contar con que la actual oferta de viviendas destinadas a uso turístico podría estar realizándose de manera opaca en lo que a obligaciones fiscales se refiere. Obligaciones que, recordemos, son exigibles para todos y cada uno de los establecimientos turísticos distribuidos por el territorio nacional. Asimismo, la falta de regulación puede generar graves problemas de economía sumergida y aumento del trabajo ilegal.

Siendo concedores desde la CEHAT de que las justificaciones aquí expuestas pueden entenderse realizadas a favor de los intereses del sector hotelero, queremos también poner de manifiesto que **el hecho de regular la economía colaborativa del sector permitiría una mayor rentabilidad de las propiedades inmobiliarias, así como la apertura de una nueva vía a la inversión mediante la creación de empresas, lo que ocasionaría una reactivación de la actividad económica y, por ende, del crecimiento del empleo.**

Para finalizar es obligado señalar como la CNMC se equivoca al decir que *«La prestación de servicios de alojamiento en las categorías de alojamientos turísticos señalados no requieren de autorización previa, sino que los establecimientos están obligados a comunicar a la autoridad autonómica competente el inicio de su actividad o cualquier modificación a través de una declaración responsable»*, ya que a día de hoy esto no se cumple en todas las Comunidades Autónomas. En el caso de Canarias, y a diferencia de otros sectores de actividad, en el ámbito del alojamiento Turístico y comoquiera que en virtud de Ley autonómica está limitado el crecimiento turístico a determinados tipos de establecimientos (lo que se ha venido a denominar como *«Moratoria Turística»*), no es de aplicación el régimen general de intervención administrativa, basado en la **comunicación previa y declaración responsable, sino en el de autorización administrativa previa**. El Decreto 142/2010, establece en sus artículos 29 y 30 el procedimiento a seguir, el cual se divide en dos partes: autorización de proyecto y autorización de actividad. Cada fase tiene prevista una duración máxima de tres meses, y el valor del silencio administrativo es, en ambos casos, negativo

(desestimación).

3. ¿Qué problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?

Centrándonos exclusivamente en el sector de alojamiento, el principal problema que se plantea ahora mismo es la institucionalización de la alegalidad. Es decir, desde 2008 existe empresas que han venido promoviendo esto sin reacción por parte de la Administración. Desde 2013 se produce una modificación en la Ley de Arrendamientos Urbanos que literalmente òsacaõ esta materia de su ámbito competencial pero las Administraciones autonómicas en vez de regular, tanto para proteger al que ya está como para dar garantías al que quiere entrar, literalmente se han quedado paradas. Se ha perdido una oportunidad fantástica de inversión de empresas hoteleras, se ha promovido la especulación inmobiliaria, se ha permitido que los derechos de unos primen sobre los de otros en aquellas propiedades sometidas al régimen horizontal. **En definitiva: se ha pretendido que el mercado se autorregulase manteniendo una carga obligacional en las empresas hoteleras que *de facto* les impedía competir** contra un nuevo tipo de alojamiento que no tenía que cumplir con nada.

Visto esto, los puntos más importantes, y a su vez más problemáticos, que tendrían que ser de especial atención a la hora de regular este sector serían el aspecto fiscal, laboral (el cumplimiento de las obligaciones laborales en aquellos casos en los que existe un trabajo por cuenta ajena o por cuenta propia para la explotación de activos infrautilizados), la protección de datos, el respeto a los derechos de los consumidores y usuarios (intercambio de bienes y servicios en plataforma P2P), el régimen de responsabilidad (la figura del intermediario y su naturaleza jurídica) y la solicitud de autorizaciones y licencias (conurrencia de las empresas que desarrollan una economía colaborativa en sectores regulados).

Desde CEHAT consideramos que uno de los grandes retos a los que se enfrenta la futura regulación es la responsabilidad de las plataformas. Actualmente se encuentran exentas de responsabilidad respecto al contenido que alojan en base al art. 16 de la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información pero debemos interpretar esta normativa

(y así se está haciendo internamente por la Secretaria de Estado de Telecomunicaciones) al amparo de los pronunciamientos de la STJUE L'Oréal v. eBay que señala como las plataformas no pueden acogerse a esta exención en aquellos casos en los que realicen una actuación (respecto al contenido que alojan) que no pueda calificarse de ñneutralö.

Para las empresas legalmente establecidas en el sector del alojamiento, como son los hoteles, la normativa actual supone un sobrecoste que no tienen más remedio que imputar en sus precios, dificultando competir en igualdad de condiciones. Por poner un ejemplo, para los hoteles es muy costosa la adecuación de hoteles a las medidas medioambientales para el cumplimiento de niveles acústicos, vertido de residuos y la normativa contra incendios. Específicamente es costoso el cumplimiento de normativa para la extinción automática en edificios a partir de 5.000m².

Pero tenemos muchos otros ejemplos de normativas que no se justifican en ningún motivo de interés general y que simplemente suponen costes que deben de trasladarse al precio. En normativas de turismo de alguna CCAA se piden un número de m² de zonas comunes en función del número de habitaciones, que en algunos casos no tiene sentido, puesto que hace que se destinen m² con uso muy residuales en lugar de poder rentabilizar esos espacios.

Desde nuestro punto de vista, la eliminación de los siguientes requisitos obligatorios mejoraría nuestra competitividad:

- La obligación de la aplicación de convenio hotelero a la totalidad de trabajadores que prestan el servicio en el establecimiento. Dicho convenio es muy restrictivo, y supone un mayor coste en la estructura de gastos.
- El establecimiento de metros mínimos respecto de la superficie de habitaciones y de zonas comunes. Dichos requisitos mínimos están establecidos en la normativa, y debería haber una flexibilización siempre y cuando no impacte en la seguridad del edificio o clientes.
- Obligación de contar con un garaje en la proporción al número de habitaciones (en hoteles de 4 y 5 estrellas).

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

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 "on line", 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.

Sentado lo anterior, es más que evidente la necesidad de una regulación de esta nueva forma de economía colaborativa. **Es cuanto menos ilógico que convivan en el mismo territorio un mercado fuertemente regulado, como es el hotelero, junto con otro que está totalmente liberalizado.** Esto es así más cuando el Documento elaborado por su Subdirección de Estudios e Informes parte de premisas que debemos matizar. Cuando señalan que los *requisitos de acceso asociados a la declaración responsable consisten principalmente en la realización de un proyecto que incluya los planos de las instalaciones y una relación de las habitaciones, además de una licencia municipal de apertura y funcionamiento, con acreditación del cumplimiento de las medidas mínimas de prevención de incendios vigentes, que incluyen la existencia de estrategias anti incendios del local, el sistema de evacuación de las personas en caso de emergencia, así como disponer tanto en las zonas comunes como en las habitaciones de planos de evacuación para garantizar la seguridad de los ocupantes* la CNMC está tratando con una ligereza excesiva el muro que de facto deben sortear las empresas hoteleras para poder operar. La apertura de un establecimiento en la Comunidad de Madrid supone, al menos y antes de nada, obtener los siguientes documentos:

- i. El Certificado Final de Dirección de Obra de las realizadas para acondicionar la instalación al uso hotelero.
- ii. El Dictamen eléctrico referido a las instalaciones y al cumplimiento y adecuación de dicha instalación eléctrica, al Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.
- iii. La autorización de funcionamiento de la instalación de aire acondicionado, expedida por la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid.
- iv. La autorización de funcionamiento de la instalación de red de agua contra incendios, expedida por la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid .
- v. Una copia del Boletín de instalación de gas, registrado en la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid, y suscrito por instalador autorizado.
- vi. La copia del contrato de suministro de gas natural, si lo hubiere.
- vii. La copia del contrato de mantenimiento de las instalaciones de protección contra incendios (detección y alarma, detección de CO₂, pulsadores de alarma, extintores, bocas de incendio equipadas, hidrantes, extinción automática, alumbrado de emergencia, periodicidad según el art. 67 del RIPCI (Reglamento de Instalaciones de Protección Contra Incendios).
- viii. La copia del contrato con empresa gestora autorizada de residuos, para la gestión de los residuos que así sean requeridos.
- ix. La copia del contrato de seguro que cubra los riesgos de incendio del local y de responsabilidad civil por daños a los concurrentes y a terceros derivados de las condiciones del local, de sus instalaciones y servicios, así como de la actividad desarrollada y del personal que presta sus servicios en el mismo, en la cuantía señalada en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 17/1997, de 4 de Julio, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunidad de Madrid (BOCM de 7 de Julio de 1997).
- x. Además, la licencia de instalación de la actividad, en la que se examinarán otra serie de requisitos:
 - El cumplimiento de la Ordenanza de Uso Eficiente del Agua de los grifos y demás instalaciones del Hotel,

- La adecuación del edificio a los requisitos de la normativa de Protección de Patrimonio Histórico ósi el edificio está registrado con algún nivel de protección,
- La adecuación de las instalaciones a la normativa de accesibilidad para discapacitados,
- La adecuación de las instalaciones a la normativa Medio Ambiental, en materia de contaminación acústica de las instalaciones óbásicamente, de aire acondicionado y las hosteleras de que pueda estar dotado-,
- Las exigencias de la normativa de higiene sanitaria: prevención y control de la Legionelosis, las referidas a la desinfección, desinsectación y desratización.
- El Plan de autoprotección contra incendios.
- El cumplimiento de las obligaciones y requisitos establecidos por la Ordenanza de Publicidad Exterior órótulos del establecimiento en fachada-.

Todos estos requisitos darán lugar a un control por parte de la inspección municipal, en cada ámbito, emitiendo distintos informes:

- i. Informe de Inspección Sanitaria, que acredite que los productos que allí se facilitan a los consumidores y las instalaciones y medios se atienen a la normativa legal vigente reguladora de las normas de higiene de los productos alimenticios y de las normas para la elaboración, distribución, y comercio de comidas preparadas recogidas en el Reglamento (CE) 852/2004 y Real Decreto 3484/2000.
- ii. Informe de Medio Ambiente, acreditativo de que la instalación cumple las determinaciones de la Ley 9/2001, de 17 de Julio del Suelo de la Comunidad, de las Disposiciones vigentes de la Ley 9/1995, de 28 de Marzo de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, y Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 26 de Junio de 1992, y la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, así como las que se han relacionado contenidas propias de las Ordenanzas Municipales entre otras normas.

- iii. Informe de la Sección de Industrias del Ayuntamiento, que asegure el cumplimiento de lo establecido en la Ley 17/1997, de 7 de Julio, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunidad de Madrid, el Reglamento de Instalaciones Térmicas, y el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, entre otros, en cuanto a sus instalaciones se refiere.

Deberá disponer, asimismo, de la Autorización Turística de la Dirección General de Turismo, obtenida tras la Declaración Responsable del establecimiento, con posterior comprobación de su inspección, que podrá verificar el cumplimiento de las exigencias dotacionales:

- Teléfonos,
- Superficie mínima de habitaciones y baños
- Altura mínima de techos
- Máximo de personas alojadas .
- Habitaciones adaptadas
- Equipamiento de dormitorios y cuartos de baño según las categorías.
- Climatización (calefacción y aire acondicionado)
- Atención las 24 horas en recepción.
- Ascensores y montacargas en función de la altura del edificio
- Señalización obligatoria
- Hojas de reclamaciones

Además, en relación con el personal que atienda el establecimiento, deberá darse de alta en la Seguridad Social como Centro de Trabajo, dotarse del Libro de Visitas de la Inspección, proceder al Registro de los Contratos, atender al cumplimiento de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales tras la cual, una vez verificada la bondad de las instalaciones y el ajuste a la legalidad, y disponiendo de los certificados y documentos correspondientes, obtener la Licencia de Instalación de Actividad Calificada.

Y por supuesto, el Alta en los Impuestos que gravan la actividad: Impuesto de Actividades Económicas, el IVA, IRPF, Impuesto de Sociedades, etc.

En definitiva, resulta muy complicado y costoso poder llevar a cabo la apertura de un establecimiento hotelero. **¿Se trata de una normativa justificada y proporcionada? Sin duda es excesiva y desproporcionada** con el agravante de tener que lidiar con 17 regulaciones autonómicas para aquellas cadenas hoteleras que ofrecen servicios de alojamiento en más de una Comunidad Autónoma.

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, pro ejemplo, y los que se ofrecen dentro del marco de la *“economía colaborativa”* a la luz del test SSNIP³ 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 University⁴ 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.

³ Test *Small but Significant Non-Transitory Increase in Price*, oficialmente reconocido por la Comisión Europea en la *Commission's notice for the Definition of the Relevant Market*.

⁴ ZERVAS, G., PROSERPIO, D., BYERS, J., *“The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry”*, Boston University School of Management, 2013.

Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa

Departamento de promoción de la competencia

Subdirección de Estudios e Informes

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

**AL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE PROMOCIÓN DE LA
COMPETENCIA**

RAMÓN ESTALELLA HALFFTER, con D.N.I. 2526069-W, actuando en nombre y representación como Secretario General de la **CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS**, domiciliada en Calle Orense, número 32 y con N.I.F. número G-83353300, **DIGO**:

Que en relación con el documento emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en adelante “CNMC”, sobre la consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, la Confederación Española de Hoteles (en adelante, “CEHAT”), en virtud del presente escrito viene a dar respuesta a las preguntas formuladas por la CNMC en su **documento número 2** acerca de los **“Efectos de los nuevos modelos económicos sobre el mercado y la regulación”**, con el claro objetivo de alcanzar un desarrollo regulatorio eficiente de los nuevos modelos económicos que han surgido en nuestro país.

La Directiva 2006/123/CE del Parlamento europeo y del Consejo, relativa a los servicios en el mercado interior, en adelante la “Directiva de servicios”, fija como una de sus máximas *“realizar el mercado interior de los servicios con el debido equilibrio entre la apertura de los mercados y la preservación de los servicios públicos, los derechos sociales y los derechos de los consumidores”*. Siendo como es la libertad en la prestación de servicios una de las máximas del mercado único, este sólo debe modularse cuando aparezcan razones de interés general entre las que se encuentra el respeto a la efectiva competencia en el mercado.

A continuación se detalla cada una de las conclusiones que propone CEHAT en cuanto a la futura regulación del sector de alojamientos turísticos:

1. ¿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?

En líneas generales, desde CEHAT estamos de acuerdo con la breve descripción de los nuevos modelos de prestación de servicios y de la economía colaborativa que se hace desde la CNMC. Es cierto que en los últimos años hemos sufrido un desarrollo de las tecnologías de la información que ha derivado en la creación de los ya mencionados nuevos modelos de prestación de servicios.

En particular, y en exclusiva, en lo que al sector del alojamiento se refiere, las apreciaciones que hacemos desde la CEHAT son las que se enumeran a continuación:

- a) En el documento número 2, objeto de las presentes alegaciones, se hace referencia a “alojamientos turísticos” y no se existe diferencia entre las viviendas de uso no turístico y los alojamientos turísticos.

Así, la normativa define los alojamientos turísticos como “***Son establecimientos de alojamiento turístico los locales y las instalaciones abiertos al público donde, de forma habitual y con carácter profesional, las personas titulares ofrecen a las personas usuarias, mediante precio, alojamiento temporal en las unidades de alojamiento, así como otros servicios turísticos de acuerdo con las condiciones establecidas en esta norma.***”

*Los establecimientos de **alojamiento turístico no se pueden constituir en viviendas,** con la única excepción de los establecimientos de turismo rural. Los establecimientos de alojamiento turístico no se pueden convertir en residencia principal ni secundaria de las personas usuarias turísticas, en ningún caso.*

Sin embargo, las viviendas de uso turístico son definidas también por parte de nuestra legislación –véase entre otras la legislación de la Comunidad de Madrid en la materia-. Tienen la consideración de viviendas de

uso turístico aquellos pisos, apartamentos o casas que, amueblados y equipados en condiciones de uso inmediato, son comercializados y promocionados en canales de oferta turística, para ser cedidos en su totalidad, por su propietario a terceros, con fines de alojamiento turístico y a cambio de un precio.

- b) Desde la CNMC, se hace referencia a una serie de “*posibles efectos sobre el mercado de alojamientos turísticos*”. Llama poderosamente la atención que la única referencia que se hace sobre las externalidades negativas de estos nuevos modelos sea a los vecinos del “*apartamento turístico*”. En CEHAT somos plenamente conscientes de que existen otros agentes en el mercado que sufren graves perjuicios debido a la existencia de estos nuevos operadores. No debemos olvidar que la regulación de los denominados sectores tradicionales es tan extensa, que basta con observar los pasos que deben seguirse para abrir un establecimiento en la Comunidad de Madrid para darse cuenta de la cantidad de agentes a los que afecta este sector:
- i. Certificado Final de Dirección de Obra de las realizadas para acondicionar la instalación al uso hotelero.
 - ii. Dictamen eléctrico referido a las instalaciones y al cumplimiento y adecuación de dicha instalación eléctrica, al Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.
 - iii. Autorización de funcionamiento de la instalación de aire acondicionado, expedida por la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid.
 - iv. Autorización de funcionamiento de la instalación de red de agua contra incendios, expedida por la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid.
 - v. Una copia del Boletín de instalación de gas, registrado en la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid, y suscrito por instalador autorizado.
 - vi. Copia del contrato de suministro de gas natural, si lo hubiere.
 - vii. Copia del contrato de mantenimiento de las instalaciones de protección contra incendios (detección y alarma, detección de CO₂, pulsadores de alarma, extintores, bocas de incendio equipadas, hidrantes, extinción automática, alumbrado de emergencia, periodicidad según el art. 67 del RIPCI (Reglamento de Instalaciones de Protección Contra Incendios)).

- viii. Copia del contrato con empresa gestora autorizada de residuos, para la gestión de los residuos que así sean requeridos.
- ix. Copia del contrato de seguro que cubra los riesgos de incendio del local y de responsabilidad civil por daños a los concurrentes y a terceros derivados de las condiciones del local, de sus instalaciones y servicios, así como de la actividad desarrollada y del personal que presta sus servicios en el mismo, en la cuantía señalada en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 17/1997, de 4 de Julio, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunidad de Madrid (BOCM de 7 de Julio de 1997).
- x. Además, la licencia de instalación de la actividad, en la que se examinarán otra serie de requisitos:
- El cumplimiento de la Ordenanza de Uso Eficiente del Agua de los grifos y demás instalaciones del Hotel,
 - La adecuación del edificio a los requisitos de la normativa de Protección de Patrimonio Histórico –si el edificio está registrado con algún nivel de protección,
 - La adecuación de las instalaciones a la normativa de accesibilidad para discapacitados,
 - La adecuación de las instalaciones a la normativa Medio Ambiental, en materia de contaminación acústica de las instalaciones –básicamente, de aire acondicionado y las hosteleras de que pueda estar dotado-,
 - Las exigencias de la normativa de higiene sanitaria: prevención y control de la Legionelosis, las referidas a la desinfección, desinsectación y desratización.
 - El Plan de autoprotección contra incendios.
 - El cumplimiento de las obligaciones y requisitos establecidos por la Ordenanza de Publicidad Exterior –rótulos del establecimiento en fachada-.

Todos estos requisitos darán lugar a un control por parte de la inspección municipal, en cada ámbito, emitiendo distintos informes:

- i. Informe de Inspección Sanitaria, que acredite que los productos que allí se facilitan a los consumidores y las instalaciones y medios se atienen a la normativa legal vigente reguladora de las normas de higiene de los productos alimenticios y de las normas para la elaboración, distribución, y comercio de comidas preparadas recogidas en el Reglamento (CE) 852/2004 y Real Decreto 3484/2000.
- ii. Informe de Medio Ambiente, acreditativo de que la instalación cumple las determinaciones de la Ley 9/2001, de 17 de Julio del Suelo de la Comunidad, de las Disposiciones vigentes de la Ley 9/1995, de 28 de Marzo de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, y Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 26 de Junio de 1992, y la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, así como las que se han relacionado contenidas propias de las Ordenanzas Municipales entre otras normas.
- iii. Informe de la Sección de Industrias del Ayuntamiento, que asegure el cumplimiento de lo establecido en la Ley 17/1997, de 7 de Julio, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunidad de Madrid, el Reglamento de Instalaciones Térmicas, y el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, entre otros, en cuanto a sus instalaciones se refiere.

Deberá disponer, asimismo, de la Autorización Turística de la Dirección General de Turismo, obtenida tras la Declaración Responsable del establecimiento, con posterior comprobación de su inspección, que podrá verificar el cumplimiento de las exigencias dotacionales:

- Teléfonos,
- Superficie mínima de habitaciones y baños
- Altura mínima de techos
- Máximo de personas alojadas.
- Habitaciones adaptadas
- Equipamiento de dormitorios y cuartos de baño según las categorías.
- Climatización (calefacción y aire acondicionado)

- Atención las 24 horas en recepción.
- Ascensores y montacargas en función de la altura del edificio
- Señalización obligatoria
- Hojas de reclamaciones

Además, en relación con el personal que atiende el establecimiento, deberá darse de alta en la Seguridad Social como Centro de Trabajo, dotarse del Libro de Visitas de la Inspección, proceder al Registro de los Contratos, atender al cumplimiento de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales tras la cual, una vez verificada la bondad de las instalaciones y el ajuste a la legalidad, y disponiendo de los certificados y documentos correspondientes, obtener la Licencia de Instalación de Actividad Calificada.

Y por supuesto, el Alta en los Impuestos que gravan la actividad: Impuesto de Actividades Económicas, el IVA, IRPF, Impuesto de Sociedades, etc.

2. ¿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?

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 "on line", 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.

Centrándonos exclusivamente en el sector de alojamiento, el principal problema que se plantea ahora mismo es la institucionalización de la alegalidad. Es decir, desde 2008 existe empresas que han venido promoviendo esto sin reacción por parte de la Administración. Desde 2013 se produce una modificación en la Ley de Arrendamientos Urbanos que literalmente “saca” esta materia de su ámbito competencial pero las Administraciones autonómicas en vez de regular, tanto para proteger al que ya está como para dar garantías al que quiere entrar, literalmente se han quedado paradas. Se ha perdido una oportunidad fantástica de inversión de empresas hoteleras, se ha promovido la especulación inmobiliaria, se ha permitido que los derechos de unos primen sobre los de otros en aquellas propiedades sometidas al régimen horizontal. **En definitiva: se ha pretendido que el mercado se autorregulase manteniendo una carga obligacional en las empresas hoteleras que *de facto* les impedía competir** contra un nuevo tipo de alojamiento que no tenía que cumplir con nada.

La incierta disminución en el coste de información basado en regulación es sumamente ineficiente. Si precisamente la economía colaborativa nos ha enseñado algo es el valor de la Comunidad y de la confianza que se genera y que hace a unos estar en la primera página y tener 5 estrellas. En un mercado realmente competitivo sólo los mejores sobreviven y es el propio mercado quien se encarga de expulsar a los “limones”¹ del mercado. Intentar controlar la calidad a golpe de regulación es, sin duda, la solución menos eficiente.

Además, la disminución “incierto” en los costes de información se ve acompañada de un incremento (no podríamos decir en qué porcentaje) en el otro lado de la transacción. Es decir, si bien de cara a los consumidores se produce una reducción del coste neto de la operación, en el lado de la empresa se produce un aumento en las barreras de entrada en el sector. Más allá de este ejemplo quizá demasiado “de libro”, la realidad es que nos encontramos ante un caso claro de externalidades negativas. Los posibles e inciertos beneficios que resultan al consumidor del hecho de reducir sus costes de información, desembocan en la ineficiencia del prestador e incluso en la falta de emprendimiento, lo que puede conllevar a un colapso económico o, lo que es más probable y más grave (pues tras un colapso siempre aparece emprendimiento inevitablemente) en equilibrios de baja calidad, es decir, en un mercado en el que las

¹ George A. Akerlof (1970). [The Market for Lemons: Quality Uncertainty and the Market](#). Quarterly Journal of Economics.

barreras existente impidan “a los mejores” entrar y competir. Cuando el legislador toma la decisión de aumentar la regulación en materia hotelera pensando únicamente en favorecer al consumidor, sin ocuparse del punto de vista del hotelero, está generando una externalidad negativa que empeora la ganancia neta total del mercado.

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 SSNIP² 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 hacía 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 University³ 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.

² Test *Small but Significant Non-Transitory Increase in Price*, oficialmente reconocido por la Comisión Europea en la *Commission's notice for the Definition of the Relevant Market*.

³ ZERVAS, G., PROSERPIO, D., BYERS, J, “*The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry*”, Boston University School of Management, 2013.

Respuesta a la fase 1 de la consulta pública de la CNMC

Albert Cañigüeral Bagó

Twitter: [@AlbertCanig](https://twitter.com/AlbertCanig)

- Respuesta como fundador del blog [ConsumoColaborativo](#), miembro de [la red OuiShare](#) (expresando opiniones a título particular y no en nombre de la red) y como autor del libro ["Vivir mejor con menos"](#) (Ed. Conecta 2014)

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

En un mundo globalizado creo que centrarse sólo en la regulación Española puede ser un punto de partida algo limitante. Es bueno orientar las preguntas y conducir el debate para llegar a un máximo común denominador y no a un mínimo común múltiple.

Creo que en este análisis debería poder incluirse también la regulación de estos sectores en otros países, tanto del entorno más cercano (Europa) como de países en América Latina (proximidad cultural) y países asiáticos (aproximación probablemente distinta debido a valores sociales diferentes). De buen seguro hay ejemplos, lecciones y observaciones sobre los resultados obtenidos.

Se debería incluir tanto la regulación actual (por ejemplo como otros países han hecho trasposiciones de directivas Europeas que afectan a los sectores en estudio) como también ejemplos de regulación actual (ej: <http://www.consumocolaborativo.com/2013/09/20/historico-compartir-coche-ya-es-legal-en-california/> o algunas de las mencionadas en <http://publicpolicy.airbnb.com>)

También el hecho de **regular desde el punto de vista del ciudadano** que no ha quedado cubierto en el texto presentado (http://noticias.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/economia-general/expertos-piden-una-regulacion-transversal-del-consumo-colaborativo-y-criticar-la-legislacion-caso-a-caso_bpbQA8V1paODIijk8Abnz4/)

2. ¿Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores? ¿qué otras justificaciones existirían?

El documento expone de forma clara las justificaciones que motivaron, en su momento y según las condiciones socio-culturales y técnicas existentes, la regulación que ha llegado hasta nuestros días.

- En ciertos casos, sobretodo en la trasposición de reglamentación europea como el tema del VTC, la regulación actual puede que no genere los resultados esperados inicialmente previstos.
- Como ha apuntado la OCU en su respuesta a esta consulta (que [han hecho pública](#) hace pocos días), la prestación obligatoria del servicio (en el caso del taxi) es también algo que no debería perderse.
- La discriminación por parte de los prestadores de servicios (sea por sexo, raza, etc.) en los entornos colaborativos es uno de los riesgos a tener en cuenta. Por otro lado tampoco se puede obligar a dejar a entrar a alguien en tu casa o en tu coche, y justo esa libertad es parte de los beneficios de la economía colaborativa.

3. ¿Qué problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?

El problema se centra en que la regulación (en estos sectores y otros) se preparó en un contexto muy diferente al actual, sobretodo en términos de herramientas disponibles y simetría informativa como bien se comenta en el documento. Estas tensiones regulatorias producidas por la innovaciones socio-culturales de base tecnológica han existido siempre durante la historia de la humanidad y seguirán existiendo en el futuro.

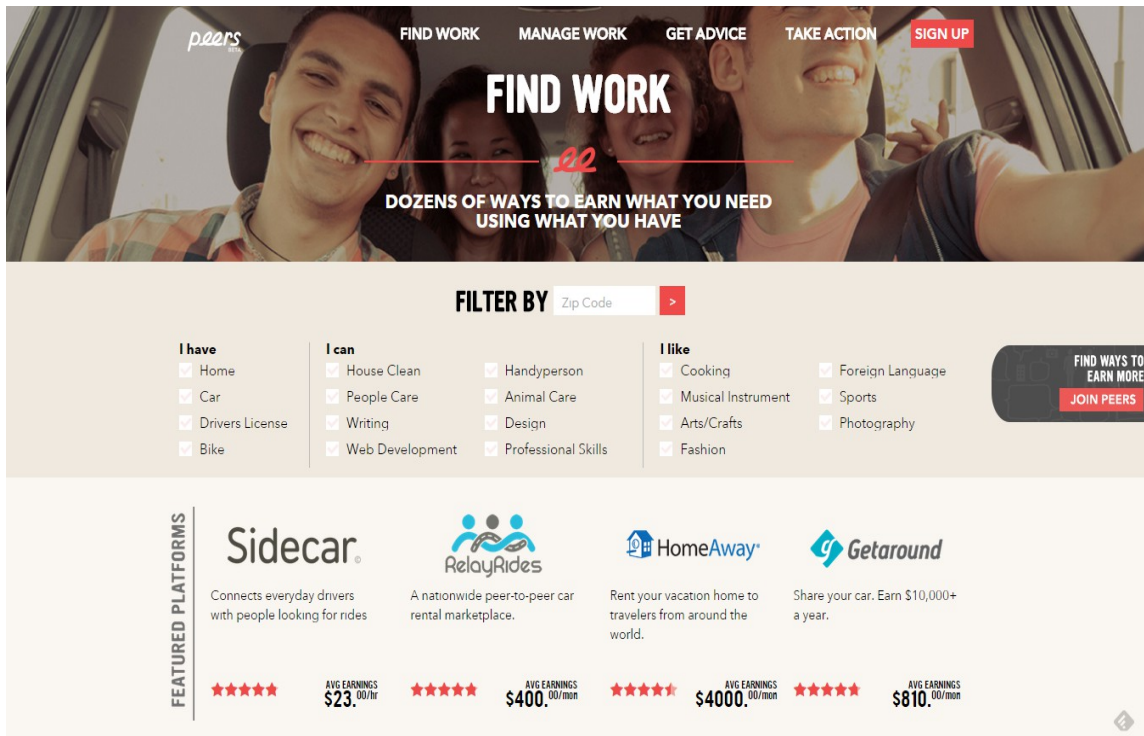
Habría que considerar romper con el que "esto siempre ha sido así" para plantearse si existen alternativas viables que se beneficien de la reducción de costes (ej: coste del taxímetro vs. coste de un smart phone de última generación) y los nuevos canales por los que la información circula (ej: los "reviews" de TripAdvisor que dicen que la wifi del hotel va lenta vs. 4 estrellas oficiales del hote que no me dicen si hay wifi o no).

En general la regulación actual no incluye un circuito de "feedback" de los usuarios acerca del servicio. El usuario sólo tiene la oportunidad de quejarse si algo ha ido muy mal mediante canales, por lo general, lentos y altamente burocráticos.

En este sentido también cabe destacar la necesidad de regular al actor principal de la economía colaborativa, que NO son las empresas NI los sectores verticales tradicionales (como se ha organizado el documento por ejemplo), sino que es EL CIUDADANO CREADOR que activa aquello que tiene y saber hacer para generar fuentes de ingreso. (<http://magazine.ouishare.net/es/2014/09/la-hora-y-la-era-del-ciudadano-creador/>)

Esta apareciendo la figura del micro-autónomo dentro de la "gig economy", en un entorno de trabajo mucho más orientado a los freelancers que trabajan por proyectos a tiempo parcial y que además activan otros mecanismos para generar ingresos y para intercambiar valor.

En este sentido resulta sumamente interesante el último giro por parte de la organización <http://www.peers.org/> (principalmente en USA) para dar información, apoyo y cobertura a la gente que ha decidido orientar su vida laboral en esta dirección.



En resumen es momento de considerar qué se debe regular de manera horizontal (derecho a generar ingresos, pagos de impuestos, etc) y qué ha que regular de manera vertical (licencias, rango de tarifas, etc.).

Hay que estudiar los beneficios de la autoregulacion de estos sistemas enfrente a la regulación y reglamentación externa. El éxito y rápida expansión de los mismos indica que los clientes, por lo general, estan satisfechos con el servicio recibido. Varias intervencions al respecto del profesor Arun Sundararajan de la New York University:

- <http://www.stern.nyu.edu/experience-stern/faculty-research/sundararajan-regulate-sharing>
- <http://www.wired.com/2012/10/from-airbnb-to-coursera-why-the-government-shouldnt-regulate-the-sharing-economy/>
- <http://techcrunch.com/2012/12/09/balancing-innovation-and-regulation-in-the-sharing-economy/>

También hay que considerar que la escala de producción de valor debe tener impacto en el nivel de regulación exigible. Al igual que no es lo mismo lo que se exige a una cadena de TV Digital con licencia administrativa y difusión por UHF que un canal de YouTube, no deberia ser lo mismo lo que se exige a una persona con 1 habitación que a un hotel con 20+ habitaciones. La tecnología digital está reduciendo a marchas forzada la escala optima de producción en muchos frentes (<http://lasindias.com/el-modo-de-produccion-p2p>)



En el escenario de la economía colaborativa también habría que pensar si es necesario regular en ámbitos como:

- Las responsabilidades y deberes de las plataformas como intermediarios, al igual que se hizo con el comercio electrónico en su día. Esta regulación debería incluir la capacidad de los usuarios (como productores) de poder hacer "reviews" de las propias plataformas (este se discutió recientemente en un Fórum de Economía en Le Havre). En EEUU existen ya "sindicatos" de conductores de apps que ejercen sus derechos enfrente a los terminos y condiciones de las plataformas (que a menudo se modifican de manera unilateral. Ej: http://www.slate.com/blogs/moneybox/2014/09/12/uber_drivers_strike_they_protested_che_ap_uberx_fares_uber_backed_down.html)
- Cierta interoperabilidad técnica entre las soluciones ofertadas sin perjuicio a la competencia (ej: protocolo de e-mail). Esto debería en cierta medida reducir la tendencia a los monopolios naturales de la economía digital (google, spotify, etc.) y facilitar por ejemplo el cobro de impuestos
- Que las empresas intermediarias garanticen de alguna manera la prestación del servicio con unos mínimos, sobretodo si se puede acercar a la prestación de un servicio público (transporte de pasajeros). Ya he apuntado antes de los temas discriminatorios pero también hay que contemplar el hecho de que la empresa no tenga oficina en territorio español y pueda desactivar el servicio (o que tenga un problema técnico en unos servidores remotos). Conferencia recomendable de Bruce Sterling al respecto: <https://www.youtube.com/watch?v=OYNaoMkY8qY>

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

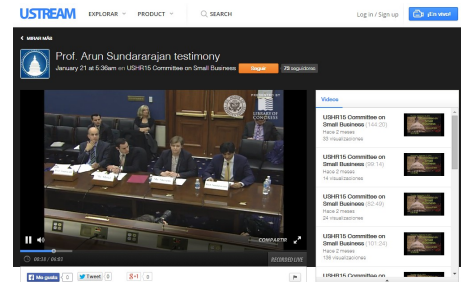
Necesaria si aunque probablemente no proporcionada dado el cambio de circunstancias socio-económicas y en la tecnología:

- En el sector del taxi la limitación de licencias VTC se observa excesiva. Precios excesivamente elevados en licencias (mercado secundario autogestionado) y taxímetros (certificación y situación de monopolio)
- En general hay prácticas habituales (sub-alquiler de habitaciones para estudiantes por ejemplo) que quedan en un limbo legal pero que no por ello dejan de ser habituales. Si hay que sancionar a todos los sub-alquileres (que en algunas ocasiones pueden llegar a generar un lucro) deberemos empezar por los boletines de las universidades y similares.
- Volviendo al tema de la regulación en base al CIUDADANO, la regulación en base a contextos administrativos (comunidad autónoma o incluso ciudad) puede no ser la más adecuada. Como ciudadano debería poder ejercer mis derechos por igual en todo el territorio. Como ocurre a menudo en aquellas plataformas que operan a través de Internet la legislación en base a fronteras políticas presenta problemas de aplicación.
- Habría que ver si lo más interesante es regular o bien acordar con el sector un código de buenas prácticas al que la empresas puedan adherirse (tributar como empresa en España, terminos y condiciones claros, telefono de atención, facilitar el pago de los impuestos derivados de la actividad que ejercen los usuarios productores, etc.). Al mismo modo que las licencias "creative commons" puede que se deje como opcional usarla o no, pero los usuarios luego pueden verificar que aquello que se promueve acerca del cumplimiento de

buenas prácticas es cierto o no (por ello la necesidad de poder hacer "reviews" de las plataformas como usuario productor.)

COMENTARIOS ADICIONALES

- Ver también el reto #6 (Resistencia al cambio y retos regulatorios) en el capítulo 4 del libro "Vivir mejor con menos"
- **El "cómo" de la regulación es tan importante como el "qué"** y este proceso de la CNMC tiene la **oportunidad de centrar un precedente de transparencia**. Por ejemplo
 - Publicando estas mismas repuestas en abierto. Consultando a los que hayan respondido si quieren publicarlas y listando también aquellos que han respondido pero han preferido no publicar su respuesta.
 - Documentar en video y audio las sesiones de trabajo y deliberaciones
 - Al estilo de la regulación de las [TNCs en California](#)
 - O las presentaciones hechas acerca de la Sharing Economy en el senado
 - Texto: http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014_revised_sundararajan_testimony.pdf
 - Video: <http://goo.gl/naDyu6>
 - Generación de regulación en licencias abiertas y mediante herramientas colaborativas como GitHub que permita el comentario sobre las mismas



Respuesta a las fases 2 y 3 de la consulta pública de la CNMC

Albert Cañigüeral Bagó

Twitter: [@AlbertCanig](https://twitter.com/AlbertCanig)

- Respuesta como fundador del blog [ConsumoColaborativo](#), miembro de [la red OuiShare](#) (expresando opiniones a título particular y no en nombre de la red) y como autor del libro ["Vivir mejor con menos"](#) (Ed. Conecta 2014)

Fase 2

1. ¿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?

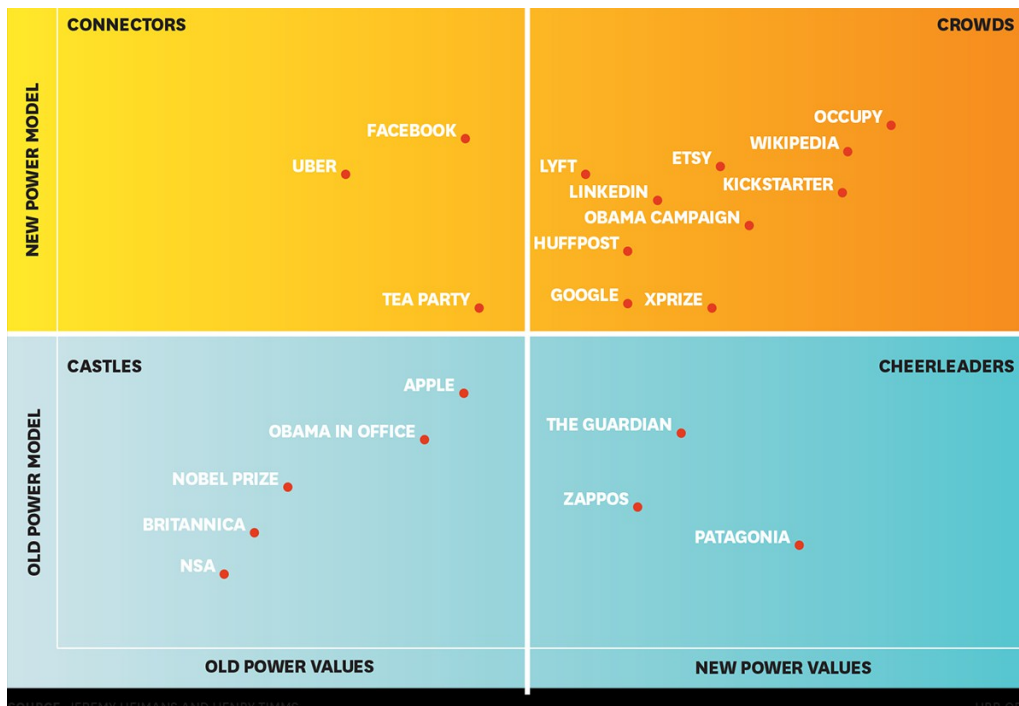
Estoy bastante de acuerdo con la descripción y caracterización de los nuevos modelos. Algunos comentarios y observaciones que espero resulten útiles:

- En la descripción puede ser útil usar los conceptos de economía de la abundancia para contrastar con la situación de algunos de los sectores donde lo que se hace es limitar la oferta. Algunas partes del libro "vivir mejor con menos" hablan de ello y también este reciente texto de Enrique Dans <http://www.enriquedans.com/2015/01/economia-de-la-escasez-frente-a-economia-de-la-abundancia.html>
- El concepto "entre particulares" puede que no sea cierto para todos los casos y no estoy seguro que se pueda considerar una característica necesaria. Ya hay ejemplos que empresas (e incluso alguna administración) que se ha convertido en ofertante de productos bajo demanda o bajo suscripción (ej: Car2go como carsharing de un fabricante, o el Bicing en Barcelona).
- Por otro lado el concepto de "profesional vs. particular" se diluye bastante en la economía digital. El blog de [consumocolaborativo.com](#) es particular o profesional? Bajo qué criterios?, una persona que gana dinero con videos en YouTube, en qué momento se hace profesional? Creo que sería interesante indicar que la economía digital y la capacidad de producir valor de manera muy simple por parte de los ciudadanos pone en apuros esta división "profesional vs. particular"
- Un poco en la misma línea, afirmar que los recursos en su mayoría son "ociosos o infrutilizados" no es fiel con la realidad. Hay gente invirtiendo en pisos para alquilarlos en Airbnb, gente que ha comprado algún coche extra para alquilarlo también o quienes abusan del concepto de carpooling para hacer negocio con transporte de pasajeros (la furgoneta no haría ese trayecto a no ser por la plataforma). Por el momento son una minoría pero creo también importante remarcar esta tendencia / riesgo.
- En los últimos meses también se ha empezado a hablar del "on-demand economy". <https://www.scribd.com/doc/235776320/SherpaVentures-On-Demand-Economy-report> Aplicaciones (Uber for X) que facilitan el acceso a los bienes y servicios de manera eficiente pero que resultan poco empoderadoras para los ciudadanos que son proveedores en las mismas. (un poco off-topic pero el cierre de AdTriboo se podría enmarcar en esta misma categoría: <http://www.lacelosia.com/la-plataforma-de-talento-online-adtriboo-fundada-por-rodolfo-carpintier-en-concurso-de-acreedores/>)
- Y para cerrar importante remarcar que los sistemas de reputación, aunque útiles, distan de ser perfectos y ya hay gente que ha estudiado sus puntos débiles

<http://tomslee.net/2013/09/some-obvious-things-about-internet-reputation-systems.html>

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

- Sobre el tema de los efectos positivos para el medio ambiente hay quien habla del efecto "boomerang" de cuando un recurso resulta más accesible se acaba incrementando su consumo (y por lo tanto las emisiones). Recomiendo el texto www.shareable.net/blog/debating-the-sharing-economy (sección How Green Is the Sharing Economy?) para tener más detalles al respecto.
 - *The platforms are creating new markets that expand the volume of commerce and boost purchasing power. The larger, for-profit companies are claiming to generate substantial business and income for their providers. If so, they are likely creating economic activity that would not have existed otherwise—more travel, more private automobile rides—and not just shifting purchasing from one type of provider to another. [...] That means the platforms result in higher carbon emissions, because their services use energy. The companies can't have it both ways—creating new economic activity and reducing carbon emissions—because the two are closely linked.*
- También el tema del efecto sobre el PIB es algo donde hay posiciones enfrentadas. Hay articulistas que argumentan (de manera bastante básica y con errores como asumir que "price goes down so GDP goes down") que Uber (y otros) rebajaran el PIB (<http://www.forbes.com/sites/victorhwang/2014/10/21/uber-will-lower-gdp/>). El mundo académico tiene bastante demostrado que las optimizaciones tecnológicas acaban (históricamente) generando mayor PIB (en el mismo sector o bien en otros. Se pueden consultar los modelos de Solow - http://en.wikipedia.org/wiki/Solow_residual)
- Hay el efecto de empoderamiento de los ciudadanos que participan en las plataformas. El nivel de empoderamiento no es el mismo en todas las plataformas ni mucho menos. <https://hbr.org/2014/12/understanding-new-power> . Puede que parte del esfuerzo regulatorio tenga que orientarse justo hacia este campo para asegurar los derechos y el empoderamiento real de los participantes en estas plataformas. De otra manera acabaremos todos como en Mechanical Turk: http://www.boston.com/business/technology/innoeco/2012/04/my_life_as_a_micro-laborer_exp.html



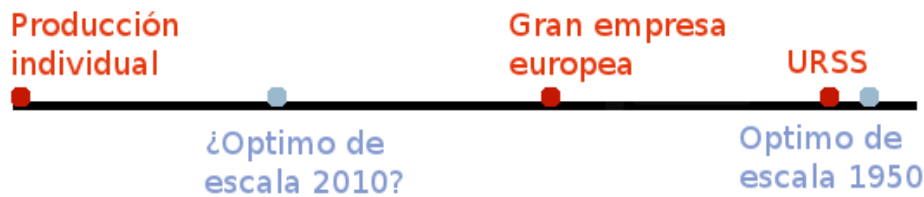
- Volviendo al tema de la economía de la abundancia <http://www.enriquedans.com/2015/01/economia-de-la-escasez-frente-a-economia-de-la-abundancia.html> esto puede tener efectos sobre los precios de la oferta. Es algo que ocurre a menudo con la economía digital.
- Como comenté en el punto anterior hay quien está comprando pisos o coches para usarlos en estas plataformas. Este es un efecto que, aunque no sea mayoritario, no está mencionado por el momento.

Fase 3

1. ¿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?

Al no ser un experto legal no creo que pueda responder esta pregunta con precisión. Lo que sí que puedo es dar un marco de reflexión (texto que ya mandé en la primera fase de la consulta). Lo interesante es plantearse la escala de producción del ciudadano productor para poder ajustar la regulación de manera adecuada.

También hay que considerar que la escala de producción de valor debe tener impacto en el nivel de regulación exigible. Al igual que no es lo mismo lo que se exige a una cadena de TV Digital con licencia administrativa y difusión por UHF que un canal de YouTube, no debería ser lo mismo lo que se exige a una persona con 1 habitación que a un hotel con 20+ habitaciones. La tecnología digital está reduciendo a marchas forzadas la escala óptima de producción en muchos frentes (<http://lasindias.com/el-modo-de-produccion-p2p>)



En el escenario de la economía colaborativa también habría que pensar si es necesario regular en ámbitos como:

- Las responsabilidades y deberes de las plataformas como intermediarios, al igual que se hizo con el comercio electrónico en su día. Esta regulación debería incluir la capacidad de los usuarios (como productores) de poder hacer "reviews" de las propias plataformas (este se discutió recientemente en un Fórum de Economía en Le Havre). En EEUU existen ya "sindicatos" de conductores de apps que ejercen sus derechos enfrente a los terminos y condiciones de las plataformas (que a menudo se modifican de manera unilateral. Ej: http://www.slate.com/blogs/moneybox/2014/09/12/uber_drivers_strike_they_protested_che_ap_uberx_fares_uber_backed_down.html)
- Cierta interoperabilidad técnica entre las soluciones ofertadas sin perjuicio a la competencia (ej: protocolo de e-mail). Esto debería en cierta medida reducir la tendencia a los monopolios naturales de la economía digital (google, spotify, etc.) y facilitar por ejemplo el cobro de impuestos
- Que las empresas intermediarias garanticen de alguna manera la prestación del servicio con unos mínimos, sobretodo si se puede acercar a la prestación de un servicio público (transporte de pasajeros). Ya he apuntado antes de los temas discriminatorios pero también hay que contemplar el hecho de que la empresa no tenga oficina en territorio español y pueda desactivar el servicio (o que tenga un problema técnico en unos servidores remotos). Conferencia recomendable de Bruce Sterling al respecto: <https://www.youtube.com/watch?v=OYNaoMkY8qY>

2. En estos dos mismos sectores, ¿cree que son los nuevos modelos los que deberían adaptarse a la regulación actual (sectorial y general) o bien considera necesaria una modificación de dicha regulación para tener en cuenta todos los modelos de actividad? ¿En qué cree que debe consistir esta modificación?

Creo que encajar leyes y regulaciones hechas en otro contexto social/cultural/tecnológico a los nuevos modelos no es una buena idea. Hay el ejemplo de las patentes y la propiedad intelectual que todo la economía digital está demostrado que hay que evolucionar el modelo y no tanto encajar las cosas en un marco anticuado.

En el caso de los taxis hay la regulación de California de los TNCs: <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K112/77112285.PDF> que otros estados están empezando a estudiar

Como indiqué en la pregunta anterior si hay que regular es para prevenir los potenciales abusos de posición dominante que pueden ganar, de manera natural, algunas de estas plataformas:

- Ver la adecuación o no de precios dinámicos como modelo de precios. (el famoso y criticado "Surge pricing" de Uber, que otras plataformas también practican de otras maneras)

- Delimitar de algún modo las responsabilidades de las plataformas como intermediarios
- Tener algo similar a un “tribunal de arbitraje” al que las plataformas puedan adherirse para resolver conflictos de manera rápida
- Recomiendo la lectura de este texto <http://oecdinsights.org/2014/12/22/what-is-a-taxi-regulation-and-the-sharing-economy/> y este informe relacionado http://ipa.org.au/portal/uploads/Sharing_Economy_December_2014.pdf

INFORME DE INICIATIVA PROPIA DE LA CONSULTA PÚBLICA ECONOMÍA COLABORATIVA DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Visto el documento elaborado por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, sometido a consulta pública, el Consejo de Consumidores y Usuarios, viene a evacuar el informe siguiente:

1º.- Antecedentes:

En primer lugar, el documento sometido a consulta viene a abordar los “objetivos públicos que persigue la regulación” en su apartado primero, exponiendo desde el punto de vista general, los principios en base a los cuáles la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, considera que se debe abordar la intervención pública en las actividades económicas.

A tal efecto, viene a resumir los que denomina como “fallos de mercado”, o ineficiencias clasificándolos en tres apartados:

- Unas estructuras de mercado no competitivas, como es el caso de los mercados oligopolísticos y monopolísticos;
- La existencia de externalidades que provocan que no todos los efectos de la producción y el consumo se reflejen directamente en el precio de mercado, al existir costes y beneficios económicos vinculados a las transacciones que no se encuentran internalizados y no se incorporan a los precios libremente negociados, de forma que dichos precios no reflejan el valor social de los bienes.
- Los problemas relacionados con la información en los mercados, o, para ser más exactos con el déficit de información por parte de productores y consumidores. La realidad demuestra que frecuentemente alguna de las partes (muy especialmente los consumidores) no tiene a su disposición toda la información de la que dispone la otros agentes involucrados, produciéndose asimetrías que además de ser injustas introducen ineficiencias en el funcionamiento del mercado.

Teniendo en cuenta lo anterior, la CNMC señala en su documento que para determinar la necesidad de regulación debe tenerse en cuenta la proporcionalidad de la medida, en el sentido de ser el instrumento más adecuado para la consecución del objeto que se persigue, teniendo en cuenta un análisis de los costes y beneficios, para no caer en una “sobreregulación” que pueda acentuar los problemas que, inicialmente, se pretendían solucionar con la norma adoptada.

En su segunda parte, el documento aborda dos sectores diferentes:

a) El del transporte de viajeros por carretera (taxi, VTC y líneas regulares de autobuses), indicando que mientras la actividad de transporte de viajeros por autobús en líneas regulares internacionales y el discrecional nacional es de libre acceso a los operadores, las líneas regulares de autobús urbano e interurbano, y los servicios de taxi y VTC, requieren autorización administrativa para acceder al ejercicio de la actividad.

b) El de alojamientos turísticos que, aun tratándose de un sector liberalizado en cuanto al acceso al ejercicio de la actividad, cuenta con una extensa regulación de ámbito autonómico y municipal. El documento se centra en las categorías de hoteles, apartamentos turísticos y viviendas de uso turístico.

A partir del mencionado informe, la Comisión formula en su Consulta las cuatro siguientes preguntas:

1.- Existe alguna otra regulación relevante de los sectores planteados que no haya sido descrita?

2.- ¿Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores? ¿Qué otras justificaciones existirían?

3.- ¿Que problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?

4.- A la luz de lo anterior, ¿Considera que la regulación existente en estos sectores es necesaria y proporcionada?

Observaciones

I.- Consideración previa:

A pesar del epígrafe bajo el cual se plantea la Consulta, la denominada “economía colaborativa” que se está implantando socialmente como consecuencia del desarrollo de Internet y del impacto de la crisis económica, en realidad ésta se centra en la prestación de servicios de dos sectores concretos, transporte de viajeros y alojamientos turísticos.

Por parte del CCU, se echa en falta un debate más amplio que verdaderamente abra un debate sobre el impacto de la denominada “economía colaborativa”, su implantación, las diferentes formas de prestación y sus tipologías, lo que, no figura en el documento que se somete a Consulta Pública.

El progresivo agotamiento del sistema actual de desarrollo económico y su incapacidad para satisfacer las demandas individuales y colectivas de los ciudadanos hace conveniente la emergencia de alternativas que se adapten además a las nuevas necesidades y retos que plantea un futuro tejido en redes digitales.

La economía colaborativa tiene como consecuencia un consumo colaborativo que puede suponer un comportamiento resiliente frente a la actual situación económica y financiera, y que puede ofrecer respuestas a las incertidumbres crecientes que provoca la crisis económica. Puede representar una oportunidad para retomar la senda de un desarrollo sostenible en lo económico, humano en lo social, y armónico con el planeta en lo medioambiental.

El consumo colaborativo derivado de la economía colaborativa puede suponer una herramienta de mercado complementaria con la que reiniciar y regenerar el mercado, saneándolo y haciéndolo más equilibrado y sostenible.

Existe una tendencia derivada del consumo colaborativo ya que promueve valores cooperativos y el ejercicio de la solidaridad para una mejor redistribución de la riqueza. Esto es así, en la medida que plantea el consumo no como una mera posesión de bienes sino como el acceso compartido a su disfrute, para la satisfacción de necesidades reales y la realización personal ajena al consumo simbólico y la persecución de deseos inducidos.

A este respecto, el poder de la colaboración y el compartir a través de la tecnología acabarán cambiando la forma de concebir la propiedad y las relaciones comerciales. El producto ya no siempre se vende o se alquila, sino que en ocasiones redistribuye o comparte pues, compartir resulta rentable y sostenible.

Basta con reflexionar acerca de la digitalización de los contenidos (fotografías, música, vídeos, libros,...) para comprobar que dicha digitalización ha permitido a mucha gente darse cuenta de que, en muchos casos, lo importante no es la posesión física de un bien sino la posibilidad de acceder a los beneficios que aporta en el momento en el que se necesita, y más aún si ello exige un menor desembolso, una menor dependencia y una menor disponibilidad de tiempo o de espacio.

Se ha dicho que el consumo colaborativo y, las actividades económicas que desarrolla, representan un nuevo estadio en el que la gente se encuentra en Internet para compartir fuera de Internet. Y también se ha descrito acertadamente por su función de *poner en circulación todo aquello que existe*.

La economía colaborativa se aborda desde un triple ámbito:

- De consumidor a consumidor (C2C),
- De empresa a consumidor (B2C) y
- De empresa a empresa

II.- Clase de actividades o servicios de economía colaborativa:

No obstante, en todo caso, debería diferenciarse entre las actividades realizadas por los particulares que carecen de ánimo de lucro y las actividades que generan beneficios (fundamentalmente) dinerarios a quienes las ejercen. Y, en este último caso, habría de reflexionarse sobre si se considera que éstas últimas deben contar con una regulación específica o bien con un tratamiento idéntico a las demás actividades económicas.

En todo caso, antes de procederse al planteamiento de una reforma normativa, debería procederse, con carácter previo, a examinar y estudiar lo siguiente:

- Recopilación de datos estadísticos de los sectores afectados, tanto de los propios sectores, como de estadísticas oficiales.
- Consolidación de la normativa existente, que está muy dispersa, tanto en lo que respecta a la protección del consumidor (comercio electrónico, protección de datos, comunicaciones electrónicas, la normativa general de defensa del consumidor), como a la normativa de acceso a las actividades y los requisitos exigibles.

- Evaluación de la necesidad y proporcionalidad de las obligaciones de servicio público existentes y de las denominadas condiciones o exigencias imperativas que pueden resultar dignas de protección.

Es muy posible que una parte importante de las actividades de la denominada economía colaborativa, las cuales se desarrolla mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas eliminando intermediarios, puedan ofrecer mejores precios al usuario final del servicio. Pero es importante procurar que en dichas actividades no se produzca una merma o disminución del nivel de protección del que gozan los consumidores en el marco de la “economía convencional”.

III.- Papel de las organizaciones de consumidores y de las Administraciones Públicas:

Dada la situación existente en la actualidad, debería propiciarse desde las autoridades reguladoras ámbitos de encuentro entre las empresas de los sectores ya existentes, las nuevas empresas de la denominada “economía colaborativa” y las organizaciones de consumidores, para intentar definir un marco de acuerdo que permita la incorporación de nuevos modelos de oferta y demanda que puedan convivir en el mercado con los modelos tradicionales y, sobre todo, que garanticen similares derechos a la ciudadanía.

Todo ello, puede llevar a encontrar nuevos entornos de regulación que amparen desarrollos de actividad novedosos y diferentes, sin suponer un problema de desregulación total de los sectores ni que medien acusaciones sobre el ejercicio de competencia desleal en determinados ámbitos.

IV.- Los consumidores y usuarios en el ámbito de la economía colaborativa

Aunque la posibilidad de acceder a bienes y servicios a precios reducidos pueda ser contemplada por algunas personas como una oportunidad y un beneficio en sí misma, es importante no olvidar que en muchas ocasiones con el señuelo del bajo precio o incluso de la gratuidad, en realidad podemos encontrarnos ante un conjunto de prácticas ilícitas y en un entorno sin garantías para con los derechos fundamentales de los ciudadanos ni para con su seguridad en tanto que los consumidores y usuarios. Es decir, de acuerdo con la definición de éstos recogida en el artículo 3 del TRLGDCU, en tanto que *“personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional”*.

En estos casos, el contexto en el que se produce ese acceso a los bienes y servicios puede privar al consumidor de todos los derechos de carácter solidario que éste ha adquirido en los últimos años; por ejemplo, cuando el oferente no se reconoce como tal y el promotor de la actividad se presenta como un mero intermediario tercero sin la suficiente regulación legal o deontológica que le obligue a responder ante las posibles deficiencias de la oferta, cuando el bien o servicio recibido no se corresponda con lo demandado, o cuando no se dan las condiciones esperables para su utilización.

Si no se reconoce la existencia de una relación entre oferentes y demandantes, es posible que tampoco existan garantías relativas a la recepción de información precisa sobre las características del producto o sobre las características del prestador del servicio. Que se prescinda de la denominada *“información precontractual”*, que se basa en el principio de veracidad, sin que quepa oponerse por tanto a las cláusulas abusivas que pudiera

contener y que, generalmente, limitarán los derechos de los consumidores. Lo mismo puede decirse del derecho de desistimiento o de la asistencia postventa. Y, finalmente, tampoco se garantizarían los derechos de los usuarios en el uso de sus datos personales.

Es decir, la regulación en el ámbito de la economía colaborativa es la que permitiría contemplar la posibilidad de infracciones en materia de protección de los consumidores, susceptibles de imposición de una sanción administrativa.

El mencionado TRLGDCU contiene las disposiciones en materia de procedimiento sancionador e infracciones y sanciones, en sus artículos 46 a 52 ambos inclusive:

El artículo 46 regula los principios que deben regir el ejercicio de la potestad sancionadora por las Administraciones Públicas competentes, teniendo estos preceptos, según la Disposición Final Primera, el carácter de “básicos”. Hay que indicar que el TRLGDCU hace mención a las “Administraciones Públicas competentes” que, en el uso de su potestad, sancionarán las conductas infractoras para ajustarse a la pluralidad de competencias que se proyectan sobre la materia de protección de los consumidores y usuarios, empleando así una referencia neutra que puede corresponder al Estado, a las Comunidades autónomas e incluso a los Entes locales en atención a la distribución de competencias en materia de consumidores y usuarios, dado su carácter multidisciplinar.

Este artículo 46 se refiere también a la vinculación entre el ejercicio de la potestad sancionadora y la existencia de conductas tipificadas como infracción en materia de protección de los consumidores y usuarios. En su apartado 1 viene a admitir la coexistencia de sanciones administrativas con las consecuencias que pueden derivarse de la responsabilidad por los hechos constitutivos de infracción en el ámbito civil y penal, principalmente. Y en su apartado 2.2 consagra para estas infracciones el mencionado principio *non bis in idem*, que deriva del artículo 25.1 de la Constitución y es recogido por las leyes que regulan la potestad sancionadora, como el artículo 133 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

El artículo 47 del TRLGDCU determina la Administración competente para la incoación del expediente sancionador en base al principio de territorialidad y la manifestación del riesgo o lesión para los consumidores. El artículo 48 contempla la reposición de la situación alterada por la infracción administrativa y la indemnización de daños y perjuicios. Y el artículo 49.1 regula las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios, de modo que las descargas ilegales en Internet, podrían entrar dentro de las conductas tipificadas siguientes:

“d) La alteración, adulteración o fraude en bienes y servicios susceptibles de consumo por adición o sustracción de cualquier sustancia o elemento, alteración de su composición o calidad, incumplimiento de las condiciones que correspondan a su naturaleza o a la garantía, arreglo, reparación de productos de naturaleza duradera o en general, cualquier situación que induzca a engaño o confusión o que impida conocer la verdadera naturaleza del bien o servicio”.

"g) El incumplimiento de las disposiciones sobre seguridad en cuando puedan suponer un riesgo para los consumidores y usuarios".

"l) El uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores o usuarios".

El artículo 51.1 contiene las sanciones a imponer, según sean las infracciones leves, graves o muy graves, con la graduación siguiente:

"a) Infracciones leves, hasta 3.005,06 euros.

b) Infracciones graves, entre 3.005,07 euros y 15.025,30 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de la infracción.

c) Infracciones muy graves, entre 15.025,31 y 601.012,10 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de infracción."

El mismo precepto regula como medida accesoria a las multas, para los casos de infracciones muy graves, *"el cierre temporal de hasta 5 años del establecimiento, instalación o servicio."*

Por último, el artículo 52 contempla una serie de medidas accesorias como el decomiso de la mercancía falsificada y la publicidad de las sanciones firmes. En concreto, dicho precepto establece como sanciones accesorias a imponer:

"a) El decomiso de la mercancía adulterada, deteriorada, falsificada, fraudulenta, no identificada o que pueda entrañar riesgo para el consumidor y usuario.

Los gastos derivados de las medidas adoptadas en el párrafo anterior, incluidas, entre otras, las derivadas del transporte, distribución y destrucción, serán por cuenta del infractor.

b) La publicidad de las sanciones impuestas, cuando hayan adquirido firmeza en vía administrativa, así como los nombres, apellidos, denominación o razón social de las personas naturales o jurídicas responsables y la índole y naturaleza de las infracciones, siempre que concurra riesgo para la salud o seguridad de los consumidores y usuarios, reincidencia en infracciones de naturaleza análoga o acreditada intencionalidad en la infracción".

Por lo que respecta a las prácticas comerciales desleales, la Directiva 2005/29/CE de 11 de mayo, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior, contempla en su artículo 11 los medios de ejecución de lo dispuesto en la misma de la forma siguiente:

"Artículo 11. Ejecución

1. Los Estados miembros velarán porque existan medios adecuados y eficaces para luchar contra las prácticas comerciales desleales, con miras al cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva en interés de los consumidores.

Estos medios deberán incluir disposiciones legales en virtud de las cuales las personas o las organizaciones que tengan, con arreglo a la legislación nacional, un interés

legítimo en combatir las prácticas comerciales desleales, incluidos los competidores, puedan:

a) proceder judicialmente contra tales prácticas comerciales desleales, y/o

b) someter las prácticas comerciales desleales a un órgano administrativo competente, bien para que se pronuncie sobre las reclamaciones, bien para que entable las acciones judiciales pertinentes.

Corresponderá a cada Estado miembro decidir cuál de esos procedimientos se adoptará y si conviene que el tribunal o el órgano administrativo esté facultado para exigir el recurso previo a otras vías establecidas para la solución de reclamaciones, incluidas las mencionadas en el artículo 10. Estos procedimientos estarán disponibles con independencia de que los consumidores afectados se hallen en el territorio del Estado miembro en que se encuentre el comerciante o en otro Estado miembro”.

Por su parte, el artículo 13 de la Directiva, se remite a las sanciones a imponer en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales de adaptación de la Directiva, con el tenor literal siguiente:

“Artículo 13. Sanciones

Los Estados miembros establecerán sanciones para los casos de incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las mismas. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias”.

La plena armonización llevada a cabo por la Directiva sólo se encuentra matizada por algunas disposiciones de carácter excepcional que admiten, transitoriamente y con sujeción al cumplimiento de estrictas condiciones, el mantenimiento de normativas nacionales no armonizadas. Este objetivo de lograr un marco normativo único con un elevado nivel estándar de protección es lo que explica que en el artículo 4 de la Directiva se haya establecido la llamada cláusula de “mercado interior” en virtud de la cual, “los Estados miembros no restringirán la libre prestación de servicios ni la libre circulación de mercancías, por razones pertinentes la ámbito objeto de la aproximación que lleva a cabo esta Directiva”. Ya el TJUE se ha pronunciado al respecto en su Sentencia de 23 de abril de 2009(asuntos C-261/07 y C-299/07) declarando que:

“Como prevé expresamente su artículo 4, los Estados miembros no pueden adoptar medidas más restrictivas que las definidas en la Directiva, ni siquiera para garantizar un grado más elevado de protección de los consumidores”.

En idénticos términos se volvió a pronunciar el Tribunal mediante Sentencias de 14 de enero de 2010 (asunto C-304/08) y de 9 de noviembre de 2010 (asunto C-540/08), planteando si los Estados miembros están legitimados para regular las prácticas comprendidas en el ámbito armonizado con la finalidad de promover objetivos dignos de protección distintos de la defensa de los intereses de los consumidores y usuarios. Las conclusiones del Abogado General con respecto al segundo de los asuntos son bastante claras al respecto:

“..se halla en cualquier caso dentro del ámbito normativo de la Directiva 2005/29/CE, sin que sea relevante si esta prohibición de ofertas conjuntas sirve primordialmente a la protección del bien jurídico determinado, la protección de los intereses de los consumidores, de los competidores o del público, en la forma del mantenimiento del pluralismo de los medios de comunicación. En tal medida, a efectos del presente procedimiento prejudicial y desde una perspectiva jurídica no es necesario pronunciarse sobre si, y en qué medida la normativa nacional objeto de litigio persigue, además, como ha alegado el Gobierno austríaco, el objetivo de mantener y de preservar el pluralismo de los medios de comunicación”.

En consecuencia, la naturaleza del interés de los consumidores protegido por la Directiva 2005 -el interés económico- se ha interpretado por el TJUE como un criterio delimitador del ámbito armonizado, de manera que sus normas no afectarían a las disposiciones nacionales dirigidas a proteger intereses de naturaleza diferente a la económica.

La incorporación de esta Directiva al ordenamiento jurídico español se llevó a cabo modificando diferentes normas.

Por una parte, introduciendo en la legislación general para la defensa de los consumidores y usuarios unos requisitos de información que se consideran necesarios en la oferta de bienes y servicios, así como un régimen de comprobación y asistencia al cliente, y tipificando como infracción en materia de defensa de consumidores y usuarios *“el uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores o usuarios”* (artículos 19 a 21 y 49.1.1).

Así, de acuerdo con el artículo 19.2.2:

“A estos efectos, se consideran prácticas comerciales de los empresarios con los consumidores y usuarios todo acto, omisión, conducta, manifestación o comunicación comercial, incluida la publicidad y la comercialización, directamente relacionada con la promoción, la venta o el suministro de un bien o servicio a los consumidores y usuarios, con independencia de que sea realizada antes, durante o después de una operación comercial.”

Se deduce de la definición transcrita, que incorpora lo recogido en el artículo 2 de la Directiva, que una práctica comercial supone una determinada “actuación” llevada a cabo por un “empresario” que tiene como destinatario a un “consumidor” o usuario. El sujeto activo (agente) de la práctica comercial es, por tanto, un empresario, que viene definido en el artículo 4 del mismo texto refundido como *“toda persona física o jurídica que actúa en el marco de su actividad empresarial o profesional, ya sea pública o privada”.*

Lo relevante, pues, será que el sujeto activo realice una actividad dirigida al mercado. Las personas que actúan en nombre o por cuenta del empresario o profesional, tales como apoderados, agentes, comisionistas u otros colaboradores, se consideran igualmente sujetos activos de prácticas comerciales, como establece el artículo 2.b) de la Directiva 2005/29/CE. Si un empresario, amparándose en el anonimato que ofrecen determinadas formas de comunicación, como la transmisión de datos a través de internet, realiza

prácticas comerciales intentando generar la apariencia de que han sido realizadas por un particular, nos encontraríamos ante un *"falso particular"* cuya naturaleza se podrá poner de manifiesto a través del número, la cuantía o la frecuencia de sus transacciones; su volumen de ingresos; las adquisiciones que realiza, y otras circunstancias.

Por su parte, el sujeto pasivo de las prácticas comerciales a las que se refiere el artículo 19.2 del TRLGDCU debe ser un consumidor o usuario; es decir, según el artículo 3 de esta norma, *"las personas físicas o jurídicas cuando actúan en un ámbito ajeno a su actividad empresarial o profesional"*.

La incorporación de la Directiva de 2005 se ha realizado, en su mayor parte, a través de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (LCD). En concreto, en su artículo 19, esta norma amplía las prácticas comerciales desleales con los consumidores, además de las previstas en los artículos 19 y 20 del TRLGDCU.

Comprende así la LCD dos grupos de normas:

- Un primer grupo formado por los artículos 4, 5, 7, 8 y 20. En estos preceptos se debe realizar un juicio de deslealtad relativo a las prácticas comprendidas en su ámbito de aplicación, lo que requiere una valoración de las circunstancias del caso concreto y de sus efectos sobre el comportamiento económico del consumidor medio.

Concretamente, estos preceptos regulan:

- la denominada cláusula general (artículo 4)
 - los actos de engaño (artículo 5)
 - las omisiones engañosas (artículo 7)
 - las prácticas agresivas (artículo 8)
 - las prácticas engañosas por confusión con los consumidores (artículo 20)
- Un segundo grupo, formado por los artículos 21 a 31 de la Ley, que incorpora la lista de prácticas desleales que figura en el Anexo I de la Directiva y que son *"prácticas desleales"* *per se*, sin necesidad de que se efectúe una valoración de las circunstancias en las que se realizaron ni de su potencial incidencia o impacto en los intereses económicos del consumidor medio. Comprobado en el supuesto concreto que concurren los elementos caracterizadores de la práctica, la autoridad competente debe adoptar la decisión oportuna dirigida a reprimir la conducta, y, en su caso, sancionar al autor.

Las conductas concretas que pueden considerarse prácticas comerciales desleales son las siguientes:

- prácticas engañosas sobre códigos de conducta u otros signos distintivos de calidad (artículo 21)
- prácticas de señuelo y prácticas promocionales engañosas (artículo 22)
- prácticas engañosas sobre la naturaleza y propiedades de los bienes o servicios, su disponibilidad y los servicios postventa (artículo 23)

- prácticas de venta piramidal (artículo 24)
- prácticas engañosas por omisión (artículo 25)
- prácticas comerciales encubiertas (artículo 26)
- otras prácticas engañosas, en especial, la presentación del empresario de forma fraudulenta como un consumidor o usuario (artículo 27)
- prácticas agresivas por coacción (artículo 28)
- prácticas agresivas por acoso (artículo 29)
- prácticas agresivas en relación con los menores (artículo 30)
- otras prácticas agresivas (artículo 31)

Se puede concluir que del régimen jurídico del artículo 19 de la LCD por las autoridades nacionales competentes habrá de atenderse, en primer lugar, al elenco de prácticas comerciales desleales contenido en los artículos 21 a 31 de la Ley. Si una práctica comercial se puede subsumir en uno de esos supuestos, se deberá considerar prohibida, sin necesidad de mayor análisis. Sólo cuando la práctica no esté comprendida en el ámbito de aplicación que se regula en los artículos 5, 7, 8 y 20 se aplicará de forma directa la cláusula general del artículo 4.1, que, ante el supuesto de las descargas ilegales en internet, no puede más que corroborar su ilicitud, pues afecta directamente al comportamiento económico del consumidor y resulta objetivamente contrario a las exigencia de la buena fe que un empresario oferte un servicio con clara trasgresión de los derechos de propiedad intelectual, en la medida en la que ello va contra las prácticas honestas del mercado y distorsiona el comportamiento económico del consumidor.

La advertencia del artículo 19 de la LCD, estableciendo que *“únicamente tendrán la consideración de prácticas comerciales con los consumidores y usuarios, las previstas en este capítulo y en los artículos 4, 5, 7 y 8 de esta Ley”*, sugiere que el legislador ha querido excluir la posibilidad de que disposiciones de esta norma, distintas de las mencionadas, puedan aplicarse a las prácticas comerciales con consumidores. En consecuencia, los únicos preceptos de la LCD que resultarían aplicables a las prácticas comerciales con consumidores serían aquellos que tienen como antecedente a la Directiva comunitaria y que han sido diseñados para proteger los intereses económicos de los consumidores.

En el marco específico de las transacciones electrónicas, la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (LSSI), en su artículo 8.1 señala lo siguiente:

“1. En caso de que un determinado servicio de la sociedad de la información atente o pueda atentar contra los principios que se expresan a continuación, los órganos competentes para su protección, en ejercicio de las funciones que tengan legalmente atribuidas, podrán adoptar las medidas necesarias para que se interrumpa su prestación o para retirar los datos que los vulneran. Los principios a que alude este apartado son los siguientes:

- a) La salvaguarda del orden público, la investigación penal, la seguridad pública y la defensa nacional.*
- b) La protección de la salud pública o de las personas físicas o jurídicas que tengan la condición de consumidores o usuarios, incluso cuando actúen como inversores.*

c) *El respeto a la dignidad de la persona y al principio de no discriminación por motivos de raza, sexo, religión, opinión, nacionalidad, discapacidad o cualquier otra circunstancia personal o social, y*

d) *La protección de la juventud y de la infancia.*

e) *La salvaguarda de los derechos de propiedad intelectual.*

En la adopción y cumplimiento de las medidas de restricción a que alude este apartado se respetarán, en todo caso, las garantías, normas y procedimientos previstos en el ordenamiento jurídico para proteger los derechos a la intimidad personal y familiar, a la protección de los datos personales, a la libertad de expresión o a la libertad de información, cuando estos pudieran resultar afectados.

En todos los casos en los que la Constitución y las leyes reguladoras de los respectivos derechos y libertades así lo prevean de forma excluyente, sólo la autoridad judicial competente podrá adoptar las medidas previstas en este artículo, en tanto garante del derecho a la libertad de expresión, del derecho de producción y creación literaria, artística, científica y técnica, la libertad de cátedra y el derecho de información”.

Es decir, que se contempla que las ofertas a través de internet pueden también vulnerar los derechos de los consumidores y usuarios. La LSSI deja claro en la letra e de su Anexo que mantiene el mismo concepto de “consumidor” que la TRLGDCU, si bien es cierto que su mención debería actualizarse¹.

A mayor abundamiento, el artículo 23.1 de la LSSI señala que los contratos celebrados por vía electrónica han de someterse a las normas de protección de los consumidores y usuarios, y el 21 prohíbe la remisión de comunicaciones comerciales no solicitadas a través de los servicios de la sociedad de la información.

Por lo que se refiere a la actuación contra esas prácticas ilícitas, hay que recordar que, de acuerdo con el artículo 47 del TRLGDCU, se atribuye a las autoridades competentes en materia de consumo la potestad para imponer sanciones a las conductas tipificadas como infracción de defensa de los consumidores y usuarios “*de los empresarios de los sectores que cuenten con regulación específica y las prácticas comerciales desleales con los consumidores y usuarios*”. Por su parte, el artículo 49.1.l) ha tipificado como infracción administrativa el “*uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores y usuarios*”.

En el ámbito judicial, el TRLGDU contempla el ejercicio de la acción de cesación por parte de las asociaciones de consumidores y usuarios a las que se reconoce legitimación activa “*en materia de cláusulas abusivas, contratos celebrados fuera de establecimiento mercantil, venta a distancia, garantías en la venta de productos y viajes combinados*”. Dicha acción puede dirigirse no sólo a conseguir que el demandado cese en su conducta, sino a impedir su reiteración futura (artículos 53 y 54).

¹ e) «Consumidor»: *persona física o jurídica en los términos establecidos en el artículo 1 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.*

También la LCD contempla en su artículo 32 diferentes acciones judiciales que pueden ejercitarse contra las prácticas comerciales desleales con los consumidores:

“1. Contra los actos de competencia desleal, incluida la publicidad ilícita, podrán ejercitarse las siguientes acciones:

1.ª Acción declarativa de deslealtad.

2.ª Acción de cesación de la conducta desleal o de prohibición de su reiteración futura. Asimismo, podrá ejercerse la acción de prohibición, si la conducta todavía no se ha puesto en práctica.

3.ª Acción de remoción de los efectos producidos por la conducta desleal.

4.ª Acción de rectificación de las informaciones engañosas, incorrectas o falsas.

5.ª Acción de resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por la conducta desleal, si ha intervenido dolo o culpa del agente.

6.ª Acción de enriquecimiento injusto, que sólo procederá cuando la conducta desleal lesione una posición jurídica amparada por un derecho de exclusiva u otra de análogo contenido económico”.

Y la LSSI regula también en sus artículos 30 y 31 la acción de cesación a ejercitar contra toda conducta contraria a los intereses “colectivos o difusos de los consumidores”, reconociendo a tal efecto la legitimación activa de las asociaciones de consumidores.

Todo ello sin entrar en otro tipo de actuaciones extrajudiciales asociadas a la regulación voluntaria y al arbitraje en materia de consumo, en cuyo marco puede sustanciarse también la defensa de los consumidores y usuarios².

V.- Conclusiones:

Realizadas las anteriores observaciones, se procede a contestar sucintamente a las preguntas formuladas:

1.- Existe alguna otra regulación relevante de los sectores planteados que no haya sido descrita?

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

2.- Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores?, que otras justificaciones existirían?:

Como se ha indicado, consideramos prioritaria definir un marco de acuerdo que permita la incorporación de nuevos modelos de oferta y demanda que puedan convivir en el mercado con los modelos tradicionales y, sobre todo, que garanticen similares derechos a la ciudadanía.

3.- Que problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?

² Véanse, en este sentido, el Título V, Capítulo II del TRCDU; el Capítulo V de la LCD, y el Título II, Capítulo II de la LSSI, así como la Disposición Adicional Tercera de esta norma.

Los problemas se plantean en los sectores consolidados ante los nuevos operadores que se introducen en el mercado, ofreciendo mejores condiciones económicas a los consumidores.

Por otra parte, no puede olvidarse la cuestión de las normas imperativas para salvaguardar el nivel de protección existente para los consumidores y la competencia leal en el mercado así como el cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se impongan como requisito de acceso a la prestación del servicio.

4.- A la luz de lo anterior, considera que la regulación existente en estos sectores es necesaria y proporcionada?

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.

En Madrid a 24 de noviembre de 2014



Luis Carreras Puerto
Secretario del Consejo de
Consumidores y usuarios

INFORME DE INICIATIVA PROPIA A LAS PARTES 2 Y 3 DE LA CONSULTA PÚBLICA ECONOMIA COLABORATIVA DE LA COMISION NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Preámbulo

La Consulta Pública se desarrolla en tres etapas:

- Una primera en la que se analizan las bases teóricas que pueden justificar la regulación actual con el fin de determinar cuáles son los fines públicos que ésta pretende preservar, y sobre la que ya se pronunció el Consejo de Consumidores y Usuarios.
- Una segunda en la que se analizan los efectos sobre el mercado de los nuevos modelos de prestación de servicios.
- Una tercera en la que se analiza la necesidad y proporcionalidad de la regulación conforme a las nuevas circunstancias del mercado.

Repuesta a la segunda parte de la Consulta Pública.

1. ¿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?

Tal y como señala en Documento 2 de la CNMC, si la economía colaborativa se entiende:

- Como un proceso de intercambio de bienes y servicios entre particulares, sin que dicho intercambio comporte el ejercicio de una actividad profesional remunerada por parte del oferente, aunque sí pueda existir un intercambio económico en razón de gastos compartidos o compensación.
- Como una puesta en valor de recursos ociosos o infrautilizados por el oferente sin que por tanto los bienes y servicios que se intercambian no han sido creados o adquiridos para proceder a su oferta en el mercado.

Parece claro que no todos los nuevos modelos emergentes de oferta, en la mayoría de los casos apoyados en internet, pueden considerarse en puridad colaborativos, y que nos movemos en un marco proveniente del trueque tradicional y que ha venido siendo analizado por diferentes expertos en base a conceptos como la “economía del excedente” (Bataille), la “producción en el consumo” (Certou) o la figura de los “prosumidores”, popularizada en los años 80 del siglo pasado por Toffler.

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.



En todo caso, dejando aparte los aspectos fiscales, laborales y empresariales que se ven concernidos por esta reflexión, desde el punto de vista de los intereses de la ciudadanía que puede verse beneficiados por la economía colaborativa, la clave de fenómeno está en la posibilidad de mantener en ese entorno los derechos ya reconocidos positivamente para los consumidores y usuarios. Derechos que deben hacerse compatibles con los beneficios que la economía colaborativa puede aportar, como el alto grado de empoderamiento que el ciudadano individual puede adquirir al ejercer ese papel de prosumidor, que le permite generar ingresos y valorizarse. O 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.

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.

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

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 de carácter fiscal o laboral, o que se menoscabe la seguridad y confianza de los consumidores y usuarios.

Repuesta a la tercera parte de la Consulta Pública.

1. 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?.

De acuerdo con lo señalado por la CNMC en su Documento 3, muchas de las reglas que rigen nuestras actividades económicas se basan en realidades que han condicionado las actividades comerciales durante años, que afectan por ejemplo a la interacción de los consumidores y usuarios con grandes empresas o a la posesión de los bienes y servicios utilizados, pero que van también transformándose debido en parte al fenómeno de la economía colaborativa en su conformación actual.

Desde el punto de vista de los intereses de los consumidores y usuarios, la reflexión sobre los marcos regulatorios, las posibles simetrías y la solución de los posibles fallos de mercado debe sin duda llevar a una revisión y actualización, siempre que se sigan protegiendo los derechos de los consumidores, su seguridad y satisfacción.

Ello significa que los modelos colaborativos no pueden quedar exentos de un marco regulatorio que aclare a los prosumidores cuáles son sus obligaciones y garantice sus derechos. Se trata de encontrar un equilibrio entre las opciones clásicas y las colaborativas que beneficie a los usuarios, tanto en su rol de oferentes como en su rol de demandantes, y que se deje espacio para la actividad particular.

Es en este sentido en el que deben eliminarse muchas de las trabas que impiden a los prosumidores desarrollar su actividad.

2. En estos dos mismos sectores, ¿cree que son los nuevos modelos los que deberían adaptarse a la regulación actual (sectorial y general) o bien considera necesaria una modificación de dicha regulación para tener en cuenta todos los modelos de actividad? ¿En qué cree que debe consistir esta modificación?

Ni lo uno ni lo otro, o por mejor decir, ambas cosas. Por un lado, la aparición de nuevos entrantes en el mercado de oferta debería llevar necesariamente a una adaptación y apertura de modelos regulatorios basados en la escasez, pero sin olvidar que en muchos casos las actuales regulaciones salvaguardan bienes a proteger como la seguridad de los consumidores o la sostenibilidad ambiental. Por otro, no parece justo ni realista asimilar todos los modelos de actividad o considerar empresarios a todos los usuarios colaborativos. No es interesante para la sociedad poner la misma carga regulatoria y burocrática en las personas que hacen algo ocasionalmente y las que lo hacen de manera habitual, ni imponer requisitos desproporcionados a personas que se limitan a poner en valor sus recursos excedentes o infrautilizados (un vehículo, una vivienda) asimilando esa actividad a la desarrollada por los profesionales.

Hay que permitir, en definitiva, el uso privado y establecer una regulación para el mismo que si menoscabo de la protección de los consumidores lo diferencie del uso profesional, siempre que no entremos verdaderamente en el ámbito del consumo colaborativo y con una utilización aparente del mismo para ejercer una competencia desleal, tal y como ya reconoce la propia legislación vigente en la materia

En Madrid a 16 de enero de 2015



Luis Carreras Puerto
Secretario del Consejo de
Consumidores y Usuarios

Economía Colaborativa de la Energía

Las nuevas directrices en **Eficiencia Energética** que marcan las actuaciones de un nuevo modelo energético tienen un importante componente económico conocido como la **economía colaborativa**, que tendrá su medio de expansión y gestión a través de internet.

Economía Colaborativa

La **economía colaborativa** es el primer sistema económico que entra en escena desde el capitalismo y el socialismo a principios del siglo XIX. Es una revolución económica y Toma lo mejor del capitalismo y del socialismo dejando fuera lo peor de cada uno de ellos, y se prevé que durante los próximos años existirá un sistema híbrido donde deberán aprender a convivir los sistemas anteriores con esta nueva forma de economía, que surge del propio éxito que ha tenido la revolución tecnológica en el capitalismo, donde se han generado unas tecnologías de acceso y gestión que permiten al usuario final controlar gran parte de las actividades cotidianas de su entorno.



La gestión de este nuevo sistema de economía se canalizará a través de internet, que ya no solo se limita a la comunicación, si no que ha logrado cruzar la frontera de lo virtual alcanzando sectores tan vitales para la economía como el transporte y la energía. Y los fundamentos en los que basa sus criterios se empiezan a recoger en una denominación que ya empieza a sonar en muchas escuelas de economía e ingeniería: "[El internet de las cosas](#)".

"El internet de las cosas"

Un buen ejemplo para comprender este concepto es tomar como referencia la evolución del automóvil desde los primeros modelos sencillos al vehículo actual que integra GPS, internet, motor eléctrico y que se desplaza sin conductor por una SmartRoad que además, ha sido creado por una impresora en 3D. Este coche que fue el gran impulsor de la industria del siglo XX, y que todos queríamos tener como seña de libertad y crecimiento, ha evolucionado en su demanda con un cambio social donde prevalece la movilidad y el servicio. El usuario quiere llegar a su destino sin preocuparse de aparcar y saber que tendrá una opción rápida para la vuelta. Al existir millones de personas tienen opción de usar el [Car-Sharing](#) (coche compartido), comprar smartphones por 18 euros y estar conectado a la red en todo lugar y momento, servicios como el Uber para compartir vehículos ya no serán necesarios, los podrán crear los propios usuarios locales a través de los accesos y la aplicaciones que permite internet y que es lo que se denomina el internet de las cosas.

Sostenibilidad Medioambiental y Eficiencia Energética

En materia de Eficiencia Energética, y lógicamente de Sostenibilidad Medioambiental, está actuación implicará que se fabriquen menos coches, y que además de usarse materiales reciclados y energías renovables como la eólica, la mareomotriz o la solar para el proceso de fabricación, produciremos un menor impacto en el ecosistema y menores emisiones de CO2.

Cada usuario o persona formarán parte de una conexión global dotada de sensores que podrán enviar información a una gran base de datos que permitirá optimizar el consumo, la distribución de la energía, la gestión de la acumulación y de la producción en tiempo real para todos los consumidores de la red en todos los sectores del mercado.

Tercera Revolución Industrial

Este cambio de sistema a una economía colaborativa se conoce como la [Tercera Revolución Industrial](#), y si se logra una transición adecuada se podría lograr salvar el planeta, evitar el calentamiento global e impulsar una economía en la que se ha llegado a extremos de reducir el coste marginal de algunos productos hasta cero que al ser son gratuitos y no generan beneficio en los mercados.

Será necesario que se regule con algo similar a cartas de derechos digitales para que exista un control de los datos en la Red que ahora mismo solo está en manos de Google, Facebook o Twitter.

Cambio o solución

Este es un futuro incierto, aunque probable, que divulga con fuerza personas como Jeremy Rifkin asesor económico y digamos que visionario del cambio de una sociedad que ha explotado al máximo casi todos sus recursos naturales sin dejar que se regeneren para que los puedan seguir usando nuevas generaciones. La economía solo se enfocaba al triunfo económico de la compañía y al incremento de los márgenes.

Habiendo desaparecido miles de especies en los últimos años, millones de hectáreas de bosque y creado unas desigualdades sociales extremas en un mundo que ahora llamamos global, es importante tomar medidas que nos permitan regular nuestros recursos naturales y nuestra propia supervivencia.

Fuente: [Entrevista de Daniel Méndez a Jeremy Rifkin en el semanal XL nº 1408 del 19 de octubre de 2014](#)

Manuel Echevarría Barrio
Director de Negocio

EFFISHOPPING
Save energy, save money, you're ecosmart

manuel.ebarrio@effishopping.com

<http://www.effishopping.com/>





Organizaciones representativas de los taxistas de España

D. José María Marín Quemada
Presidente de la Comisión Nacional
de los Mercados y la Competencia (CNMC)
C/ Alcalá 47
Madrid (28014)

Madrid, 24 de noviembre de 2014

ASUNTO: CONSULTA PUBLICA SOBRE LOS NUEVOS MODELOS DE PRESTACION DE SERVICIOS Y LA ECONOMIA COLABORATIVA.

Estimado Sr.:

Desde las organizaciones profesionales **FEDETAXI, CTE y UNALT, representantes del Sector del Taxi de España**, nos dirigimos a la Comisión que Vd. preside para dar respuesta¹ a la Consulta Pública que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) está realizando sobre la denominada "economía colaborativa", actividad también conocida como "consumo colaborativo", expresión que consideramos que concreta más la perspectiva del ciudadano sobre este fenómeno.

El Sector del Taxi no está afectado por el "consumo colaborativo" que bien hecho y sin ánimo de lucro, entiende, comparte y apoya; pero sí lo está cuando este concepto se pervierte para convertirlo en una actividad económica más, con ánimo de lucro, y además en **el caso de UBER, y su ilegal servicio UBER POP, en economía sumergida y actividad "tóxica"** para los consumidores (nuestros clientes), la sociedad en su conjunto y para el sostenimiento del Estado².

En este sentido le ofrecemos nuestro punto de vista sobre este "falso transporte colaborativo": UBER, y su ilegal servicio UBER POP.

Como consideración previa, le adelantamos nuestra discrepancia sobre el planteamiento que la CNMC ofrece en su documento de consulta y sobre las erróneas premisas en las que se basa, el incorrecto análisis que realiza del mercado del transporte en Taxi y VTC, así como lo sesgado de las preguntas. En este sentido, queremos evidenciar varios aspectos que desde nuestro punto de vista son los que han de presidir el enfoque de este asunto, para poder efectuar un análisis objetivo del mismo.

¹ Vide ANEXO I. Respuestas a la Consulta Pública

² Vide: ANEXO II "UBER una red ilegal" donde se detallan varios de los principales incumplimientos a la Ley de este modelo de negocio de "falso transporte colaborativo"



Organizaciones representativas de los taxistas de España

- Existen tres aspectos que se pretenden imponer en el discurso que es preciso desenmascarar:

1.- El modelo de negocio de UBER POP no aporta ninguna novedad tecnológica.

Ya existían en todo el mundo miles de aplicaciones móviles (app) que conectan ciudadanos con conductores de taxi con sólo pulsar un botón (Taxi ya!, PideTaxi, MyTaxi, Hailo, ByTaxi, JoinUPp, TaxiClick, Taxible etc.). La diferencia de UBER POP con ellas es que estas *apps* trabajan con taxis profesionales y legales y UBER POP trabaja con coches no autorizados e ilegales.

2.- El modelo de negocio de UBER POP no es "consumo colaborativo".

El servicio UBER POP³ es una actividad económica, mercantil y con ánimo de lucro, idéntica a las de las otras apps y radioteléfonos de taxis tradicionales, que se prevale de la **infracción de las leyes de fiscalidad, consumo, seguridad social, laborales, seguridad vial y transporte profesional**, para obtener una ganancia ilícita como **"economía sumergida y organizada"** que es lo que es.

Respecto al concepto de "economía colaborativa" que utiliza la CNMC, nos preguntamos a modo de reflexión para ver si UBER POP entra en este concepto:

- ¿Cómo se pueden estar compartiendo gastos entre dos particulares cuando **existe una tarifa** para el servicio de transporte fijada previamente por la App de UBER?
- ¿Cómo se pueden estar compartiendo gastos entre dos particulares cuando del total de esta tarifa **UBER se queda con un 20%**?

Bajo la moda del consumo colaborativo UBER POP viene a hacer un negocio ilegal y de paso eliminar los derechos que la ley otorga a los viajeros de transporte, así como a perjudicar al Estado y la sociedad en su conjunto al infringir leyes sociales, fiscales, etc.

3.- No hay nada nuevo que regular ante una actividad ilegal a gran escala, hay que cumplir y hacer cumplir la Ley.

³ La propia UBER ofrece en su web www.uber.com un servicio llamado UBER TAXI que al igual que las otras apps citadas funciona con taxistas profesionales, pero no el servicio UBER POP con el que se ha establecido en España, que es ilegal y de economía sumergida.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

Como no hay novedad, ni “economía o consumo colaborativo” por parte de UBER y su servicio ilegal UBER POP, no se requiere modificar las leyes ni una regulación específica, salvo la que se pueda dictar para ayudar a inspeccionar y sancionar estas actividades, como debe producirse en un Estado de Derecho.

Por ello **FEDETAXI, CTE y UNALT, representantes del Sector del Taxi de España**, queremos trasladarle previamente a la respuesta a su consulta los siguientes extremos para poner en contexto la situación.

1º.- Que como ciudadanos y como taxistas estamos totalmente a favor del “consumo colaborativo” en su vertiente de “transporte colaborativo”, siempre que ello implique la ausencia de ánimo de lucro en la prestación de dicho transporte, pues en el momento en que aparece este ánimo de lucro ya no nos encontramos ante “transporte colaborativo” sino ante “transporte profesional” sujeto a regulación en nuestro país y en la Unión Europea.

2º.- Que como ciudadanos y como taxistas estamos absolutamente en contra de que el Estado permita o posibilite la irrupción de negocios que aprovechan el amparo que ofrece la aún difusa denominación de “transporte colaborativo” para, pervirtiéndolo, hacer del mismo una actividad económica más de “falso transporte colaborativo” que no respeta ni los requisitos concurrenciales del mercado, ni los derechos de los usuarios del transporte, ni otros requisitos –no menos importantes- de seguridad, administrativos, sociales y fiscales, de modo que se configura como una actividad ilegal, fraudulenta y de economía sumergida.

3º.- Que la actividad de transporte en vehículos de turismo está suficiente y convenientemente regulada, y que actividad que señalamos como “falso transporte colaborativo” está suficientemente definida y prohibida por la legislación española, de modo que **no es preciso regular más ni mejor; es preciso cumplir y hacer cumplir la ley** que es para lo que están tanto los poderes públicos, como las Agencias y Comisiones públicas creadas por las normas legales, como es el caso de la que Vd. preside.

4º.- Los ciudadanos de un Estado Social y Democrático de Derecho, en su vertiente de consumidores y usuarios de servicios de transporte en vehículos turismo tienen derechos y también obligaciones, entre ellas tomar conciencia de que cualquier uso de un servicio conlleva una aceptación implícita de los métodos, medios y personal con los que han sido prestados dichos servicios. Si estos son ilegales o fraudulentos, su uso implica unas consecuencias para toda la sociedad y por supuesto para el mercado del transporte de viajeros en vehículos turismo.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

Dicho lo anterior, procedemos a la respuesta de las preguntas formuladas en nuestra condición de ciudadanos y como profesionales del Taxi, empresarios individuales, en número cercano a los 70.000 en todo el Estado español, del que dependen directamente unas 100.000 familias.

Atentamente,

Julio Moreno
Presidente FEDETAXI

Gabriel Moragues
Presidente CTE y Presidente
de la Sección del Taxi del
CNTC

Santiago Fraile
Presidente de UNALT



Organizaciones representativas de los taxistas de España

ANEXO I

RESPUESTAS A LA CONSULTA PÚBLICA.

PREGUNTA Nº 1.- ¿Existe alguna otra regulación relevante de los sectores planteados que no haya sido descrita?

El sector del transporte público de viajeros mediante Taxi y VTC es el que directamente y en mayor medida se ve afectado por el reciente cambio cultural y económico que se ha dado en llamar "*consumo o economía colaborativa*", entendiéndose por esta el sistema económico en el que los particulares comparten e intercambian bienes y servicios a través de plataformas digitales. Siendo el "*consumo colaborativo*" una actividad que "*puede cubrir las necesidades sociales en casos de enfoque no comercial, y por otra, contribuir como actividad con ánimo de lucro, a generar empleo, cumpliendo con las normas fiscales, normas de seguridad, responsabilidad, protección del consumidor y demás normas imperativas*"⁴.

O sea, economía colaborativa no puede ser sinónimo de "economía sumergida". El ánimo de lucro, convierte cualquier modelo "colaborativo" en una actividad económica sujeta a las normas imperativas del sector (en este caso del transporte) aunque se preste por plataformas digitales o internet, entre las que también se incluyen las normas de consumidores y usuarios, hacienda, seguridad social, trabajo, tráfico y seguridad vial, que no se analizan en el informe que acompaña la Consulta.

"Economía colaborativa" ha de ser sinónimo de "economía sostenible" y ello implica necesariamente el cumplimiento de la ley.

De este modo, se ha obviado la descripción de una referencia específica a la regulación de las aplicaciones para *smartphones* (apps) que están y han de estar controladas y reguladas como cualquier otro servicio de intermediación en el transporte de viajeros con vigilancia especial respecto a que cumplan estrictamente la normativa de transportes como se le exige al resto de operadores del sector para evitar que bajo el paraguas o apariencia de la "*economía o consumo colaborativo*" se introduzcan en el sector del Taxi y VTC aplicaciones que oferten servicios ilegales con ánimo de lucro y nula transparencia fiscal y laboral que además sustraen al consumidor los derechos y garantías que la ley le reconoce, poniendo además en riesgo su seguridad física y jurídica.

⁴ Vide: Dictamen del Comité Económico y Social Europeo INT/686 sobre Consumo Colaborativo o Participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI. Bruselas, 21 de enero de 2014. (Ponente: Bernardo Hernández Bataller) www.eesc.europa.eu



Organizaciones representativas de los taxistas de España

PREGUNTA nº 2.- ¿Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores? ¿Qué otras justificaciones existirían?

Se echan de menos de modo notorio mayores justificaciones en relación con el transporte público de viajeros en vehículos turismo y respecto de los efectos negativos que en el sector del transporte en general y las empresas y profesionales del taxi en particular puede crear una inadecuada o errónea interpretación por parte de la administración de lo que es y lo que no es "*economía o consumo colaborativo*" en la realización de las actividades de transporte de viajeros.

La regulación en sector de transporte público de viajeros en vehículos turismo (Taxi y VTC) ante el "falso consumo colaborativo" o "falso transporte colaborativo" de las aplicaciones ilegales como el servicio de UBER POP, es y debe ser clara y la respuesta ante su infracción, tajante y contundente, porque se pueden llegar a destruir segmentos enteros del mercado de transportes, es decir, empresas, empleos, cotizaciones, impuestos, servicios públicos y por ende garantía de existencia de los mismos para los ciudadanos y usuarios.

Misma actividad, mismas reglas.

La principal justificación que tiene exista una amplia regulación del transporte de viajeros, y en este caso del efectuado mediante vehículos turismo (Taxi y VTC) es preservar los derechos de los consumidores y usuarios.

Pero hay más justificaciones de la actual regulación, como es evitar potenciales riesgos a la seguridad vial y la seguridad personal de los usuarios de estos servicios; evitar el desorden del mercado laboral, por la destrucción del número de trabajadores como en el esencial respeto a sus derechos sociales (convenios colectivos, negociación, salud laboral), que se pierden con la entrada de estos operadores ilegales; y evitar el fraude fiscal y la proliferación de la economía sumergida en sectores que al tener tantos prestatarios (70.000 taxis en España) son tan difíciles de controlar.

Es preciso reflexionar sobre el efecto devastador que puede suponer en este sector la tolerancia o pasividad por las Administraciones respecto de la entrada en este mercado de transporte de operadores que ofrecen servicios ilegales que con su competencia ilícita y desleal crean confusión en los usuarios, perjudican a los operadores legales, y son gravosos para el interés público por su opacidad en materia fiscal, social, laboral y su potencial riesgo para la seguridad



Organizaciones representativas de los taxistas de España

PREGUNTA nº 3.- ¿Qué problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?

El difícil control efectivo del sector del Taxi y VTC supone una invitación al intrusismo y a las malas prácticas. En el sector del transporte público de viajeros en vehículos turismo (Taxi y VTC) el problema que está planteado es un problema de inspección y control por parte de las Administraciones que tienen esa obligación legal dificultada por el actual reparto de competencias constitucional (Ayuntamientos, CC.AA, y Estado) en materia de transportes.

Inspección, control y sanción, para diferenciar entre lo que es un consumo o economía colaborativa en el que los particulares comparten gastos y/o realizan intercambios en servicios de transporte por necesidades particulares a través de plataformas digitales y otra cosa bien distinta que es que los particulares –tentados y alentados por los operadores gigantes o globales al estilo UBER- realicen con ánimo de lucro una actividad empresarial o profesional de servicio de transporte público de viajeros en vehículos turismo, sin cumplir los requisitos exigidos por la normativa de transportes, sin la preceptiva autorización administrativa, sin las correspondientes obligaciones sociales, laborales y fiscales y en definitiva realizando una actividad sumergida e ilícita.

El "*falso consumo o transporte colaborativo*" constituye un fraude al Estado desde todos los puntos de vista y por añadidura un fraude a los derechos de los consumidores a utilizar un medio de transporte regulado, publico y seguro.

El "*falso consumo o transporte colaborativo*" constituye un fraude a la sostenibilidad, una contribución a la precariedad laboral y una degradación de las condiciones de vida del Estado del Bienestar.

Los mensajes de las Administraciones respecto a esta falsa "*economía o consumo colaborativo*" deben ser claros, firmes, uniformes y sostenidos en el tiempo.

No diferenciar con claridad lo que es un consumo colaborativo puntual y en cierto modo "desinteresado o solidario" entre particulares de lo que es una actividad ilegal al margen del control del Estado, constituye, hoy en día, un grave problema por agravio comparativo con los titulares de medios de transporte públicos de viajeros legales (como el Taxi) que sí que cumplen con la normativa y asumen el coste económico que "ser legal" les comporta en todos los órdenes de su actividad.

Las Administraciones publicas no pueden tolerar que determinados gigantes empresariales como UBER y similares fomenten la ilegalidad y, sobre todo, que fomenten la confusión entre los consumidores y usuarios respecto a la diferencia entre una actividad ilegal o "pirata" y un transporte público seguro, regulado, y legal que garantiza los derechos de dichos usuarios y las obligaciones de quienes lo prestan (taxistas).



Organizaciones representativas de los taxistas de España

PREGUNTA nº 4.- 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, 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.

Madrid, a 24 de noviembre de 2014.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

ANEXO II: "UBER POP", UNA RED ILEGAL.

En este documento se ofrecen unos breves apuntes sobre la ilegalidad de establecimiento y contratación de un servicio público de transporte de viajeros en vehículos turismo a través de la aplicación para *smartphones* "UBER".

I.- LA APLICACIÓN UBER⁵

¿Qué es Uber?

Uber es una aplicación móvil (app) que le conecta con un conductor con sólo pulsar un botón. Los conductores llegan acera en cuestión de minutos, y usted puede realizar un seguimiento de la llegada de su servicio. El pago se factura a la perfección a su tarjeta de crédito, cuenta PayPal, o Google Wallet en el final de su viaje.

El servicio UBER POP conecta a usuarios con conductores particulares, no profesionales.

Es Uber un Servicio de transporte?

Según la versión de la propia Uber, ésta no es un proveedor de transporte. Ofrece información y los medios para obtener los servicios de transporte ofrecidos a través de los conductores que han sido aceptados en el sistema de Uber.

¿Cómo se solicita una carrera?

Una vez que usted ha descargado la aplicación Uber y configurado su cuenta, usted puede solicitar una carrera con dos clicks:

1. Deje que la aplicación Uber encuentre su ubicación a través de GPS; seleccione "Establecer ubicación de recogida"
2. Elija el tipo de coche que desee utilizando el control deslizante en la parte inferior de la pantalla:
3. En la siguiente pantalla, pulse en "Request" y le ayudaremos a encontrar el conductor más cercano disponible

¿Cuáles son las Tarifas?

Las tarifas varían dependiendo del servicio solicitado y la ciudad en la que se encuentra. Existen tarifas de todas las opciones disponibles en su ciudad.

⁵ Fuente: www.uber.com



Organizaciones representativas de los taxistas de España

¿Qué cobra UBER?

El pasajero paga el servicio directamente a Uber mediante tarjeta de crédito, cuenta PayPal, o Google Wallet en el final de su viaje, **Uber retiene para sí un 20%** y entrega el 80% restante al conductor que realizó el servicio.

II.- ¿POR QUÉ UBER ES UN RED ILEGAL?

Para ser un conductor de UBER POP solo es preciso tener más de 23 años y un coche de 4 puertas en buen estado.

Ni licencias, ni impuestos, ni cotizaciones a seguridad social, ni cumplimiento de requisitos administrativos, ni garantías al consumidor, ni seguridad, etc. Solo rellenar el formulario de la web de UBER.

En el caso de los TAXIS (pues UBER colisiona potencialmente con otro tipo de servicios como el de alquiler con conductor (VTC) e incluso el de microbuses, etc.), estas son algunas de las razones o argumentos que inciden en **la ILEGALIDAD DE UBER**, así como en lo **ilegítimo, fraudulento y ANTISOCIAL del servicio de intermediación de transporte que oferta UBER, y especialmente su modalidad UBER Pop** al poner en contacto a usuarios con "proveedores de servicios" que al ser meros particulares carecen de autorización administrativa y que inevitablemente por ello **operan al margen de la ley.**



Organizaciones representativas de los taxistas de España

III.- ¿QUE APORTA EL SERVICIO DE TAXI OFICIAL?: ENTRE OTRAS COSAS, GARANTIA DE:

- La profesionalidad del conductor.
- Pago de los debidos impuestos y cotizaciones sociales.
- Sujeción a la legislación laboral, y las restricciones que implica (horarios, prevención de riesgos, salarios establecidos por convenio, etc.)
- La correspondiente póliza que garantiza daños a terceros y a pasajeros en un ejercicio **profesional** (los seguros comunes de los conductores privados no los cubren) que cubre al usuario como cliente, en cualquier percance que se pueda sufrir durante el viaje.
- La identificación externa del vehículo como taxi para que el pasajero sepa dónde está subiendo.
- La identificación visible del conductor para que el pasajero sepa quién lo está llevando. El conductor del taxi hubo de pasar por un examen de conocimientos de la ciudad, de ser capaz de solucionar cualquier dirección con una guía o con navegador. El taxista tiene un permiso especial (BTP) de conducción.
- La obligación de ITV y demás revisiones técnicas especiales para que se compruebe la seguridad mecánica del vehículo que toma el pasajero.
- Unas tarifas reguladas, por unos taxímetros precintados, y revisados por las administraciones correspondientes.
- Un mínimo en el estándar de comodidad y estado de limpieza del vehículo.
- Unos derechos de sus clientes a poder consultar las tarifas en lugar visible, poder escoger el recorrido que el crean más adecuado, poder disponer de un recibo oficial mecanizado, donde aparezcan todos los importes del servicio, y en el caso de haber discrepancias disponer de un libro de reclamaciones, así como la posibilidad de recurrir a una junta arbitral que habitualmente da la razón al pasajero que es resarcido del problema que haya tenido.
- Que el taxista es una persona sin problemas con la justicia, con certificado de penales al día.
- Que está al corriente de pago de sus impuestos, del seguro del vehículo y de la seguridad social, y lo más importante, que es responsable de una licencia, por lo que tiene mucho perder, y por la cuenta que le trae intentará realizar su trabajo lo mejor que sea capaz.

Todo esto es lo que se paga aparte del mero trayecto en un taxi.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

IV.- ¿QUE APORTA UBER?

¿En qué consiste realmente la innovación para Uber, cuál es su verdadera visión empresarial?

Dicen: "Conectaremos a quien requiere un servicio de taxi con quien puede legalmente brindarlo de una manera segura, eficiente, práctica y hasta divertida, para el pasajero y el taxista, utilizando las ventajas de la geo-localización, el internet móvil y el pago online."⁶

Hacen: Facilitar la prestación ilegal de un servicio de taxi por parte de quién no está facultado para hacerlo por una fracción ínfima de su valor real pues quien lo brinde no tendrá que incurrir en los costos de seguros, mantenimiento, licencias, impuestos, seguridad social, salarios, preparación personal o presentación del vehículo.

Fomentan: La economía sumergida. El fraude fiscal y social. La quiebra de negocios establecidos legalmente que tributan y sostienen al país, generando empleo y riqueza.

Hay que reflexionar sobre:

- ¿Pagan los debidos impuestos los conductores Uber? NO
- ¿Están sometidos a las restricciones de la legislación laboral como los taxistas? NO, PUEDEN TRABAJAR A DESTAJO
- ¿En qué estado están los vehículos? NO CONTROLADO
- Qué seguros cubrirán al pasajero? ¿Y con qué responsabilidad? NINGUNO
- ¿Por quien irá conducido el vehículo? POR CUALQUIER PARTICULAR
- ¿Qué formación tiene el conductor? NINGUNA ESPECIAL
- ¿Qué tarifas aplicaran? LAS QUE UBER QUIERA
- ¿Cuál será el trayecto? EL QUE EL CONDUCTOR DECIDA
- ¿Cuál es el sistema de garantías al consumidor? NINGUNO
- ¿Sabemos si quien nos conduce tiene antecedentes penales? NO
- ¿Si pasa algo, el pasajero se podrá quejar y reclamar a una App con fuero en Amsterdam, o simplemente valorar el servicio y salir en una estadística que gestiona la misma empresa?

Esto es lo que ofrece Uber, entre otras cosas.

⁶ Fuente. www.uber.com



Organizaciones representativas de los taxistas de España

V.- EL PELIGRO QUE SUPONE UBER A LA SEGURIDAD VIAL

El servicio <<Uber Pop>>, que lleva casi diez meses actuando en España como aplicación para *smartphones* que opera en el mercado del transporte público de viajeros en vehículos turismo de modo organizado, **incumple varias normas de Seguridad Vial y que, en cumplimiento de la ley, deben ser detectadas y sancionadas por las fuerzas y cuerpos de seguridad con competencias en tráfico (policías locales, ATGC, Mossos D'Esquadra, etc.)**

<<Uber Pop>>⁷ únicamente requiere para ser un conductor de su red y poder transportar viajeros con **ánimo de lucro**⁸, tener más de 23 años y un coche de 4 puertas en buen estado. Aceptan altas en su red de proveedores sin mayor exigencia, y entre otras cosas:

- No informan a sus proveedores que para conducir un turismo destinado al servicio público (transporte de personas con ánimo de lucro) su permiso de conducir debe ser de la clase **BTP**.
- No informan a sus proveedores que para conducir un vehículo que va a prestar un servicio público el mismo debe estar provisto de un **permiso de circulación destinado al servicio público** de viajeros, expedido por el Ministerio del Interior.
- No informan a sus proveedores que para conducir un vehículo que va a prestar un servicio público el mismo debe estar **asegurado con una cobertura de 50 millones de euros** (delimitación legal de cobertura "ilimitada"), de modo que no basta un seguro a terceros ni uno "a todo riesgo".
- No informan a sus proveedores que para conducir un vehículo que va a prestar un servicio público el mismo debe pasar una primera ITV anual y luego una **ITV cada 6 meses**.

Por ello, inevitablemente, **operan al margen de la ley, y es obligación de las autoridades perseguirlos.**

⁷ Fuente: www.uber.com

⁸ El pasajero paga el servicio directamente a Uber mediante tarjeta de crédito, cuenta PayPal, o Google Wallet en el final de su viaje, Uber retiene para sí un 20% y entrega el 80% restante al conductor que realizó el servicio. El precio no va regulado por aparato taxímetro.(Fuente: www.uber.com)



Organizaciones representativas de los taxistas de España

VI.- RESUMEN EXTRACTADO DE LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES LEGALES DEL SERVICIO QUE FIGURAN EN WWW.UBER.COM⁹

UBER

Su socio contractual es Uber BV, una sociedad de responsabilidad limitada privada establecida en los Países Bajos, con domicilio en Barbara Strozziilaan 101, 1083 HN Amsterdam, los Países Bajos, registrada en la Cámara de Comercio con el número 55808646 ("**Uber**").

¿QUÉ SERVICIOS OFRECE UBER?

Uber ofrece información y un medio para obtener los servicios de transporte ofrecidos por los proveedores de transporte de terceros, conductores u operadores de vehículos (el "Proveedor de Transporte"), que se pueden solicitar a través del uso de una aplicación suministrada por Uber y descargado e instalado por usted en su solo dispositivo móvil (teléfono inteligente) (la "Solicitud"). Todos los servicios prestados por Uber a usted por medio de su uso de la Aplicación son en lo sucesivo como el "Servicio".

¿CÓMO SE LLEGA A LA CONCLUSIÓN DE UN CONTRATO ENTRE UBER Y USTED?

Mediante el uso de la Aplicación o el Servicio, usted entra en un contrato con Uber (el "**Contrato**"). Con el fin de poder utilizar la aplicación o servicio, primero hay que registrarse con Uber. Al registrarse, usted está obligado a proporcionar Uber con su información personal, número de teléfono móvil y datos de tarjetas de crédito. Al completar con éxito su fichaje con Uber, Uber le proporcionará una cuenta personal, accesible para usted con una contraseña de su elección.

(...)

CÓMO UTILIZAR EL SERVICIO Y LA APLICACIÓN

La aplicación te permite enviar una solicitud de servicio de transporte a un proveedor de transporte. El receptor GPS - que debe ser instalado en el dispositivo móvil (teléfono inteligente) en el que ha descargado la aplicación - detecta su ubicación y envía su información de ubicación a la compañía de transporte correspondiente. **El Proveedor de Transporte tiene la discreción única y completa para aceptar o rechazar cada solicitud de servicio de transporte.** El Proveedor de Transporte también tiene discreción única y completa sobre la posibilidad de utilizar la aplicación para recibir a los clientes potenciales generados a través de la aplicación. Si el proveedor de transporte acepte la solicitud, la aplicación le notifica y proporciona información sobre el proveedor de transporte - incluyendo su nombre, número de la licencia del vehículo, y la calificación de servicio al cliente - y la capacidad de comunicarse con la compañía de transporte por vía telefónica. La aplicación también le permite ver el progreso de la compañía de transporte hacia el punto de recogida, en tiempo real.

⁹ Los términos y condiciones legales que la web www.uber.com contiene, se adjuntan como anexo 1 a este informe.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

Uber procurará esfuerzos razonables para lograr que entre en contacto con un proveedor de transporte con el fin de obtener el servicio de transporte, con sujeción a la disponibilidad de los proveedores de transporte en o alrededor de su ubicación en el momento de su solicitud de servicios de transporte.

Para evitar cualquier duda: Uber no proporciona servicios de transporte, y Uber no es un vehículo de transporte. Depende de la compañía de transporte para ofrecer servicios de transporte, que pueden ser solicitados a través del uso de la Aplicación y / o el Servicio. Uber sólo actúa como intermediario entre usted y el proveedor de transporte. Por tanto, la prestación de los servicios de transporte por parte de la compañía de transporte para usted, se sujeta al acuerdo (ser) suscrito entre usted y el proveedor de transporte. Uber nunca será una parte en ese acuerdo.

PAGO

El uso de la aplicación y el servicio es gratuito. Uber se reserva el derecho de introducir una tasa por el uso de la Aplicación y/o el Servicio. Si Uber decide introducir una comisión de este tipo, Uber os informará de ello y le permitirá continuar o poner fin al contrato.

Las tarifas que se aplican a los servicios de transporte por el proveedor de transporte se pueden encontrar en el sitio web ya través de la aplicación. Estos pueden ser modificados o actualizados por Uber de vez en cuando. Es su responsabilidad de mantenerse informados acerca de las tarifas actuales de los servicios de transporte.

Uber le cobrará por los servicios de transporte prestados a usted por la compañía de transporte por cuenta de la compañía de transporte. Usted acepta que pagará por todos los servicios de transporte que usted compra de la compañía de transporte, y que Uber puede cargar su cuenta de tarjeta de crédito como proporcionada por usted al registrarse para el Servicio para los servicios de transporte, incluyendo los impuestos y cargos por pagos atrasados, según el caso) que pueden ser devengados por o en conexión con su cuenta. Usted es responsable por el pago puntual de todos los cargos y proporcionar Uber con una cuenta de tarjeta de crédito válida para el pago de todos los gastos en todo momento. Cualquier pago efectuado no es reembolsable.

Uber utiliza un procesador de pagos de terceros (el "**procesador de pagos**") para vincular su cuenta de tarjeta de crédito para la Aplicación y Servicio. (...)

RESPONSABILIDAD

(...)

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida permitida por la ley obligatoria aplicable, la responsabilidad total de Uber no será en ningún caso superior a un importe de 500 euros o, en su caso, el equivalente de esa cantidad en la moneda utilizada por usted para el pago del transporte servicios al Transporte proporcione.

La calidad de los servicios de transporte solicitados a través del uso de la Aplicación o el Servicio es completamente responsabilidad de la compañía de transporte que en última instancia, proporciona tales servicios de transporte



Organizaciones representativas de los taxistas de España

para usted. Uber bajo ninguna circunstancia acepta responsabilidad alguna en relación con y / o derivados de los servicios de transporte prestados por la compañía de transporte o cualquier acto, acción, comportamiento, conducta y / o negligencia por parte de la compañía de transporte. Por lo tanto, cualquier queja sobre los servicios de transporte prestados por el proveedor de transporte deben ser sometidos a la compañía de transporte.

(...)

LEY APLICABLE Y RESOLUCIÓN DE DISPUTAS

Estos Términos de usuarios están sujetos a las leyes de los Países Bajos. Cualquier disputa, reclamación o controversia que surja de o se relacione con estos Términos de Usuario o el incumplimiento, terminación, ejecución, interpretación o validez de los mismos o el uso del Sitio Web, el Servicio o la Aplicación (colectivamente, "Disputas") serán resueltos exclusivamente por el tribunal competente en Amsterdam, los Países Bajos, a menos que notifique Uber plazo de un mes después de Uber invocando su derecho, con arreglo a esta disposición a iniciar procedimientos judiciales en Amsterdam, los Países Bajos, que exiges solución de la controversia, reclamo o controversia en la mano antes de el tribunal competente competente por la ley.

VII.- INCUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACION DE CONSUMIDORES Y USUARIOS POR UBER.

Ya se ha explicitado que UBER INCUMPLE:

- La legislación tributaria al no pagar impuestos.
- La legislación social al no cotizar sus "conductores" a la Seguridad Social.
- La legislación en materia de Competencia Desleal, al infringir las normas que regulan la actividad concurrencial.
- La legislación de Seguridad Vial

Pero además UBER infringe muy especialmente la legislación sobre CONSUMIDORES Y USUARIOS.

- NO se garantiza la cobertura de SEGUROS PARA LOS VIAJEROS.
- NO se garantiza la posibilidad de RECLAMAR EN ESPAÑA y con sujeción a normas claras.
- NO se establece un MARCO TARIFARIO claro, fijo y seguro.
- Sus conductores al no ser profesionales no cumplen las obligaciones establecidas legalmente de profesionalidad, formación y calidad al cliente.
- NO se expiden FACTURAS normalizadas por el servicio de transporte.
- NO se garantiza la prestación del servicio en condiciones de calidad y seguridad de los vehículos (ITV, REVISIONES O REVISTA PROFESIONAL, etc.)

De este modo UBER POP vulnera tanto derechos concretos de los usuarios y consumidores como sus INTERESES DIFUSOS.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

VIII.- COMO PRECARIZA EL MODELO UBER A LOS TRABAJADORES QUE CONDUCE LOS COCHES DE LA RED ILEGAL DE UBER.

UBER POP INCUMPLE:

- La legislación social al no cotizar sus "conductores" a la Seguridad Social.
- La legislación de Seguridad Vial

Pero además el servicio UBER POP infringe muy especialmente la legislación sobre DERECHOS SOCIALES Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO.

- UBER no da de alta en la Seguridad Social a los trabajadores (conductores de coches de la red Uber Pop) puesto que dice que no es una empresa de transporte, ni tan siquiera un operador o intermediario de transporte de viajeros.
- La obligación de darse de alta como autónomos es de los conductores, pero ¿Quién lo controla? Puesto que para el modelo de Uber no hay actividad económica, sino presuntamente altruista o sin ánimo de lucro consideran que no tienen obligación de darse de alta.
- Si no son autónomos ni asalariados y están fuera del ámbito protector del Estatuto de los Trabajadores y por supuesto de los Convenios Colectivos, renuncian a sus derechos sociales. SON ECONOMIA SUMERGIDA SIN DERECHOS.
- Los conductores al no ser profesionales no cumplen las obligaciones establecidas legalmente de profesionalidad y formación, por lo tanto carecen de cobertura ni formación preventiva por lo que. ESTAN EN MAYOR RIESGO QUE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES.
- Por último su medio de obtener rentas es la producción a destajo durante el mayor número de horas posibles para rentabilizar la actividad sumergida que realizan, y ello CONTRIBUYE A LA FATIGA Y EL EXCESO DE HORAS AL VOLANTE, Y ATENTA POTENCIALMENTE CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.
- Tanto la legislación Comunitaria y española persigue que los conductores no encuentren relación directa entre más horas de conducción y mayor retribución porque esto va directamente, además de lo expuesto sobre salud y seguridad, contra los principios de mejora de las condiciones de vida de los habitantes de la Unión Europea.

De este modo UBER POP vulnera tanto derechos concretos de los trabajadores como supone un mayor riesgo para la salud y la seguridad de los ciudadanos.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

IX.- ¿COMO INCUMPLE UBER LA REGULACION BASICA DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHICULOS TURISMO (TAXIS)?

Ya se ha explicitado que UBER INCUMPLE:

- La legislación tributaria al no pagar impuestos.
- La legislación social al no cotizar sus "conductores" a la Seguridad Social.
- La legislación en materia de Competencia Desleal, al infringir las normas que regulan la actividad concurrencial.

Pero además UBER infringe muy especialmente toda la legislación sobre transporte de viajeros en España.

La legislación española supone la **imposibilidad de prestar un servicio de TAXI o de ARRENDAMIENTO DE TURISMOS CON CONDUCTOR sin contar con una licencia o autorización administrativa.**

La legislación española impone la obligación a los **intermediarios de transporte de viajeros a someterse a la legislación específica de Turismo.**

Además, prestar transporte público sin autorización sería ilegal si el vehículo no está destinado al transporte público en el Registro de Vehículos de la DGT también puesto que **la legislación de Tráfico que es de carácter nacional e indelegable a las CCAA, e IMPIDE la prestación de transporte de viajeros en vehículos que no estén autorizados para ese fin en el permiso de circulación,** conforme a la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, por la que se modifican los anexos II, IX, XI, XII y XIII, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998, de 23 de diciembre

Todo ello sin entrar siquiera en las obligaciones que se establecen por el Reglamento de Transportes Terrestres, y la legislación de las CCAA y Ayuntamientos en materia de transporte de viajeros en vehículos turismo.

EXTRACTO DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTES QUE INCUMPLE

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.
(Redacción dada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea («B.O.E.» 5 julio). Vigencia desde 25 julio 2013)

Artículo 18.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

El precio de los transportes discrecionales de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes.

No obstante, cuando una Comunidad Autónoma haya establecido tarifas de obligado cumplimiento para los transportes interurbanos de viajeros en vehículos de turismo que se desarrollen íntegramente en su territorio, éstas serán también de aplicación a cuantos servicios de esta clase se inicien en el mismo, sea cual fuere el lugar en que finalicen. (...)

Artículo 22.

(...).

2. Como regla general, los servicios de transporte terrestre de viajeros podrán ser contratados y facturados por todos aquellos que sean titulares de una licencia o autorización de transporte público que habilite para la realización de esta clase de transporte.

(...).

La intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo. Sin perjuicio de ello, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización podrán intermediar, en todo caso, en la contratación de transportes discrecionales de viajeros que vayan a ser prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de viajeros.

(...)

Artículo 42

1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

(...)

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.

3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados en el punto anterior no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 54.

1. Quienes contraten una operación de transporte como portadores deberán llevarla a cabo a través de su propia organización empresarial.

Quedan exceptuados de la referida prescripción quienes intervengan en la contratación del transporte de que se trate en funciones de pura intermediación de conformidad con lo dispuesto en esta ley o utilicen la colaboración de otros transportistas en los supuestos regulados en los artículos 76 y 89.2.

2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, únicamente se considerará que los vehículos con capacidad de tracción propia utilizados se hallan integrados en la organización empresarial del porteador cuando disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, debiendo en este último caso, cumplir las condiciones establecidas al efecto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo.

En todo caso, los referidos vehículos deberán estar matriculados en España.

La utilización de remolques y semirremolques propios o ajenos será libre, sin perjuicio de las reglas a que esté sometido su uso por razones de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Los vehículos destinados al transporte de viajeros deberán cumplir las condiciones básicas de accesibilidad para personas con discapacidad que reglamentariamente resulten exigibles.

3. El personal utilizado por el porteador deberá encontrarse encuadrado en su organización empresarial de conformidad con las reglas contenidas en la legislación social y laboral que resulten de aplicación y deberá contar con las habilitaciones, certificaciones, licencias o autorizaciones que, en atención a las funciones que desarrolle, resulten exigibles en cada caso.

Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Artículo 91

Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

Quedan exceptuadas de lo anterior tanto las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo como las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.

Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros

Artículo 99

1. La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación.

No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello.

2. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

3. Los transportes discretionales de viajeros deberán ser contratados, como regla general, por toda la capacidad del vehículo utilizado.

No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse supuestos excepcionales en que, por razones de la adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse su contratación por plaza con pago individual.

4. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos



Organizaciones representativas de los taxistas de España

42 y 43.1 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.

X.- ¿COMO SE DEFINE UBER A SI MISMA?

TERMINOS Y CONDICIONES LEGALES (UBER.COM¹⁰)

UBER

Su socio contractual es Uber BV, una sociedad de responsabilidad limitada privada establecida en los Países Bajos, con domicilio en Barbara Strozilaan 101, 1083 HN Amsterdam, los Países Bajos, registrada en la Cámara de Comercio con el número 55808646 ("**Uber**").

¿QUÉ SERVICIOS OFRECE UBER?

Uber ofrece información y un medio para obtener los servicios de transporte ofrecidos por los proveedores de transporte de terceros, conductores u operadores de vehículos (el "Proveedor de Transporte"), que se pueden solicitar a través del uso de una aplicación suministrada por Uber y descargado e instalado por usted en su solo dispositivo móvil (teléfono inteligente) (la "Solicitud"). Todos los servicios prestados por Uber a usted por medio de su uso de la Aplicación son en lo sucesivo como el "Servicio".

¿CÓMO SE LLEGÓ A LA CONCLUSIÓN DE UN CONTRATO ENTRE UBER Y USTED?

Mediante el uso de la Aplicación o el Servicio, usted entra en un contrato con Uber (el "**Contrato**"). Con el fin de poder utilizar la aplicación o servicio, primero hay que registrarse con Uber. Al registrarse, usted está obligado a proporcionar Uber con su información personal, número de teléfono móvil y datos de tarjetas de crédito. Al completar con éxito su fichaje con Uber, Uber le proporcionará una cuenta personal, accesible para usted con una contraseña de su elección.

Usted tiene que tener 18 años de edad o más para usar el servicio o aplicación. Si usted reside en una jurisdicción que restringe el uso del servicio o aplicación a causa de la edad, o restringe la posibilidad de celebrar contratos como éste debido a la edad, debe cumplir con los límites de edad y no se debe usar el Servicio y la Aplicación. Usted declara que si usted es un individuo, usted tiene la edad legal para entrar en un contrato obligatorio, o que si usted se está registrando en nombre de una persona jurídica, que está autorizado para entrar en, y enlaza a la entidad a, estas usuario Términos y registrarse en el servicio y la aplicación.

CÓMO UTILIZAR EL SERVICIO Y LA APLICACIÓN

La aplicación te permite enviar una solicitud de servicio de transporte a un proveedor de transporte. El receptor GPS - que debe ser instalado en el dispositivo móvil (teléfono inteligente) en el que ha descargado la aplicación - detecta su ubicación y envía su información de ubicación a la compañía de transporte correspondiente. **El Proveedor de Transporte tiene la discreción única y completa para aceptar o rechazar cada solicitud de servicio de transporte.** El Proveedor de Transporte también tiene discreción única y completa sobre la posibilidad de utilizar la aplicación para recibir a los clientes potenciales generados a través de la aplicación. Si el proveedor de transporte acepte la solicitud, la aplicación le notifica y proporciona información sobre el proveedor de transporte - incluyendo su nombre, número de la licencia del vehículo, y la calificación de servicio al cliente -

¹⁰ Fuente: www.uber.com



Organizaciones representativas de los taxistas de España

y la capacidad de comunicarse con la compañía de transporte por vía telefónica. La aplicación también le permite ver el progreso de la compañía de transporte hacia el punto de recogida, en tiempo real.

Uber procurará esfuerzos razonables para lograr que entre en contacto con un proveedor de transporte con el fin de obtener el servicio de transporte, con sujeción a la disponibilidad de los proveedores de transporte en o alrededor de su ubicación en el momento de su solicitud de servicios de transporte.

Para evitar cualquier duda: Sí Uber no proporciona servicios de transporte, y Uber no es un vehículo de transporte. Depende de la compañía de transporte para ofrecer servicios de transporte, que pueden ser solicitados a través del uso de la Aplicación y / o el Servicio. Uber sólo actúa como intermediario entre usted y el proveedor de transporte. Por tanto, la prestación de los servicios de transporte por parte de la compañía de transporte para usted, se sujeta al acuerdo (ser) suscrito entre usted y el proveedor de transporte. Uber nunca será una parte en ese acuerdo.

SU USO DE LA APLICACIÓN O EL SERVICIO

Usted garantiza que la información que proporcione a Uber es exacta y completa. Uber tiene derecho en todo momento de verificar la información que usted ha proporcionado y rechazar el Servicio o el uso de la aplicación sin dar razones.

Sólo se puede acceder al Servicio utilizando medios autorizados. Es su responsabilidad de verificar para asegurarse de que descargue la aplicación correcta para el dispositivo. Uber no es responsable si usted no tiene un dispositivo móvil compatible o si se descarga la versión incorrecta de la aplicación para su dispositivo móvil. Uber se reserva el derecho de suspender el Servicio y el uso de la Aplicación en caso de que esté utilizando el servicio o aplicación con un dispositivo incompatible o no autorizado.

Mediante el uso de la Aplicación o el Servicio, usted acepta que:

- **Sólo se utilizará el Servicio o descargue la aplicación para su uso exclusivo, personal y no los revenden a un tercero;**
- **Usted no va a autorizar a otros a usar su cuenta;**
- **Usted no va a ceder o transferir su cuenta a cualquier otra persona física o jurídica;**
- **Usted no va a utilizar una cuenta que está sujeto a los derechos de una persona que no sea usted, sin la debida autorización;**
- **Usted no utilizará el servicio o una aplicación para fines ilegales, incluyendo pero no limitado a enviar o almacenar cualquier material ilegal o con fines fraudulentos;**
- **Usted no utilizará el servicio o una aplicación para causar molestia, molestia o inconveniente;**
- **Usted no va a poner en peligro el correcto funcionamiento de la red;**
- **Usted no va a tratar de dañar al servicio o una aplicación en modo alguno;**
- **Usted no podrá copiar, o distribuir la Aplicación o cualquier otro Contenido Uber sin autorización escrita de Uber;**
- **Usted mantendrá segura y confidencial su contraseña de cuenta o cualquier identificación que le ofrecemos que permite el acceso al Servicio y la Aplicación;**
- **Usted nos proporcionará con cualquier prueba de identidad podemos razonablemente solicite;**
- **Sólo se va a utilizar un punto de acceso o la cuenta de datos 3G (AP), que está autorizado a usar;**



Organizaciones representativas de los taxistas de España

- **Usted es consciente de que al solicitar los servicios de transporte por SMS si está disponible en su jurisdicción), se aplicarán cargos de mensajería estándar;**
- **Usted no utilizará el servicio o aplicación con un dispositivo incompatible o no autorizada;**
- **Usted cumplirá con todas las leyes aplicables de su país de origen, el país, el estado y / o de la ciudad en la que usted esté presente durante el uso de la aplicación o servicio.**

Uber se reserva el derecho de suspender inmediatamente el Servicio y el uso de la Aplicación en caso de que no cumple con cualquiera de las reglas anteriores.

PAGO

El uso de la aplicación y el servicio es gratuito. Uber se reserva el derecho de introducir una tasa por el uso de la Aplicación y/o el Servicio. Si Uber decide introducir una comisión de este tipo, Uber os informará de ello y le permitirá continuar o poner fin al contrato.

Las tarifas que se aplican a los servicios de transporte por el proveedor de transporte se pueden encontrar en el sitio web ya través de la aplicación. Estos pueden ser modificados o actualizados por Uber de vez en cuando. Es su responsabilidad de mantenerse informados acerca de las tarifas actuales de los servicios de transporte.

Uber le cobrará por los servicios de transporte prestados a usted por la compañía de transporte por cuenta de la compañía de transporte. Usted acepta que pagará por todos los servicios de transporte que usted compra de la compañía de transporte, y que Uber puede cargar su cuenta de tarjeta de crédito como proporcionada por usted al registrarse para el Servicio para los servicios de transporte, incluyendo los impuestos y cargos por pagos atrasados, según el caso) que pueden ser devengados por o en conexión con su cuenta. Usted es responsable por el pago puntual de todos los cargos y proporcionar Uber con una cuenta de tarjeta de crédito válida para el pago de todos los gastos en todo momento. Cualquier pago efectuado no es reembolsable.

Uber utiliza un procesador de pagos de terceros (el "**procesador de pagos**") para vincular su cuenta de tarjeta de crédito para la Aplicación y Servicio. El tratamiento de los pagos o créditos, según corresponda, en relación con su uso de la Aplicación y el Servicio estará sujeto a los términos, condiciones y políticas de privacidad del Procesador de pagos y el emisor de su tarjeta de crédito, además de estos Términos del usuario. Uber no se hace responsable por cualquier error por parte del procesador de pagos. En relación con el uso del Servicio, Uber obtendrá ciertos detalles de la transacción, que Uber utilizará únicamente de acuerdo con su privacidad y cookies Aviso.

INDEMNIZACIÓN

Al aceptar estos Términos del usuario y el uso de la aplicación o servicio, usted acepta que deberá defender, indemnizar y mantener a Uber, sus afiliados, sus licenciantes y cada uno de sus funcionarios, directores, otros usuarios, empleados, abogados y agentes de y contra cualquier y todo reclamo, costos, daños, pérdidas, responsabilidades y gastos (incluyendo honorarios y costos de abogados) que surja de o en conexión con: (a) la violación o incumplimiento de cualquier término de estos Términos del usuario o de cualquier ley o regulación aplicable, sea o no que se hace referencia en el presente documento; (B) su violación de los derechos de terceros, incluidos los proveedores de medios de transporte organizados a través de la aplicación, o (c) el uso o mal uso de la Aplicación o Servicio.

RESPONSABILIDAD

La información, recomendaciones y / o servicios ofrecidos a usted en oa través del Sitio Web, el Servicio y la aplicación es sólo para fines de información general y no constituye asesoramiento. Uber mantendrá razonablemente el sitio web y la aplicación y sus contenidos



Organizaciones representativas de los taxistas de España

correctos y actualizados, pero no garantiza que (el contenido de) la Página Web y / o aplicación estén libres de errores, defectos, el malware y los virus o que el Sitio Web y / o Aplicación es correcta, actualizada y precisa.

Uber no será responsable de los daños que resulten del uso o de la incapacidad de usar) del Sitio Web o de aplicaciones (pero con exclusión de muerte o daños personales), incluidos los daños causados por el malware, virus o cualquier inexactas o incompletas de la Información o el sitio web o aplicación, a menos que dicho daño es el resultado de una conducta dolosa o por negligencia grave por parte de Uber.

Uber además no será responsable por los daños que resulten del uso de (o la incapacidad de usar) los medios electrónicos de comunicación con el sitio web o la aplicación, incluyendo - pero no limitado a - los daños que resulten del incumplimiento o retraso en la entrega de las comunicaciones electrónicas, interceptación o manipulación de las comunicaciones electrónicas por parte de terceros o de los programas informáticos utilizados para las comunicaciones electrónicas y la transmisión de los virus.

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida permitida por la ley obligatoria aplicable, la responsabilidad total de Uber será en ningún caso superior a un importe de 500 euros o, en su caso, el equivalente de esa cantidad en la moneda utilizada por usted para el pago del transporte servicios al Transporte proporcione.

La calidad de los servicios de transporte solicitados a través del uso de la Aplicación o el Servicio es completamente responsabilidad de la compañía de transporte que en última instancia, proporciona tales servicios de transporte para usted. Uber bajo ninguna circunstancia acepta responsabilidad alguna en relación con y / o derivados de los servicios de transporte prestados por la compañía de transporte o cualquier acto, acción, comportamiento, conducta y / o negligencia por parte de la compañía de transporte. Por lo tanto, cualquier queja sobre los servicios de transporte prestados por el proveedor de transporte deben ser sometidos a la compañía de transporte.

OTORGAMIENTO DE LICENCIA, RESTRICCIONES Y DERECHOS DE AUTOR POLÍTICA

A los efectos de este Término de uso, se aplican las siguientes definiciones:

"Contenido" significa todo el contenido que incorpora o muestra, incluyendo, pero no limitado a, logotipos, iconos, marcas comerciales, textos, gráficos de texto, gráficos, fotografías, imágenes, imágenes en movimiento, sonido, ilustraciones, música, software (excluyendo la aplicación), opinión, observaciones, comentarios, obras de arte, enlaces, preguntas, sugerencias, información u otros materiales.

"Contenido Uber" significa contenido de propiedad o utilizados por Uber, sus afiliados o licenciantes y puesto a disposición a través del sitio web, servicio o aplicación, incluyendo cualquier Contenido bajo licencia de un tercero, pero excluyendo el Contenido de Usuario.

"Usuario" significa una persona que acceda o use el servicio o aplicación.

"Contenido del Usuario" significa contenido que un usuario publica, archivos, publica, somete o transmite a estar disponible en el sitio web oa través del servicio o aplicación.

"Contenido Colectiva" significa, colectivamente, Uber Contenido y Contenido de Usuario.

Sujeto a su cumplimiento con estos Términos de Usuario, Uber le concede una licencia no exclusiva y limitada, no transferible:

- **(I) para ver, descargar e imprimir el Contenido Uber únicamente para fines personales y no comerciales; y**
- **(II) para ver cualquier contenido de usuario a la que se le permite el acceso únicamente para fines personales y no comerciales.**

Usted no tiene derecho a sublicenciar los derechos de licencia otorgados en este apartado.

Usted no puede usar, copiar, adaptar, modificar, crear trabajos derivados, distribuir, licenciar, vender, transferir, exhibir públicamente, ejecutar públicamente, reproducir, transmitir,



Organizaciones representativas de los taxistas de España

corriente, de difusión o de otra forma explotar el Sitio Web, Servicio, aplicación o contenido colectiva, excepto como se permite expresamente en estos Términos de Usuario. Usted no puede reutilizar ningún Contenido colectiva sin haber obtenido previamente el consentimiento por escrito de Uber. No hay licencias o derechos se conceden a usted por implicación o de otro modo bajo ningún derecho de propiedad intelectual que son propiedad o están controladas por Uber o de sus licenciantes, con excepción de las licencias y los derechos concedidos expresamente en estos Términos de uso.

OTORGAN LICENCIA POR USUARIO

Podemos, a nuestra única discreción, permitir a los usuarios publicar, subir, publicar, enviar o transmitir Contenido de Usuario en el Sitio Web o a través del servicio o aplicación. Contenido de Usuario se considerará no confidencial y no propietaria. En consecuencia, Uber tendrá el derecho no exclusivo, libre de regalías, derecho de usar, copiar, distribuir y revelar a terceros cualquier Contenido de Usuario para cualquier propósito, en cualquier medio y en todo el mundo ("**Licencia Grant**").

Usted reconoce que Uber sólo actúa como un conducto pasivo para la distribución de contenido de usuario, y no es responsable ante usted o cualquier tercero por el contenido o exactitud del Contenido de Usuario. Uber no será un seguimiento continuo de Contenido de usuario publicado por usted o modulador entre los usuarios, ni Uber ser obligado a hacerlo. Sin limitar lo anterior, usted reconoce y acepta que cualquier comentario, opiniones, comentarios, sugerencias y otra información expresada o incluida en el Contenido del Usuario no representan necesariamente las de Uber.

Cualquier uso que usted haga del Contenido de Usuario es bajo su propio riesgo. Usted manifiesta y garantiza que cualquier Contenido del usuario publicado o transmitido por usted es original de usted y no copia la obra de un tercero o infringe ningún derecho de propiedad intelectual de terceros, derechos de privacidad o derechos de la personalidad de otra forma y no contiene ningún material difamatorio o declaraciones denigrantes. Por otro lado, usted representa y garantiza que tiene la capacidad de conceder la licencia conforme a lo estipulado en el presente apartado.

Usted se compromete a indemnizar y mantener a Uber, sus afiliados y licenciantes indemnizados por todos los costos, gastos, daños, pérdidas y pasivos incurridos o sufridos por Uber o sus compañías afiliadas relacionadas con cualquier Contenido del usuario publicado o transmitido por usted o su otro uso del sitio Web , el Servicio o la Aplicación.

Uber se reserva el derecho, a su sola discreción, de bloquear o eliminar (en su totalidad o en parte) cualquier Contenido del usuario publicado o transmitido por usted y que Uber cree no está de acuerdo con estos Términos de Usuario (incluyendo materiales que infrinjan o puedan infringir tercera parte intelectual derechos de propiedad, derechos de privacidad o derechos de la personalidad), o es de otra manera inaceptable para Uber.

Usted se compromete a notificar con prontitud Uber por escrito de cualquier Contenido de Usuario que incumpla estas Condiciones de usuario. Usted se compromete a proporcionar a Uber información suficiente que permita Uber investigar si dicho Contenido de Usuario infringe presentes Términos de uso. Uber se compromete a hacer esfuerzos de buena fe para investigar tal queja y tomará las acciones como Uber a su sola discreción decide. Sin embargo, Uber no garantiza ni representa que se va a bloquear o eliminar (en su totalidad o en parte) dicho Contenido de usuario.

LICENCIA DE APLICACIÓN

Sujeto a su cumplimiento con estos Términos de Usuario, Uber le concede una licencia no exclusiva y limitada, no transferible para descargar e instalar una copia de la aplicación en un único dispositivo móvil que usted posea o controle y para ejecutar dicha copia de la solicitud única para su propio uso personal.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

Usted deberá (I) no licenciar, sublicenciar, vender, revender, transferir, asignar, distribuir o explotar comercialmente o poner a disposición de terceros el servicio o aplicación de ninguna forma; (II) modificar o crear trabajos derivados basados en el Servicio o aplicación; (III) crear "vínculos" de Internet al Servicio o "marco" o "espejo" de cualquier aplicación en cualquier otro servidor o inalámbrico o dispositivo basado en Internet; (IV) realizar ingeniería inversa o acceder a la aplicación con el fin de (a) el diseño o la construcción de un producto o servicio competitivo, (b) el diseño o la construcción de un producto utilizando ideas similares, características, funciones o gráficos del servicio o aplicación, o (c) copiar ideas, características, funciones o gráficos del servicio o aplicación, o (v) poner en marcha un programa o script automatizado, incluyendo, pero no limitado a, arañas, rastreadores web, robots web, hormigas web, indizadores web, bots, virus o gusanos, o cualquier programa que puede hacer múltiples peticiones al servidor por segundo, o cargas indebidamente o dificulta el funcionamiento y / o el desempeño del servicio o aplicación.

Usted no podrá: (i) el envío de spam o mensajes duplicados o no solicitados de otra manera en violación de las leyes aplicables; (ii) enviar o almacenar ilegal, obsceno, amenazante, difamatorio, o de otra manera ilegal o ilícita, incluyendo material dañino para los niños o que infrinja los derechos de terceros de privacidad; (iii) enviar o almacenar material que contenga virus de software, gusanos, caballos de Troya u otro código informático dañino, archivos, secuencias de comandos, agentes o programas; (iv) interferir o interrumpir la integridad o el funcionamiento del sitio Web, la aplicación o servicio o de los datos contenidos en el mismo; o (v) intentar obtener acceso no autorizado al Sitio Web, la aplicación o servicio o de sus sistemas o redes relacionados.

Uber tendrá el derecho de investigar y procesar a violaciones de cualquiera de los anteriores en la mayor medida de la ley. Uber puede implicar y cooperar con las autoridades legales para perseguir a los usuarios que incumplan las presentes Condiciones de usuario. Usted reconoce que Uber no tiene obligación de controlar el acceso o uso del Sitio Web, Servicio, aplicación o contenido colectiva o para revisar o editar cualquier Contenido colectiva, pero tiene el derecho de hacerlo con el propósito de operar el Sitio Web, la aplicación y servicio, para garantizar su cumplimiento con estos Términos de usuario, o para cumplir con la legislación aplicable o de la orden o requerimiento de un tribunal, agencia administrativa u otro órgano gubernamental. Uber se reserva el derecho, en cualquier momento y sin previo aviso, eliminar o inhabilitar el acceso a cualquier Contenido colectiva que Uber, a su sola discreción, considere en violación de estos Términos de uso o de otra manera perjudicial a la Web, la aplicación o servicio.

POLÍTICA DE COPYRIGHT

Uber respeta el derecho de autor y espera que sus usuarios hagan lo mismo. Es política de Uber para terminar en circunstancias usuarios apropiados u otros titulares de cuenta que (en varias ocasiones) infringen o se cree que son (varias veces) vulnerar los derechos de los titulares de derechos de autor. Por favor, consulte la Política de Derechos de Autor de Uber en <https://www.uber.com/legal/copyright>, para más información.

POSESIÓN INMUEBLE INTELECTUAL

Uber sola (y sus licenciantes, en su caso) será propietaria de todos los derechos, títulos e intereses, incluyendo todos los derechos de propiedad intelectual relacionados, y al Sitio Web, Aplicación y el Servicio y cualquier sugerencia, ideas, solicitudes de mejora, comentarios, recomendaciones u otra información proporcionada por usted o cualquier otra persona en relación con el Sitio Web, la aplicación o el servicio.

Estos Términos usuario no constituyen una venta y no le otorga ningún derecho de propiedad sobre o relacionados con el Sitio Web, la aplicación o el Servicio, o cualquier derecho de propiedad intelectual propiedad de Uber. El nombre de Uber, el logotipo y los nombres de



Organizaciones representativas de los taxistas de España

productos relacionados con la aplicación y el Servicio son marcas registradas de Uber, sus empresas afiliadas o de terceros, y no se concede ningún derecho o licencia para usarlos.

APP STORE SOURCED APLICACIÓN

Con respecto a cualquier solicitud de acceso a través de o descargado de la App Store de Apple ("**App Store Sourced Solicitud**"), que va a utilizar la App Store con fuente de aplicación únicamente: (i) en un producto de marca Apple que se ejecuta iOS (sistema operativo propietario de Apple de software); y (ii) según lo permitido por las "Normas de uso" establecidas en la Apple App Store Condiciones del servicio. Uber se reserva todos los derechos sobre la Aplicación no concedidos expresamente a usted bajo estos Términos usuario.

Usted reconoce y acepta que (i) presentes Términos de uso son válidas entre usted y Uber, y no Apple, y (ii) Uber, no Apple, es el único responsable de la aplicación con fuente y contenido del mismo App Store. Su uso de la App Store Sourced solicitud debe cumplir con la App Store Condiciones del servicio.

Usted reconoce que Apple no tiene obligación alguna de proporcionar cualquier servicio de mantenimiento y soporte con respecto a la App Store con fuente de la aplicación.

En caso de cualquier fallo de la App Store Sourced Aplicación para ajustarse a cualquier garantía aplicable, usted puede notificar a Apple, y Apple tendrá, en su caso, reembolsar el precio de compra de la App Store Sourced Aplicación a usted y en la medida máxima permitida por la legislación aplicable, Apple no tendrá ninguna otra obligación de garantía alguna con respecto a la App Store con fuente de la aplicación. En las relaciones entre Uber y Apple, cualquier otro reclamo, pérdidas, responsabilidades, daños, costos o gastos atribuibles a cualquier falta de conformidad a la garantía será el único responsable de Uber.

Usted y Uber reconoce que, entre Uber y Apple, Apple no se hace responsable de atender cualquier reclamación que tenga o cualquier reclamación de terceros relativa a la App Store de aplicaciones Con origen o su posesión y uso de la App Store con fuente de aplicaciones, incluyendo, pero no limitado a: (i) las demandas de responsabilidad de productos; (ii) cualquier reclamo de que la App Store Sourced aplicación no cumple con cualquier requerimiento legal o reglamentaria aplicable; y (iii) los créditos que surja bajo la protección del consumidor o una legislación similar.

Usted y Uber reconoce que, en el caso de cualquier reclamación de un tercero que infringe el App Store Aplicación Con origen o su posesión y el uso de ese App Store Sourced aplicación que los derechos de propiedad intelectual de Terceros, entre Uber y Apple, Uber, no Apple, será el único responsable de la investigación, la defensa, la liquidación y la descarga de cualquier demanda por infracción de la propiedad intelectual en la medida exigida por el presente Acuerdo.

Usted y Uber reconoce y acepta que las filiales de Apple, y de Apple, están beneficiarios tercero en relación con la licencia de la App Store con fuente de la aplicación, y que, después de su aceptación de estos Términos de uso, Apple tendrá derecho (y se considerará que ha aceptado el derecho) para hacer cumplir los derechos bajo estos Términos del usuario en relación con la licencia de la aplicación App Store Sourced contra usted como tercero beneficiario de las mismas.

Sin perjuicio de los dispuesto en estos Términos de usuario, debe cumplir con todos los términos de terceros aplicables de acuerdo al usar el App Store con fuente de la aplicación.

INTERACCIONES DE TERCEROS

Durante el uso de la Web, la aplicación y el servicio, enlaces a sitios web que son propiedad y controlados por terceros se pueden proporcionar de vez en cuando con el fin de entrar en correspondencia con, la compra de bienes o servicios de, participar en promociones de tercera partes. Estos enlaces le llevan fuera del Sitio Web, la aplicación y el servicio y están fuera del control de Uber.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

Durante el uso del sitio Web, la aplicación y el Servicio, usted puede entrar en correspondencia con, bienes y / o servicios de compra de, o participar en promociones de terceros proveedores de servicios, anunciantes o patrocinadores que muestren sus productos y / o servicios a través de un enlace en el Sitio Web oa través de la aplicación o servicio. Estos enlaces le llevan fuera del Sitio Web, la aplicación y el servicio y están fuera del control de Uber. Los sitios web que pueden vincular a tener sus propios términos y condiciones por separado, así como una política de privacidad. Uber no se hace responsable y no puede ser considerada responsable de los contenidos y actividades de estos sitios web. Por lo tanto, visita o acceso a estos sitios web bajo su propio riesgo.

Por favor, tenga en cuenta que estos otros sitios web pueden enviar sus propias cookies a los usuarios, recoger datos o solicitar información personal, y por lo tanto lo que se recomienda que revise los términos de uso o políticas de privacidad de estos sitios web antes de usarlos.

DURACIÓN Y TERMINACIÓN DEL CONTRATO

El Contrato entre Uber y usted se concluye por un período indefinido.

Usted tiene derecho a rescindir el contrato en todo momento por la eliminación permanente de la aplicación instalada en su teléfono inteligente, desactivando así el uso que usted haga de la Aplicación y el Servicio. Usted puede cerrar su cuenta de usuario en cualquier momento siguiendo las instrucciones que aparecen en la página web de Uber.

Uber tiene derecho a rescindir el contrato en todo momento y con efecto inmediato (mediante la desactivación de su uso de la Aplicación y el Servicio) si: (a) violar o incumplir cualquiera de los términos de estas Condiciones de usuario, o (b), en opinión de Uber, mal uso de la Aplicación o Servicio. Uber no está obligado a dar aviso de la terminación del contrato por adelantado. Después de Uber terminación dará notificación de la misma de conformidad con estas Condiciones de usuario.

NULIDAD DE UNA O MÁS DISPOSICIONES

La invalidez de cualquier término de estos Términos usuario no afectará a la validez de las demás disposiciones de estos Términos usuario.

Si y en la medida en que cualquier disposición de estas Condiciones de usuario no es válido o no es aceptable en las circunstancias del caso de acuerdo con los criterios de razonabilidad y equidad, una disposición se aplicará entre las partes en lugar de que es aceptable teniendo en cuenta todas las circunstancias y que se corresponde con las disposiciones de la parte nula tanto como sea posible, teniendo en cuenta el contenido y la finalidad de estas condiciones de uso.

MODIFICACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE SERVICIO Y DE USUARIO

Uber se reserva el derecho, a su sola discreción, de modificar o reemplazar cualquiera de estos Términos de usuarios, o cambiar, suspender o interrumpir el Servicio o aplicación (incluyendo, sin limitación, la disponibilidad de cualquier característica, base de datos o contenido) en cualquier momento mediante la publicación de un aviso en la página web o mediante el envío de notas a través del Servicio, de aplicación o por correo electrónico. Uber también puede imponer límites a ciertas características y servicios o restringir su acceso a partes oa todo el Servicio sin previo aviso u obligación.

AVISO

Uber podrá dar aviso por medio de un aviso general en el servicio o aplicación, o por correo electrónico a su dirección de correo electrónico en el registro de información de la cuenta de Uber, o por comunicación escrita enviada por correo ordinario a la dirección registrada en la información de la cuenta de Uber.

ASIGNACIÓN

Usted no podrá ceder sus derechos bajo estos Términos de usuarios sin el consentimiento previo por escrito de Uber.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

PRIVACIDAD Y COOKIES AVISO

Uber recopila y procesa los datos personales de los visitantes de la página web y los usuarios de la aplicación de acuerdo a la Privacidad y cookies Aviso.

LEY APLICABLE Y RESOLUCIÓN DE DISPUTAS

Estos Términos de usuarios están sujetos a las leyes de los Países Bajos. Cualquier disputa, reclamación o controversia que surja de o se relacione con estos Términos de Usuario o el incumplimiento, terminación, ejecución, interpretación o validez de los mismos o el uso del Sitio Web, el Servicio o la Aplicación (colectivamente, "Disputas") serán resueltos exclusivamente por el tribunal competente en Amsterdam, los Países Bajos, a menos que notifique Uber plazo de un mes después de Uber invocando su derecho, con arreglo a esta disposición a iniciar procedimientos judiciales en Amsterdam, los Países Bajos, que exiges solución de la controversia, reclamo o controversia en la mano antes de el tribunal competente competente por la ley.

DISPOSICIÓN FINAL

El texto en Inglés de estos Términos del usuario constituye el único texto auténtico. En caso de discrepancia entre el texto en Inglés y la traducción a un idioma extranjero, el texto en Inglés prevalecerá.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

D. José María Marín Quemada
Presidente de la Comisión Nacional
de los Mercados y la Competencia (CNMC)
C/ Alcalá 47
Madrid (28014)

Madrid, 5 de enero de 2015

CONSULTA PÚBLICA SOBRE LOS NUEVOS MODELOS DE PRESTACION DE SERVICIOS Y LA ECONOMIA COLABORATIVA.

ETAPA 2: Efectos de los nuevos modelos económicos sobre el mercado y la regulación.

ETAPA 3: Nuevos modelos y regulación.

Estimado Sr.:

Nuevamente nos dirigimos a esa Comisión desde las organizaciones profesionales **FEDETAXI, CTE y UNALT, representantes del Sector del Taxi de España¹**, para dar respuesta² a la "segunda y tercera etapa" de Consulta Pública que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) está realizando sobre la denominada "economía colaborativa", actividad también conocida como "consumo colaborativo", expresión que consideramos que concreta más la perspectiva del ciudadano sobre este fenómeno.

Como ya le adelantamos en nuestro anterior escrito y respuesta a la "etapa 1" de su Consulta, el Sector del Taxi no se siente perjudicado por el "consumo colaborativo" que entiende, comparte y apoya como medio para satisfacer necesidades de los particulares entre sí sin constituir una actividad habitual, regular y lucrativa; pero sí lo está cuando este concepto se pervierte para convertirlo en una actividad económica más, que no respeta la normativa vigente y vulnera la razón y principios socio económicos que la sustentan, como ha dejado bien patente el reciente Auto de 9/12/2014 del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid (Id. Cendoj: 28079470022014200001) que ha suspendido cautelarmente toda la actividad de UBER, y su ilegal servicio UBER POP, fundamentalmente en base a que se introduce en el mercado valiéndose de una ventaja competitiva sustentada en la infracción de normas de todo tipo y, concurrenciales en especial.

¹ En nuestra condición de ciudadanos y como profesionales del Taxi, empresarios individuales, representamos un número cercano a los 70.000 en todo el Estado español, del que dependen directamente unas 100.000 familias.

² Vide ANEXO I. Respuestas a la Consulta Pública. Etapa 2
Vide ANEXO II. Respuestas a Consulta Pública. Etapa 3



Organizaciones representativas de los taxistas de España

En modo alguno un sector profesional como el del Taxi va a apoyar la economía sumergida y actividades "tóxicas" para los consumidores (nuestros clientes), la sociedad en su conjunto y para el sostenimiento del Estado.

Nos produce extrañeza que la Comisión que preside no se haya interesado del "consumo colaborativo" hasta que aparece una multinacional con un importante valor en bolsa, y sea también entonces cuando surgen funcionarios, periodistas y políticos, como paladines de este sistema de "economía colaborativa".

Como consideración previa, es necesario que reiteremos nuestra discrepancia sobre el planteamiento que la CNMC ofrece en su documento de consulta y sobre las erróneas premisas en las que se basa, el incorrecto análisis que realiza del mercado del transporte en Taxi y VTC, así como lo sesgado de las preguntas. En este sentido, queremos evidenciar varios aspectos que desde nuestro punto de vista son los que han de presidir el enfoque de este asunto, para poder efectuar un análisis objetivo del mismo.

UBER, y su ilegal servicio UBER POP, no son "economía colaborativa" sino actividades ilegales, que de no estar amparadas por miles de millones de dólares y de corporaciones multinacionales hubieran sido atajadas de raíz por el sistema político y económico.

- Existen tres aspectos que se pretenden imponer en el discurso que es preciso desenmascarar:

1.- El modelo de negocio de UBER POP no aporta ninguna novedad tecnológica.

Ya existían en todo el mundo miles de aplicaciones móviles (app) que conectan ciudadanos con conductores de taxi con sólo pulsar un botón (Taxi ya!, PideTaxi, MyTaxi, Hailo, ByTaxi, JoinUPp, TaxiClick, Taxible etc.). La diferencia de UBER POP con ellas es que estas *apps* trabajan con taxis profesionales y legales y UBER POP trabaja con coches no autorizados e ilegales.

2.- El modelo de negocio de UBER POP no es "consumo colaborativo".

El servicio UBER POP³ es una actividad económica, mercantil y con ánimo de lucro, idéntica a las de las otras apps y radioteléfonos de taxis tradicionales, que se prevale de la **infracción de las leyes de fiscalidad, consumo, seguridad social,**

³ La propia UBER, antes de ser clausurada por el juzgado ofrecía en su web www.uber.com un servicio llamado UBER TAXI que al igual que las otras apps citadas funciona con taxistas profesionales, pero no el servicio UBER POP con el que se ha establecido en España, que es ilegal y de economía sumergida.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

laborales, seguridad vial y transporte profesional, para obtener una ganancia ilícita como **"economía sumergida y organizada"**, que es lo que es.

Respecto al concepto de "economía colaborativa" que utiliza la CNMC, nos preguntamos a modo de reflexión para ver si UBER POP entra en este concepto:

- ¿Cómo se pueden estar compartiendo gastos entre dos particulares cuando **existe una tarifa** para el servicio de transporte fijada previamente por la App de UBER?
- ¿Cómo se pueden estar compartiendo gastos entre dos particulares cuando del total de esta tarifa **UBER se queda con un 20%**?

Bajo la *moda* del consumo colaborativo UBER POP pretende hacer un negocio ilegal y de paso eliminar los derechos que la ley otorga a los viajeros de transporte, así como a perjudicar al Estado y la sociedad en su conjunto al infringir leyes sociales, fiscales, etc.

3.- No hay nada nuevo que regular ante una actividad ilegal a gran escala, hay que cumplir y hacer cumplir la Ley.

Como no hay novedad, ni "economía o consumo colaborativo" por parte de UBER y su servicio ilegal UBER POP, no se requiere modificar las leyes ni una regulación específica, salvo la que se pueda dictar para ayudar a inspeccionar y sancionar estas actividades, como debe producirse en un Estado de Derecho.

Por ello **FEDETAXI, CTE y UNALT, representantes del Sector del Taxi de España**, queremos trasladarle previamente a las respuestas a estas dos nuevas etapas de su consulta los siguientes extremos para poner en contexto la situación.

1º.- Que como ciudadanos y como profesionales no vamos a consentir que proliferen actividades ilegales que nos arruinen y menoscabe los derechos de los ciudadanos.

2º.- Que como ciudadanos y como taxistas estamos absolutamente en contra de que el Estado permita o posibilite la irrupción de negocios que aprovechan el amparo que ofrece la aún difusa denominación de "transporte colaborativo" para, pervirtiéndolo, hacer del mismo una actividad económica más de "falso transporte colaborativo" que no respeta ni los requisitos concurrenciales del mercado, ni los derechos de los usuarios del transporte, ni otros requisitos –no menos importantes- de seguridad, administrativos, sociales y fiscales, de modo que se configura como una actividad ilegal, fraudulenta y de economía sumergida.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

3º.- Que la actividad de transporte en vehículos de turismo está suficiente y convenientemente regulada, y que actividad que señalamos como "falso transporte colaborativo" está suficientemente definida y prohibida por la legislación española, de modo que **no es preciso regular más ni mejor; es preciso cumplir y hacer cumplir la ley** que es para lo que están tanto los poderes públicos, como las Agencias y Comisiones públicas creadas por las normas legales, como es el caso de la que Vd. preside.

4º.- Los ciudadanos de un Estado Social y Democrático de Derecho, en su vertiente de consumidores y usuarios de servicios de transporte en vehículos turismo tienen derechos y también obligaciones, entre ellas tomar conciencia de que cualquier uso de un servicio conlleva una aceptación implícita de los métodos, medios y personal con los que han sido prestados dichos servicios. Si estos son ilegales o fraudulentos, su uso implica unas consecuencias para toda la sociedad y por supuesto para el mercado del transporte de viajeros en vehículos turismo.

Dicho lo anterior, procedemos a la respuesta de las preguntas formuladas en su Etapas 2 y 3, en los siguientes anexos que acompañan este documento.

Atentamente,

Julio Moreno
Presidente FEDETAXI

Gabriel Moragues
Presidente CTE y Presidente
de la Sección del Taxi del
CNTC

Santiago Fraile
Presidente de UNALT



Organizaciones representativas de los taxistas de España

ANEXO I

RESPUESTAS A LA CONSULTA PÚBLICA. ETAPA 2.

PREGUNTA Nº 1.- ¿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?

La respuesta ha de ser negativa en cuanto la formulación del documento de la CNMC es segada y dirigida.

Cierto es que con la crisis económica se está extendiendo la tendencia de poseer menos, atender el gasto y observar la retribución conseguida, ya sea en cuanto a necesidad cubierta o satisfecha, bajo la premisa de que para disfrutar del bienestar no sirve acumular, buscando la conexión entre las personas que necesitan acceso a un recurso con aquellas otras que dispongan de esos recursos que están infrautilizados y que pueden ser prestados, regalados, intercambiados, alquilados, etc.

Para ello se precisa un sentimiento de comunidad, confianza y un contexto de transparencia, característico para que se produzca el "consumo colaborativo".

Pero, desde el punto de vista del Derecho de la Unión Europea, el consumo colaborativo o participativo equivaldría a la prestación de un servicio, a los efectos del artículo 57 TFUE⁴.

No obstante, deberían diferenciarse, en el consumo colaborativo, entre las actividades sin ánimo de lucro de las que persiguen como fin

⁴ **Artículo 57.**

(antiguo artículo 50 TCE)

Con arreglo a los Tratados, se considerarán como servicios las prestaciones realizadas normalmente a cambio de una remuneración, en la medida en que no se rijan por las disposiciones relativas a la libre circulación de mercancías, capitales y personas.

Los servicios comprenderán, en particular:

- actividades de carácter industrial;
- actividades de carácter mercantil;
- actividades artesanales;
- actividades propias de las profesiones liberales.

Sin perjuicio de las disposiciones del capítulo relativo al derecho de establecimiento, el prestador de un servicio podrá, con objeto de realizar dicha prestación, ejercer temporalmente su actividad en el Estado miembro donde se lleve a cabo la prestación, en las mismas condiciones que imponga ese Estado a sus propios nacionales.

Artículo 58.

(antiguo artículo 51 TCE)

1. La libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes.
2. La liberalización de los servicios bancarios y de seguros vinculados a los movimientos de capitales se realizará en armonía con la liberalización de la circulación de capitales.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

obtener una ganancia. Siendo solamente éstas últimas actividades las que deben merecer la atención del legislador de la Unión⁵.

En un intento de ordenar la creciente diversidad heterogénea de iniciativas comprendidas en el concepto de consumo participativo o colaborativo⁶, se consideran cuatro ámbitos en la economía del compartir como son: de consumidor a consumidor (C2C), de consumidor a consumidor, pero a través de negocio (C2B), de negocio a consumidor (B2C) y de negocio a negocio (B2B). Por otro lado, se propone una categorización según tres sistemas: sistemas basados en producto, mercados de redistribución y estilos de vida colaborativos. Como se puede comprobar, cualquier ámbito de la vida cotidiana puede ser objeto de práctica de consumo colaborativo o participativo, la eficiencia energética (uso compartido de equipamiento doméstico), la habitabilidad y los espacios de cultivo (alquiler de habitaciones, uso compartido de viviendas y de huertos urbanos y rurales), los negocios (coworking o compartir locales para oficina), – las comunicaciones (plataformas para el móvil en la que los usuarios pueden comprar y vender bienes y servicios a personas que viven en una misma comunidad), el trabajo (microtarefas, contratar personas para encargos determinados, «solucionadores» a domicilio donde se adjudican al mejor postor tareas que van desde colgar cuadros a montar muebles por piezas), la cultura (bookcrossing y trueque de libros, promoción de intercambios culturales de jóvenes de diferentes países), la educación (comunidades digitales para aprender idiomas), el tiempo y las habilidades (bancos de tiempo), el ocio (compartir contenidos digitalizados), las finanzas (préstamos entre particulares, préstamos directos de particulares a pequeñas y medianas empresas, crowdfunding o financiación colectiva, crowdfunding for crowdbenefits), el turismo (experiencias gastronómicas en casas particulares y peer to peer de intercambio de alimentos), el arte, y también mercadillos de intercambio y regalo de ropa y objetos para niños, reparación y reciclaje de objetos, etc.

Así, el consumo colaborativo o participativo es un espectro amplio y abierto de iniciativas, todas ellas tienen en común, como ya se ha citado anteriormente, que facilitan la conexión entre aquellos que disponen de recursos infrautilizados y aquellos que tienen necesidad de esos mismos recursos. Pero en modo alguno puede incluirse en ese campo quienes adquieren o utilizan un ya existente automóvil para incorporarse al mercado del transporte de viajeros mediante precio fijado por un tercero (Uber o cualquier otra App similar), de modo habitual, personal y directo.

Además llama la atención, el escaso desarrollo en el documento de la CNMC en lo que refiere a la movilidad otras actividades como el *carsharing*, alquiler y uso

⁵ Comité Económico y Social Europeo INT/686 Consumo colaborativo o participativo Bruselas, 21 de enero de 2014 DICTAMEN sobre Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI. Ponente: Bernardo Hernández Bataller.

⁶ «Los Consumidores Europeos en modo alternativo». Observatorio Cetelem, 2013.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

compartido de vehículos sin conductor, y el *carpooling*⁷ o rellenar asientos vacíos de coches con otros pasajeros que vayan en la misma dirección, muy distinto de las actividades de UBER y otras empresas similares.

También llama la atención que no se aborde el aspecto del cooperativismo como solución a la cultura de compartir o consumo colaborativo y todo se centre en intentar amparar a figuras que bajo este paraguas promueven la ilegalidad y el incumplimiento de las normas. 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. Las cooperativas de consumo y las llamadas cooperativas de kilómetro cero son un exponente de algo que ya es realidad, pero todo esto se obvia en el sesgado planteamiento de esa Comisión.

En definitiva, economía colaborativa no puede ser sinónimo de "economía sumergida". El ánimo de lucro, convierte cualquier modelo "colaborativo" en una actividad económica sujeta a las normas imperativas del sector (en este caso del transporte) aunque se preste por plataformas digitales o internet, entre las que también se incluyen las normas de consumidores y usuarios, hacienda, seguridad social, trabajo, tráfico y seguridad vial, que no se analizan en el informe que acompaña la Consulta.

"Economía colaborativa" ha de ser sinónimo de "economía sostenible" y ello implica siempre el cumplimiento de la ley.

⁷ Según la Wikipedia: El **uso de automóvil compartido** o **uso compartido de automóvil**—también conocido por los términos en inglés *Carpool* o *Carpooling*— es la práctica que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales. Con esta práctica se pretende reducir la congestión de tránsito en las grandes ciudades así como facilitar los desplazamientos a personas que no dispongan de coche propio. Además, supone una notable disminución de emisiones de CO₂, al reducir el número de coches en las carreteras. A su vez, favorece las relaciones sociales entre personas que realizan los mismos recorridos.

Lo más común para el carpooling es que las compañías proveedoras de trabajo incentiven a sus trabajadores a tomar un solo coche. La idea es no gastar en gasolina y que puedan compartir gastos pero también que no se vaya a trabajar solo, yendo un poco más ligado a la compañía. De este modo se evita el caos vial y la frustración porque el ya ir con una persona para conocer en el coche, impida que la frustración no llegue.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

PREGUNTA nº 2.- Está de acuerdo con los efectos apuntados de los nuevos modelos sobre el mercado en general, y sobre los sectores en particular? ¿Qué otros efectos podrían darse?

Los efectos positivos apuntados sobre el Sector del Taxi y las VTC, son los que ya prestan las aplicaciones legales y que cumplen con la normativa vigente para conectar a ciudadanos con conductores de taxi con sólo pulsar un botón (Taxi ya!, PideTaxi, MyTaxi, Hailo, ByTaxi, JoinUPp, TaxiClick, Taxible etc.). No se puede desconocer que en los últimos años, el sector regulado del taxi y de los vehículos de alquiler con conductor, ha desempeñado un papel de liderazgo en la implementación de aplicaciones móviles para smartphones, siendo el primero en utilizar las nuevas tecnologías digitales y servicios relacionados, contribuyendo así a la movilidad puerta a puerta de los ciudadanos europeos y la eficacia y la competitividad de la cadena de la movilidad pública, que ofrecen toda buena disponibilidad, y complementando así a la cadena transporte público.

En relación a la posibilidad de reducción del precio respecto a las tarifas reguladas del taxi, supone desconocer que esas tarifas son públicas, porque estamos ante un servicio público. Las tarifas las fijan los ayuntamientos, no los taxistas.

La regulación de tarifas es necesaria, por un servicio que es homogéneo, y por mantener unos estándares de calidad debido a los requisitos exigidos. La "liberalización de las tarifas" supone convertir nuestro país en un "país bananero", que parece que es lo que se pretende, en ocasiones, donde sustituir un sector regulado por el Estado y participado por miles de profesionales autónomos en un sector dominado por una o dos multinacionales extractivas. Existe una erosión tal en los márgenes de beneficio del Taxi, ya de por sí escasos, que si en aras de buscar más competencia vía precios, se acentúa esta erosión de márgenes empresariales, conducirá a una merma en la calidad del servicio, más picaresca, y más economía sumergida, y no una supuesta innovación (se supone que la picaresca no es innovación), y no mayor calidad.

La precarización del trabajo de los conductores de las "plataformas de coche compartido" sin derechos, sin cobertura social, sin sostener mediante su tributación al Estado, es un hecho que en modo alguno puede consentir una sociedad que se autodenomina "evolucionada".

En detalle, los efectos negativos de este tipo de plataformas y redes ilegales ya han sido descritos en nuestro documento "UBER UNA RED ILEGAL" acompañado a la primera etapa de su consulta como anexo II, que se hace ahora preciso reiterar para atender a la respuesta de esta pregunta concreta:



Organizaciones representativas de los taxistas de España

¿QUE APORTA EL SERVICIO DE TAXI OFICIAL?: ENTRE OTRAS COSAS, GARANTIA DE:

- La profesionalidad del conductor.
- Pago de los debidos impuestos y cotizaciones sociales.
- Sujeción a la legislación laboral, y las restricciones que implica (horarios, prevención de riesgos, salarios establecidos por convenio, etc.)
- La correspondiente póliza que garantiza daños a terceros y a pasajeros en un ejercicio **profesional** (los seguros comunes de los conductores privados no los cubren) que cubre al usuario como cliente, en cualquier percance que se pueda sufrir durante el viaje.
- La identificación externa del vehículo como taxi para que el pasajero sepa dónde está subiendo.
- La identificación visible del conductor para que el pasajero sepa quién lo está llevando. El conductor del taxi hubo de pasar por un examen de conocimientos de la ciudad, de ser capaz de solucionar cualquier dirección con una guía o con navegador. El taxista tiene un permiso especial (BTP) de conducción.
- La obligación de ITV y demás revisiones técnicas especiales para que se compruebe la seguridad mecánica del vehículo que toma el pasajero.
- Unas tarifas reguladas, por unos taxímetros precintados, y revisados por las administraciones correspondientes.
- Un mínimo en el estándar de comodidad y estado de limpieza del vehículo.
- Unos derechos de sus clientes a poder consultar las tarifas en lugar visible, poder escoger el recorrido que el crean más adecuado, poder disponer de un recibo oficial mecanizado, donde aparezcan todos los importes del servicio, y en el caso de haber discrepancias disponer de un libro de reclamaciones, así como la posibilidad de recurrir a una junta arbitral que habitualmente da la razón al pasajero que es resarcido del problema que haya tenido.
- Que el taxista es una persona sin problemas con la justicia, con certificado de penales al día.
- Que está al corriente de pago de sus impuestos, del seguro del vehículo y de la seguridad social, y lo más importante, que es responsable de una licencia, por lo que tiene mucho perder, y por la cuenta que le trae intentará realizar su trabajo lo mejor que sea capaz.

Todo esto es lo que se paga aparte del mero trayecto en un taxi.

¿QUE APORTA UBER?

¿En qué consiste realmente la innovación para Uber, cuál es su verdadera visión empresarial?

Dicen: "Conectaremos a quien requiere un servicio de taxi con quien puede legalmente brindarlo de una manera segura, eficiente, práctica y hasta divertida, para



Organizaciones representativas de los taxistas de España

el pasajero y el taxista, utilizando las ventajas de la geo-localización, el internet móvil y el pago online.⁸

Hacen: Facilitar la prestación ilegal de un servicio de taxi por parte de quién no está facultado para hacerlo por una fracción ínfima de su valor real pues quien lo brinde no tendrá que incurrir en los costos de seguros, mantenimiento, licencias, impuestos, seguridad social, salarios, preparación personal o presentación del vehículo.

Fomentan: La economía sumergida. El fraude fiscal y social. La quiebra de negocios establecidos legalmente que tributan y sostienen al país, generando empleo y riqueza.

Hay que reflexionar sobre:

- ¿Pagan los debidos impuestos los conductores Uber? NO
- ¿Están sometidos a las restricciones de la legislación laboral como los taxistas? NO, PUEDEN TRABAJAR A DESTAJO
- ¿En qué estado están los vehículos? NO CONTROLADO
- ¿Qué seguros cubrirán al pasajero? ¿Y con qué responsabilidad? NINGUNO
- ¿Por quien irá conducido el vehículo? POR CUALQUIER PARTICULAR
- ¿Qué formación tiene el conductor? NINGUNA ESPECIAL
- ¿Qué tarifas aplicaran? LAS QUE UBER QUIERA
- ¿Cuál será el trayecto? EL QUE EL CONDUCTOR DECIDA
- ¿Cuál es el sistema de garantías al consumidor? NINGUNO
- ¿Sabemos si quien nos conduce tiene antecedentes penales? NO
- ¿Si pasa algo, el pasajero se podrá quejar y reclamar a una App con fuero en Amsterdam, o simplemente valorar el servicio y salir en una estadística que gestiona la misma empresa?

Esto es lo que ofrece Uber, entre otras cosas.

EL PELIGRO QUE SUPONE UBER A LA SEGURIDAD VIAL:

El servicio <<Uber Pop>>, que lleva casi diez meses actuando en España como aplicación para *smartphones* que opera en el mercado del transporte público de viajeros en vehículos turismo de modo organizado, **incumple varias normas de Seguridad Vial y que, en cumplimiento de la ley, deben ser detectadas y sancionadas por las fuerzas y cuerpos de seguridad con competencias en tráfico (policías locales, ATGC, Mossos D'Esquadra, etc.)**

<<Uber Pop>>⁹ únicamente requiere para ser un conductor de su red y poder transportar viajeros con **ánimo de lucro**¹⁰, tener más de 23 años y un coche de 4

⁸ Fuente. www.uber.com

⁹ Fuente: www.uber.com



Organizaciones representativas de los taxistas de España

puertas en buen estado. Aceptan altas en su red de proveedores sin mayor exigencia, y entre otras cosas:

- No informan a sus proveedores que para conducir un turismo destinado al servicio público (transporte de personas con ánimo de lucro) su permiso de conducir debe ser de la clase **BTP**.
- No informan a sus proveedores que para conducir un vehículo que va a prestar un servicio público el mismo debe estar provisto de un **permiso de circulación destinado al servicio público** de viajeros, expedido por el Ministerio del Interior.
- No informan a sus proveedores que para conducir un vehículo que va a prestar un servicio público el mismo debe estar **asegurado con una cobertura de 50 millones de euros** (delimitación legal de cobertura "ilimitada"), de modo que no basta un seguro a terceros ni uno "a todo riesgo".
- No informan a sus proveedores que para conducir un vehículo que va a prestar un servicio público el mismo debe pasar una primera ITV anual y luego una **ITV cada 6 meses**.

Por ello, inevitablemente, **operan al margen de la ley, y es obligación de las autoridades perseguirlos.**

INCUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACION DE CONSUMIDORES Y USUARIOS POR UBER.

Ya se ha explicitado que UBER INCUMPLE:

- La legislación tributaria al no pagar impuestos.
- La legislación social al no cotizar sus "conductores" a la Seguridad Social.
- La legislación en materia de Competencia Desleal, al infringir las normas que regulan la actividad concurrencial.
- La legislación de Seguridad Vial

Pero además UBER infringe muy especialmente la legislación sobre CONSUMIDORES Y USUARIOS.

- NO se garantiza la cobertura de SEGUROS PARA LOS VIAJEROS.
- NO se garantiza la posibilidad de RECLAMAR EN ESPAÑA y con sujeción a normas claras.

¹⁰ El pasajero paga el servicio directamente a Uber mediante tarjeta de crédito, cuenta PayPal, o Google Wallet en el final de su viaje, Uber retiene para sí un 20% y entrega el 80% restante al conductor que realizó el servicio. El precio no va regulado por aparato taxímetro.(Fuente: www.uber.com)



Organizaciones representativas de los taxistas de España

- NO se establece un MARCO TARIFARIO claro, fijo y seguro.
- Sus conductores al no ser profesionales no cumplen las obligaciones establecidas legalmente de profesionalidad, formación y calidad al cliente.
- NO se expiden FACTURAS normalizadas por el servicio de transporte.
- NO se garantiza la prestación del servicio en condiciones de calidad y seguridad de los vehículos (ITV, REVISIONES O REVISTA PROFESIONAL, etc.)

De este modo UBER POP vulnera tanto derechos concretos de los usuarios y consumidores como sus INTERESES DIFUSOS.

¿COMO PRECARIZA EL MODELO UBER A LOS TRABAJADORES QUE CONDUCEN LOS COCHES DE LA RED ILEGAL DE UBER?

UBER POP INCUMPLE:

- La legislación social al no cotizar sus "conductores" a la Seguridad Social.
- La legislación de Seguridad Vial

Pero además el servicio UBER POP infringe muy especialmente la legislación sobre DERECHOS SOCIALES Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO.

- UBER no da de alta en la Seguridad Social a los trabajadores (conductores de coches de la red Uber Pop) puesto que dice que no es una empresa de transporte, ni tan siquiera un operador o intermediario de transporte de viajeros.
- La obligación de darse de alta como autónomos es de los conductores, pero ¿Quién lo controla? Puesto que para el modelo de Uber no hay actividad económica, sino presuntamente altruista o sin ánimo de lucro consideran que no tienen obligación de darse de alta.
- Si no son autónomos ni asalariados y están fuera del ámbito protector del Estatuto de los Trabajadores y por supuesto de los Convenios Colectivos, renuncian a sus derechos sociales. SON ECONOMIA SUMERGIDA SIN DERECHOS.
- Los conductores al no ser profesionales no cumplen las obligaciones establecidas legalmente de profesionalidad y formación, por lo tanto carecen de cobertura ni formación preventiva por lo que. ESTAN EN MAYOR RIESGO QUE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES.
- Por último su medio de obtener rentas es la producción a destajo durante el mayor número de horas posibles para rentabilizar la actividad sumergida que realizan, y ello CONTRIBUYE A LA FATIGA Y EL EXCESO DE HORAS AL VOLANTE, Y ATENTA POTENCIALMENTE CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.
- Tanto la legislación Comunitaria y española persigue que los conductores no encuentren relación directa entre más horas de conducción y mayor retribución



Organizaciones representativas de los taxistas de España

porque esto va directamente, además de lo expuesto sobre salud y seguridad, contra los principios de mejora de las condiciones de vida de los habitantes de la Unión Europea.

De este modo UBER POP vulnera tanto derechos concretos de los trabajadores como supone un mayor riesgo para la salud y la seguridad de los ciudadanos.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

ANEXO II

RESPUESTAS A LA CONSULTA PÚBLICA. ETAPA 3.

PREGUNTA nº 1.- ¿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?.

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, 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.

PREGUNTA nº 2.- En estos dos mismos sectores, ¿cree que son los nuevos modelos los que deberían adaptarse a la regulación actual (sectorial y general) o bien considera necesaria una modificación de dicha regulación para tener en cuenta todos los modelos de actividad? ¿En qué cree que debe consistir esta modificación?

La regulación existente en estos sectores es necesaria y proporcionada. Los nuevos modelos deben imperativamente adaptarse a la regulación actual (sectorial y general), puesto que han de ser las actividades económicas las que se adapten a las leyes y no al revés, sobre todo cuando la actividad en cuestión es ilegal, no solo por infringir la legislación vigente, sino que su planteamiento de salida se basa en entrar en un mercado para romperlo mediante la infracción de las normas que lo regulan.

Las normas que regulan el mercado del Taxi, son lógicas, proporcionadas, tienen razón de ser, y la han tenido durante los últimos 50 años¹¹. ¿Es que ha ocurrido algún acontecimiento novedoso que obligue a reformular estas normas? La respuesta ha de ser negativa. La "revolución tecnológica" hace años que llegó al sector del transporte de viajeros, las aplicaciones para *smartphones* ya llevan años siendo

¹¹ De hecho en la presente legislatura han venido a ser refrendadas tanto en su vigencia, como idoneidad del sistema de transportes tanto por la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, como por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.



Organizaciones representativas de los taxistas de España

plataformas de intermediación para el sector del taxi, y operan con taxis legales, es decir autorizados por las administraciones, sin que calidad y servicio se hayan visto deteriorados. Muy al contrario ambas características han aumentado, y así lo perciben los usuarios.

La "economía o consumo colaborativo" no entran en conflicto con la actividad del transporte de viajeros en vehículos turismo. Nunca lo han hecho. Nada que objetar a la *cultura de compartir*. Compartir taxi, compartir recorridos, sucede desde hace décadas sin conflictos. Pero es que UBER y los modelos similares no son "economía o consumo colaborativo", pues nada se comparte. Se crea un mercado paralelo con oferentes ilegales, sin costes para éstos por ser economía sumergida, sin derechos para los conductores ni garantías a los usuarios, en el que el intermediario global fija el número de coches que constituyen la oferta y fija el precio de los servicios, regulando indirectamente la demanda.

La pretensión de UBER no es entrar en el mercado del taxi, para eso podría operar como cualquier otra plataforma legal (MyTaxi, Taxiya!, Pide taxi, Hailo, etc etc.). La pretensión de UBER es sustituir al regulador, sustituir al Estado, y monopolizar un mercado sin reglas públicas, sin cotizaciones sociales, sin sujeción a fiscalidad transparente, sin derechos sociales para los conductores y sin garantías a los usuarios, fijando UBER sus propias reglas y sobre todo sus propios precios, y todo ello al amparo de una pretendida labor social de cultura de compartir, sobre la que carga un 20% de comisión y deja inermes a sus conductores frente a ella misma y al Estado y a los usuarios frente a dichos conductores.

No hay nada que regular sobre una actividad tóxica como esta, solo hay que cumplir la Ley, que la prohíbe, impidiendo su ejercicio y su extensión. Ampararla es una actividad anti-sistema, de incalculables consecuencias.

¿Sería lógico que dado que existe un incremento de economía sumergida se derogasen las normas sobre derechos laborales y seguridad social para ampararla? ¿Sería lógico que dada la creciente evasión fiscal se modificasen las normas fiscales para permitirla? Absolutamente no. ¿Por qué mantener otro criterio con empresas como UBER? ¿Por su valor en bolsa? ¿Por quienes la respaldan económicamente?

No hay nada más que regular, hay que cumplir y hacer cumplir la ley que es la obligación de las Administraciones.

Madrid, 5 de enero de 2015.

Alquiler de viviendas de uso turístico: ¿competencia regulada pero desequilibrada?

SOBRE LOS ALQUILERES DE CORTO PLAZO ENTRE PARTICULARES

Alquileres de largo plazo

Desde siempre han existido los alquileres de viviendas de particulares a particulares, regulados por la Ley de Arrendamientos Urbanos. La oferta y la demanda se cruzan directamente entre particulares, y a veces a través de agentes, mediante anuncios en periódicos o en las fachadas de las propias viviendas. El alquiler de largo plazo, normalmente por varios años, compite en el sector de la vivienda, en una pequeña medida, con la vivienda en propiedad, siendo España un país donde ésta tiene fama de ser, comparativamente con otros países, más popular, a pesar de los elevados costes transaccionales asociados a la compra y venta posterior de una vivienda, frente a los costes de un alquiler por un plazo largo.

Alquileres de medio plazo

Adicionalmente, y sobre todo en zonas costeras, se han dado los alquileres de apartamentos o viviendas de particulares a particulares por temporadas, que normalmente eran de un mes (verano), una quincena, o una semana. También en las zonas costeras, y en estaciones de esquí, por ejemplo, son frecuentes los alquileres durante semanas, puentes o fines de semana. Oferta y demanda se encuentran a través de anuncios, agencias inmobiliarias, o incluso agencias de viajes. A diferencia del alquiler residencial, este segmento se puede considerar como de turismo vacacional.

Este segmento, desde mayo de 2013, quedó fuera de la LAU con la Ley de Medidas de Flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas que dejó en manos de las comunidades autónomas la regulación relativa a los alojamientos y viviendas turísticas de particulares. En este segmento del sector turístico, el alquiler compite, en mayor medida, con los alojamientos hoteleros, si bien el arrendatario de viviendas particulares busca una experiencia de carácter más familiar que el hotel no le da, prefiriendo ser él mismo quien cocina y hace la limpieza, a cambio de un precio menor. Otra de las ventajas habituales de los apartamentos frente a los hoteles es que es más probable que puedas hacer un “late check out” sin tener que cambiarte en un cuarto de baño y dejar tu maleta en una consigna. Cada tipo de alojamiento tiene sus ventajas, y sus inconvenientes, y es el usuario quien decide, sin que se le impusieran condiciones al propietario en cuanto al número de días.

Alquileres de corto plazo

Por último, y solapado con el segmento anterior, están los alquileres entre particulares de muy corto plazo. Este segmento de la oferta no estaba desarrollado hasta hace poco, al ser difícil poner de acuerdo a propietario y usuario para gestionar una estancia de pocos días. Sin embargo, la aparición de los teléfonos móviles, de internet, y, sobre todo, de los portales de gestión de oferta y demanda, han facilitado la “liquidez” en este segmento. Antes de la aparición de estos medios de gestión de oferta y demanda, los viajeros de corto plazo tenían menos opciones: ir a un hotel u hostel, buscar un apartamento por medio de una agencia, o no ir de viaje.

Por lo tanto, y en cierta medida, la negociación de alojamientos entre particulares resta parte de la demanda que los hoteles pueden esperar, compitiendo directamente con ellos. Pero también es verdad que no son servicios perfectamente sustitutivos, sino que, para cierto tipo de usuarios, son complementarios, ampliando la demanda. Por ejemplo, familias con niños que no pueden pasar tres días en una estrecha habitación de hotel, o gente que prefiere cocinar su propia comida, o grupos de amigos que quieren compartir su estancia en un salón de una vivienda, y no en los salones de un

hotel, o parejas que, simplemente, quieren saber cómo “se vive” en el país que visitan, experimentando lo que es vivir “en una casa lejos de casa”, experiencia ésta que el hotel no puede proporcionar.

Este segmento ha crecido espectacularmente con la aparición de portales mal llamados de “economía colaborativa”. No se trata de colaborar, sino de, simple y llanamente, ofrecer un bien propio en forma de servicio a un tercero, y recibir por ello una contraprestación. Un negocio como otro cualquiera: el de alquilar tu vivienda por años, el de alquilar tu apartamento en la playa por meses, o el de alquilar tu piso por días.

LA NUEVA REGULACION EN MADRID DE LOS ALQUILERES DE MEDIO Y CORTO PLAZO DE VIVIENDAS PARTICULARES

En julio de 2014, la Comunidad de Madrid ha aprobado el Decreto de regulación de Apartamentos Turísticos y de las Viviendas de Uso Turístico.

Nota de prensa.

Comunidad de Madrid

Consejería de Empleo, Turismo y Cultura

SE FIJARÁ UNA ESTANCIA MÍNIMA DE CINCO NOCHES

El Consejo de Gobierno ha aprobado el Decreto de regulación de Apartamentos Turísticos y de las Viviendas de Uso Turístico. La novedad frente al borrador anteriormente presentado consiste en que el Gobierno regional ha fijado una estancia mínima de cinco noches en estas viviendas turísticas, teniendo en cuenta que la estancia media de turistas en hoteles es de dos noches, pero en viviendas turísticas es de cinco.

Además de actualizar la normativa sobre los apartamentos turísticos, que ya estaban regulados, el decreto regula el funcionamiento de las viviendas de uso turístico en la región, una modalidad de alojamiento en pisos de propiedad privada que no estaba amparada por ninguna normativa. Su objetivo es proteger los derechos de los usuarios, acabar con la competencia desleal y el intrusismo y fomentar la generación de empleo.

La Comunidad de Madrid estima que en la región hay entre 6.000 y 8.000 viviendas de uso turístico, cuya comercialización se realiza mayoritariamente a través de Internet. Con la nueva regulación se establecen unos mínimos requisitos para proteger los derechos de los usuarios de estos alojamientos, y preservar la calidad en la oferta de servicios turísticos de la región. Los usuarios verán de este modo garantizada la oferta y calidad de los servicios de alojamiento y sus derechos como consumidores.

Por otro lado, la normativa trata de abrir una nueva vía a la inversión y la creación de nuevas empresas, que contribuirán a la reactivación económica y en consecuencia a la creación de empleo, ya que dará seguridad jurídica a posibles nuevos inversores en este sector de actividad. Además, el decreto aspira a acabar con situaciones de intrusismo y competencia desleal denunciadas por las asociaciones del alojamiento madrileño ya que con ella habrá unos requisitos mínimos exigibles como al resto de alojamientos.

El decreto define las viviendas de uso turístico como alojamientos que se ofrecen al público de forma integral (no por habitaciones), englobados en una sola categoría. Deberán estar inscritas en el Registro de Empresas Turísticas, mostrar una placa distintiva y sus precios tendrán que estar expuestos. El inicio de la actividad estará sujeto a la presentación de declaración responsable. Las viviendas de uso turístico no podrán utilizarse como residencia permanente y pueden estar en un bloque de pisos con otras viviendas que sí son residenciales.

Diferencias entre viviendas y apartamentos turísticos

Por otro lado, el decreto sustituye además la regulación estatal anterior sobre los 'apartamentos turísticos', que fue derogada en 2010. La nueva norma determina la capacidad mínima de los apartamentos, el régimen de precios y la ratio de habitaciones adaptadas que deben disponer, así como la placa identificativa que debe mostrar según su categoría. La clasificación prevista respetará la tradicional identificación mediante 4, 3, 2 y 1 llaves.

Las diferencias más destacadas entre ambos tipos de alojamientos son: la vivienda de uso turístico es un piso de un particular que se encuentra en un vecindario, mientras que los apartamentos turísticos ocupan todo un edificio destinado a este fin. Éstos, además, deben poseer una recepción y zonas comunes, se clasifican por categorías (llaves) y no tienen estancia mínima. Por el contrario, las viviendas turísticas son de una sola categoría y la estancia mínima será de cinco noches.

No se trata de una regulación dirigida a los portales de intercambio de oferta y demanda (como se ha querido dar a entender al simultanearse la aprobación del decreto en Madrid con una sanción al

portal *airbnb* en Cataluña, por comercializar –intermediar cobrando una comisión por ello- viviendas fuera de la regulación de dicha región), sino dirigida a los propietarios de las viviendas que se ponen en alquiler, ya sea en esos portales, o por cualquier otro medio (un papelito con un teléfono en una parada de autobús que diga “alquilo habitación”, por ejemplo, o a través de una agencia de alquileres de apartamentos en la montaña).

Por tanto, la nueva ley obliga tanto al propietario de un apartamento en el Puerto de Navacerrada, que lo podría alquilar por un fin de semana a una familia de montañeros, como al propietario de un piso en Madrid, que puede alquilar a una familia de españoles residentes en otra provincia, o a una familia de extranjeros durante su estancia en Madrid.

El debate entre, por un lado, los hoteleros, que piensan que toda la demanda de estos sectores de medio y corto plazo puede y debe ser satisfecha por su oferta, y que la inclusión de nuevos participantes debe ser no solo regulada, sino también limitada (por ejemplo, fijando un mínimo de cinco días), y, por otro lado, los propietarios de viviendas en alquiler, que piensan que este mercado no requiere de tanta regulación, está servido.

En dicho debate hay dos puntos que llaman la atención especialmente: las acusaciones de los hoteleros sobre la competencia desleal que hacen los particulares, y la fijación de una regla de estancias mínimas que claramente desnivela el terreno de juego, pues sólo aplica a los particulares, y no a los alojamientos hoteleros.

SOBRE LA COMPETENCIA DESLEAL

Lo que dice la ley:

Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal.:

Artículo 9 Actos de denigración

Se considera desleal la **realización o difusión de manifestaciones sobre la actividad, las prestaciones, el establecimiento o las relaciones mercantiles de un tercero** que sean aptas para menoscabar su crédito en el mercado, a no ser que sean exactas, verdaderas y pertinentes.

En particular, no se estiman pertinentes las **manifestaciones que tengan por objeto la nacionalidad**, las creencias o ideología, la vida privada o cualesquiera otras circunstancias estrictamente personales del afectado.

Lo que dicen los hoteleros:

CONFEDERACION ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURISTICOS (CEHAT)

MANIFIESTO EN CONTRA DE LA ECONOMÍA SUMERGIDA Y LA ACTIVIDAD ECONÓMICA ILEGAL EN EL ALOJAMIENTO TURÍSTICO ESPAÑOL

El sector del alojamiento contribuye al mantenimiento del sistema fiscal con el pago de impuestos como el IBI, IAE, IS, IVA, IRPF y Cotizaciones Sociales, y otros impuestos o tasas municipales, mientras que **las viviendas privadas no pagan ninguno de estos impuestos o tasas**, con lo que pueden aplicar precios muy inferiores a los de los establecimientos reglados. Además, hay una gran cantidad de viviendas particulares

que están **en manos de extranjeros**, con lo cual la facturación por esta actividad no se ingresa en nuestro país, al ser contratados también por clientes extranjeros en el exterior.

Joan Molas, presidente de CEHAT

El "**Manifiesto** en contra de la economía sumergida y la actividad económica ilegal en el alojamiento turístico español" denuncia que la **ausencia de una regulación** para las "mal llamadas viviendas turísticas" -como resaltó Molas-, **está generando graves problemas de seguridad, aumento de economía sumergida, incremento del trabajo ilegal, violación de derechos de consumidores** y degradación de imagen y el futuro de los **destinos turísticos**.

En mi opinión, las declaraciones de los hoteleros constituyen una acusación que ni es exacta ni puede ser verdadera, ya que la generalización absoluta y no documentada la hace incierta, y por ello resulta denigrante para los particulares con los que los hoteleros compiten –ahora reguladamente- en este segmento del alojamiento. Eso puede constituir, según la ley, un acto de competencia desleal por parte de los hoteleros.

Es de suponer que ahora, con el sector de viviendas particulares en alquiler ya regulado, los hoteleros medirán más sus palabras.

SOBRE LA ILEGALIDAD, ALEGALIDAD O COMO LE QUIERAN LLAMAR

Explico en pocas líneas mi caso particular.

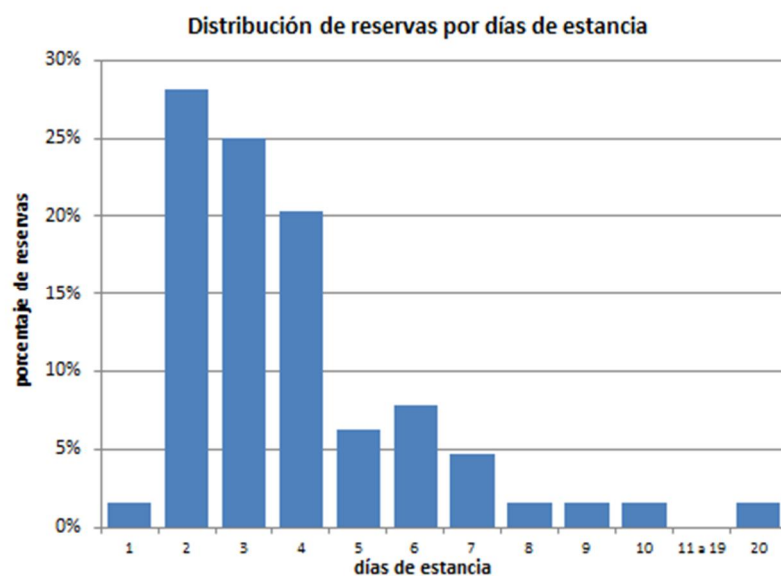
Soy propietario de un apartamento en Madrid. Lo compré en 1988 y residí en el durante 8 años, hasta que la familia se hizo grande, y el piso se quedó pequeño, por lo que me mudé a otra vivienda. Desde entonces, ha estado alquilado a cuatro inquilinos diferentes, por periodos entre dos y cuatro años, y con experiencias variadas, incluyendo una de morosidad prolongada. Mi idea es no venderlo, ya que algún día volveré a residir en el, o lo hará alguno de mis hijos.

Desde hace un año y medio, y al ver aparecer portales que lo facilitan, he optado por ofrecerlo por periodos cortos. Las ventajas son claras: morosidad cero, eliminación del "riesgo de apalancamiento" (es decir, de un inquilino que deja de pagar pero prolonga su estancia, convirtiendo el negocio en irrentable e incómodo), y con gastos de gestión reducidos, ya que el proceso de ofrecimiento, aceptación y cobro se agiliza enormemente con estos portales, permitiendo realizarlo uno mismo. Por el lado de los requisitos, algunos son iguales que cuando lo alquilaba a largo plazo: yo pago el IBI, la TRU, y tributo por los ingresos en IRPF -a un tipo superior al del Impuesto de Sociedades que pagan los hoteles-; invierto en obras, tales como la que hemos tenido que hacer en la comunidad tras la ITE, y que ha tenido la vivienda inutilizable durante dos años, pagando el IVA correspondiente. Otros requisitos son específicos del alquiler en plazos cortos: pago a una limpiadora, que está dada de alta en la seguridad social, y hago el ingreso correspondiente en la SS; gasto en mobiliario y enseres, que se rompen con el uso, y me hago cargo de reparaciones de electricidad y fontanería, pagando el IVA en todo ello; dedicamos tiempo mi mujer y yo, que aplicamos tanto a gestionar las reservas como a atender a los huéspedes, muchos de los cuales quieren una experiencia diferente. A mis huéspedes les he recomendado el supermercado de enfrente, la tienda de comestibles de al lado, la churrería a la vuelta, restaurantes, museos, medios de transporte, hasta tablaos flamencos. En definitiva, mi

alquiler es una plataforma para más gasto en la Comunidad de Madrid. Ni economía sumergida, ni fraude fiscal, ni trabajo ilegal.

Sobre las acusaciones de lo molestos que pueden ser los inquilinos, supongo que habrá de todo, pero en el edificio donde se encuentra la vivienda de que hablo, los molestos nunca han sido los inquilinos –ni de corto ni de largo plazo- sino algunos propietarios, como una vecina que a la hora de cenar se despachaba con una retahíla de insultos a voz en grito, supongo que para desahogarse. Establecer una relación inquilino = hooligan es una aproximación simplista. No hace mucho se me ha quejado un inquilino de los gritos que una madre –propietaria del piso de al lado- profería a su hijo, y el llanto desgarrador de éste.

Ahora voy a los datos. En los meses que llevo con la vivienda en ese portal, donde le pusimos una estancia mínima de 2 días, porque para uno solo la complejidad logística y la limpieza lo hacen muy poco interesante, hemos tenido 64 huéspedes (unas 200 personas, aunque cobramos un precio por día independientemente del número de ellos que vengan juntos, con un límite de 4 camas), por un total de 255 días (estancia media de 3,98 días, moda de 2 y mediana de 4). La ocupación ha sido del 43% de los días disponibles.



Con ello, hemos conseguido unos ingresos muy similares a los que teníamos con el alquiler de larga duración, por lo que lo consideramos un negocio igualmente atractivo, ni más, ni menos. Pensando de otro modo, vemos que hay una nueva demanda y nos interesa participar en ese nuevo mercado, más “liquido” que el de alquiler residencial, y con la posibilidad de salirnos del mercado de un día para otro, sin coste. En otros términos, es un mercado con bajo coste de entrada y salida, pero no es “gratis” permanecer en él, porque hay que estar a la altura en calidad, precio, atención, y cumplir con obligaciones, incluida la nueva regulación, que es bienvenida, con esa pequeña excepción de la estancia mínima.

El cliente más típico que tenemos es el de un matrimonio joven, con dos hijos pequeños, que quieren estar en Madrid un fin de semana, ir al parque, calentar el biberón, ver museos, y disfrutar de la ciudad. Muy normales son también familias extranjeras que pasan en Madrid dos o tres días, de paso hacia Sevilla o Barcelona. También hemos tenido personas que vienen a visitar a un familiar que vive cerca de nuestro apartamento, pero dicho familiar no tiene sitio para alojarles. O corredores “forasteros” de carreras populares, que quieren un “late check out” el domingo. No hemos tenido

ninguna persona en estancias de trabajo, salvo alguno relacionado con una feria, pero que venía acompañado de familiares.

De los 64 huéspedes hemos tenido 45 evaluaciones, todas ellas con el máximo de satisfacción. En el mundo de internet, donde se expresan libremente las opiniones, si recibes dos o tres evaluaciones negativas, tu vivienda deja de ser atractiva. Y hay otras cerca que si que lo serán. ¿No es eso un aliciente para la mejora de la calidad?. Los hoteleros saben que si, y lo sufren, o se benefician de ello, a través de tripadvisor, booking u otros portales. No hay porque pensar que en la vivienda particular no hay un escrutinio de la oferta, y deberían alegrarse de que ésta se canalice a través de portales, y no por notitas en paradas de autobús o anuncios en el Segunda Mano.

Además, supongo que la AEAT puede solicitar la información sobre los alojamientos, igual que para detectar alquileres de largo plazo pueden analizar consumos eléctricos en inmuebles “vacíos”. Creo que los portales son un factor de prevención del “blanqueo”, y no al contrario.

Por tanto, los hoteleros, la AEAT y la Comunidad de Madrid, que dice velar por todos, deberían estar contentos con la existencia de portales de canalización de la oferta y la demanda.

EL MINIMO DE CINCO DIAS...¿QUE SENTIDO TIENE?

Las razones que da la Comunidad de Madrid para fijar un límite mínimo:

el Gobierno regional ha fijado una estancia mínima de cinco noches en estas viviendas turísticas, teniendo en cuenta que la estancia media de turistas en hoteles es de dos noches, pero en viviendas turísticas es de cinco.

No tiene mucho sentido esa argumentación, toda vez que se utiliza para fijar un mínimo a las viviendas, pero no a los hoteles. Si el razonamiento –que es cuestionable- es fijar un mínimo en base a la media observada, pues los hoteles deberían de tener un mínimo de dos días, que no deja de ser igual de absurdo que lo de fijar el mínimo de cinco a las viviendas.

Por otro lado, ¿por qué fijar un mínimo en base a una media?. Si a una distribución estadística le quitas –prohibiéndolos- los valores por debajo de la media, tendrás necesariamente una media que sube. Y si repites la poda por abajo, más subida de la media. En el límite, la media sería igual al valor máximo, que sería el único valor. ¿De verdad es ese, como han dicho, el razonamiento para poner el límite?. Parece más bien una lógica pretendidamente científica, pero fundada en una intención “transvasística”. Es decir: lo que “recuperemos” de las viviendas particulares se transvasará íntegramente a los hoteles. No es difícil adivinar quien ha presionado para esta desnivelación del terreno competitivo.

Aplicando el límite mínimo ahora fijado a las estadísticas de ocupación de mi vivienda, yo perdería el 75% de los huéspedes, y el 54% de las noches pernoctadas. Esto son datos, y lo que plantean los hoteleros son solo cábalas.

¿Los que yo perderé se convertirá en potenciales clientes de hoteles?. Yo les suelo preguntar a los que se alojan en mi apartamento, sobre todo desde que salió el proyecto de decreto; la respuesta: parte dice que si y parte dice que no. ¿Y si se les obliga a alojarse por 5 días si es un apartamento, o sin límite mínimo si es un hotel?. Pues una parte pasaría a un hotel, quizás compensando el mayor coste con una reducción del resto de sus gastos en la Comunidad de Madrid, y otra parte ni siquiera vendría a Madrid, o vendría a Madrid con menos frecuencia.

Pongamos una pareja de alemanes con dos niños que planean pasar un fin de semana en una capital del sur de Europa. Saben que preparar biberones en un hotel no es fácil, y que los niños molestan en el bar y se sienten enjaulados en las habitaciones. Por tanto, prefieren ir a un apartamento. Madrid

les obliga a un mínimo de cinco días, mientras que en Roma o Lisboa pueden elegir entre dos, o tres, o lo que quieran. ¿A dónde irán?

Los hoteleros dicen que sólo quieren igualar las condiciones de competencia

El sector alojativo no pretende impedir el alquiler de viviendas, sino que tengan que entrar a competir en el mercado turístico con las mismas reglas del juego con las que compiten todos los actores del sector. (CEHAT)

Hablan de “competir con las mismas reglas de juego”, y sin embargo, han presionado para que no sea así, buscando la imposición de un límite mínimo a las viviendas particulares en alquiler. Lo podemos ver en su informe de 31 de octubre de 2013.

CEHAT “Identificación de mejores prácticas internacionales en la regulación de la oferta de vivienda particular para uso turístico.”

...
“El propósito del trabajo no era realizar un análisis exhaustivo de la normativa o legislación de cada país, sino, identificar las **mejores prácticas** de todos ellos.”

Tiempo de arrendamiento

“A este respecto en el Quebec (Canadá), se considera que es actividad turística cuando se alquilan los apartamentos pisos **por encima de las 6 horas** y por debajo de 31 días de forma continuada.”

...
“La nueva legislación que actualmente se está tramitando en Francia, requiere para esta actividad una **duración mínima de 7 días**.

En la región de Lacio (Italia), la duración de los contratos se establece entre 3 días y 3 meses consecutivos. Es decir, **no se pueden establecer contratos por una duración inferior a 3 días.**”

...
En cuanto a los días mínimos de alquiler, no se ha encontrado un mínimo de días de alquiler a la hora de reservar viviendas turísticas, pero sí se ha podido verificar que un porcentaje muy representativo de la oferta exige una estancia mínima de varios días. En muchos casos, las viviendas sólo se ofrecen con estancias mínimas de una semana. Esta práctica tiene todo el sentido, dada la capacidad de servicio del gestor y las propias características de la vivienda. La vivienda de uso turístico y los establecimientos hoteleros o similares, son dos realidades muy distintas, dado que las infraestructuras y equipamientos en el caso del hotel están especialmente preparadas para una elevada rotación, no siendo así en el caso de las viviendas turísticas.

De hecho, anteriormente ya hemos visto como **Francia e Lacio (Italia) establecen estancias mínimas de 7 y 3 días** para este tipo de establecimientos. **Seguramente, es una consideración a tomar muy seriamente**, de forma generalizada o particularmente para determinadas regiones, municipios o zonas de la ciudad.

Conclusiones

Duración de la estancia: siguiendo el ejemplo de las mejores prácticas internacionales, conviene establecer una estancia mínima y máxima para esta actividad. Como referencias merece tener en cuenta la duración mínima de 7 días que se está promoviendo en Francia, o la de 3 días vigente en Lacio (Italia).

A veces se confunde el concepto de “prácticas habituales” o “prácticas observadas” con el de “mejores prácticas”. Habría que estudiar qué es lo que convierte una práctica en “mejor”, y analizar para quien lo es.

Entre los 30 países que han encuestado han encontrado –y las enfatizan sin más explicación- dos “mejores prácticas”, dos, de tiempo mínimo de arrendamiento. ¿Mejores para el consumidor?. Nooooo. ¿Mejores para el propietario de una vivienda?. Tampoco. ¿Mejores para los hoteleros....?. Por ahí va la cosa. ¿Por qué no es mejor práctica la de Quebec?. O la de Portugal, u otros países que no ponen mínimo.

El informe destaca también las prácticas de tiempos mínimos que los propios ofertantes fijan en los portales, y le buscan una “razón” generalizable.

En cuanto a los días mínimos de alquiler, no se ha encontrado un mínimo de días de alquiler a la hora de reservar viviendas turísticas, pero **sí se ha podido verificar que un porcentaje muy representativo de la oferta exige una estancia mínima de varios días. En muchos casos, las viviendas sólo se ofrecen con estancias mínimas de una semana. Esta práctica tiene todo el sentido**, dada la capacidad de servicio del gestor y las propias características de la vivienda. La vivienda de uso turístico y los establecimientos hoteleros o similares, son dos realidades muy distintas, dado que las infraestructuras y equipamientos en el caso del hotel están especialmente preparadas para una elevada rotación, no siendo así en el caso de las viviendas turísticas.

Los datos que cualquiera puede obtener de analizar la oferta en Madrid de *airbnb*, sobre el mínimo de días ofrecido, son:

| Alojamientos disponibles para una reserva en julio de 2014 para enero de 2015 de casa entera con wifi, tv, cocina, aire acondicionado y lavadora, para 4 huéspedes, apto para familias con niños, en el centro de Madrid | | | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|---------|
| Reserva mínima de días | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 o más |
| Alojamientos disponibles | 114 | 332 | 498 | 516 | 522 | 524 | 526 | 530 | 530 |
| Propietarios dispuestos % | 22% | 63% | 94% | 97% | 98% | 99% | 99% | 100% | 100% |

Es decir, que el 63% -la mayoría- sólo ofrece su vivienda si la reserva es por más de 2 días, y la práctica totalidad (94% o más) la ofrece si es por 3 o más días. Por el contrario, sólo un 22% de los propietarios están dispuestos a ofrecer una vivienda de esas características por sólo 1 día.

Con estos datos se puede interpretar que, al menos en Madrid, la mayor "autolimitación" está en los 2 o 3 días, y no en una semana. Ni en 5 días, que puede que sea una media resultante, pero eso nada tiene que ver con un mínimo lógico.

¿Cuál es la "mejor práctica" según estos datos?. Quizás lo mejor es que sea la demanda la que decida, y obligue a la oferta a adaptarse,... eso que se llama mercado y libre competencia.

Un supuesto diálogo sería:

- Hoteleros: "sería bueno que a los propietarios de viviendas os pongan un mínimo de estancia de una semana, porque de lo contrario vais a tener que limpiar mucho y atender a mucha gente".
- Propietarios: "Gracias por preocuparse, pero cada uno sabremos tomar la decisión de cuándo y a quien le interesa fijar un mínimo, y de cuantos días, según veamos como deciden los huéspedes y cómo evoluciona la demanda".

Con sus propuestas y protestas, los hoteleros han llevado a la Comunidad de Madrid a establecer ese mínimo de cinco noches de estancia, y no ocultan su satisfacción.

A pesar de su reticencia inicial, los hoteleros madrileños han dado el visto bueno al decreto que regula las viviendas de uso turístico en la Comunidad de Madrid. Aunque aseguran que no recoge todas sus peticiones, creen que el nuevo documento **es positivo porque obliga a cumplir las normas sectoriales y establece una estancia mínima de cinco noches.**

Se entiende la satisfacción de los hoteleros, que se preocupan no por el sector, sino por su subsector. Pero es difícil de entender que la Comunidad de Madrid se vea satisfecha con ello, cuando lo que se va a perder es ingresos para el conjunto de la ciudad, tanto por las ventas en establecimientos, como

por los impuestos que yo pago por los ingresos que percibo, y que desaparecerían, al menos parcialmente. Lo que han conseguido es una aparente victoria para un subsector, pero un perjuicio para el conjunto.

Si vienen menos personas, se gastarán menos, seguramente no en idéntica proporción, pero no sería descabellado pensar que un 25% de la demanda directa e inducida que estas viviendas pierdan, la perderemos todos.

¿SE PUEDEN PONER PUERTAS AL CAMPO?

No obstante todo lo anterior, me pregunto si no estamos ante una transformación del sector turístico de más calado de lo que los hoteleros piensan, y que hace que siendo jugadores importantes en este mercado, no es SU mercado, porque no cubren toda la demanda, la “nueva demanda”, ni velan por los intereses conjuntos.

No quedan muy lejos casos como la irrupción de la telefonía móvil –en detrimento de la fija, o la aparición del correo electrónico –en detrimento de telegramas y correo postal, de la fotografía digital –en detrimento de la fotografía tradicional, o de los libros por internet –en detrimento de las librerías.

Imaginemos medidas que regulasen a los nuevos entrantes, pero con visión de “proteccionismo parcial”, como la de los 5 días:

- *Las llamadas por teléfono móvil tendrán que tener una duración máxima de 5 minutos.*
- *El número máximo de emails será de 5 al mes*
- *Las tarjetas de memoria de las cámaras digitales tendrán su memoria limitada a 5 Mb, y los usuarios tendrán que imprimir en una tienda al menos 5 de las fotos tomadas.*
- *Los pedidos de libros por internet serán de un máximo de 5 unidades por año*

Todo ello con el fin de –y tomo palabras prestadas de la Comunidad de Madrid- *“proteger los derechos de los usuarios, acabar con la competencia desleal y el intrusismo, fomentar la generación de empleo, preservar la calidad en la oferta de servicios, abrir una nueva vía a la inversión y la creación de nuevas empresas, que contribuirán a la reactivación económica y en consecuencia a la creación de empleo, ya que dará seguridad jurídica a posibles nuevos inversores en este sector de actividad. Además, acabar con situaciones de intrusismo y competencia desleal denunciadas por las asociaciones del sector afectado ya que con ella habrá unos requisitos mínimos exigibles”*.

Por “sector afectado” la historia nos deja ejemplos como el de la telefonía fija, el correo postal, Kodak, las librerías.... Todos somos proteccionistas hacia otros, hasta que nos toca nuestro propio bolsillo.

Gracias a Dios, y al mercado, hoy podemos llamar por teléfono desde cualquier lugar, podemos escribir emails libremente, guardamos fotos en formato digital, y compramos libros por internet, si es que no los leemos en una “tablet”, que también es posible. Y gracias a lo mismo, los hoteleros pueden publicitar su oferta en todo el mundo mediante portales en internet, haciendo llegar sus anuncios a todas partes, sin coste adicional. Las agencias de viajes de la esquina murieron...¿qué dijeron entonces los hoteleros?.. y Kodak también murió. Otras “especies” supieron adaptarse. El tiempo pondrá a cada uno en su lugar.

Julio de 2014



Ibiza, 10 de Noviembre de 2014

Comisión Nacional
De Mercados y Competencia.

Encuesta sobre Economía Colaborativa

Pasamos a contestar a sus preguntas:

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

Hay un requisito de ejercicio muy relevante que los alojamientos “no reglados” evitan, que es la comunicación de los movimientos de viajeros al Ministerio del Interior, dentro de las 24 horas siguientes.

Hoy día, casi todas las gentes de mal vivir, se alojan en esos lugares, por razones obvias.

2. ¿Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores? ¿qué otras justificaciones existirían?

La principal cuestión es la igualdad de situaciones a la hora de competir.

No tiene ninguna lógica que, bajo el paraguas de la Ley de arrendamientos urbanos se compita en el mismo mercado que el alojamiento normal.

La ley del IRPF da una rebaja del 60 % a los rendimientos que provienen del arrendamiento de vivienda. ¿Por qué no lo tiene el alojamiento normal? Quiero pensar que desde la óptica del derecho de competencia, esto es inadmisibile.

El alojamiento mediante precio, por períodos cortos, sólo tiene dos soluciones. O se prohíbe, y por tanto se sanciona y se persigue, o se permite, y en este caso, debe operar bajo las mismas leyes que el alojamiento normal, todo ello con la debida proporcionalidad y racionalidad.

3. ¿Qué problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?

No se trata de problemas. Se trata del relativismo, aplicado a las normas del alojamiento.



¿Para qué hemos elaborado tantas y tan sesudas normas urbanísticas, estableciendo usos residenciales, turísticos, industriales..., para luego permitir el uso turístico en comunidades de vecinos ?

Es una decisión política, que tiene unas víctimas claras: los vecinos que se ven “invadidos” en su convivencia diaria por los turistas en su edificio.

También incide en otra cuestión: la oferta de vivienda residencial normal para las familias y trabajadores desplazados. Al ser más goloso el alquiler veraniego, en Ibiza y Formentera sólo se ofertan pisos para ocupar de Octubre a Mayo. De Junio a Setiembre los inquilinos deben desalojar las viviendas. ¿Dónde se ha visto semejante disparate ?

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

Es posible que la regulación del alojamiento normal deba ser cambiada, y liberalizada en general. Pero lo que no deben coexistir es dos ofertas simultáneas en el mismo mercado, operando bajo condiciones distintas.

Quedo a su disposición para lo que tenga por conveniente.

Juan José Riera Ramón
Presidente

Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa

CONSULTA PÚBLICA PRIMERA PARTE: RESPUESTAS DE OCU

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

La economía colaborativa va más allá de las tradicionales clasificaciones de actividades económicas que suelen regular las Administraciones a efectos de control y de obtención de impuestos.

Pero si tratamos de buscarle un encaje en el ordenamiento general, basado en el principio de libertad de actuación del ciudadano – que está en la base de los planteamientos de las civilizaciones avanzadas, al menos en la Unión Europea, los Estados Unidos y otros países de ese entorno –, no está de más observar cuáles son hoy los principios que rigen precisamente el desarrollo de las actividades económicas.

En ese contexto, la Directiva 2006/123/CE del Parlamento europeo y del Consejo, relativa a los servicios en el mercado interior propone cuatro principios básicos:

- a) Libertad de establecimiento y prestación de servicios;
- b) Garantizar los derechos de los usuarios;
- c) Mejora de la calidad de los servicios;
- d) Refuerzo de colaboración administrativa entre estados miembros.

Recordemos que se aplica a cualquier actividad por cuenta propia o no asalariada que se preste mediante remuneración. Insisto, la economía colaborativa es más que eso, pero seguimos con el razonamiento.

La Directiva establece un modelo de relación de la administración con sus ciudadanos, facilitando el ejercicio de las libertades económicas, eliminando trámites y barreras burocráticas y liberalizando la prestación de servicios. Se establecen unas exclusiones para determinados servicios que o bien se considera que sí necesitan una mayor intervención de la Administración, o bien son objeto de regulación expresa en otras normas, como el caso del transporte de viajeros por carretera que se regula por el Reglamento 1370/2007 del Parlamento europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Sin embargo, la prestación del servicio de alojamiento no está entre esas exclusiones del artículo 2 de la Directiva.

En el ámbito del alquiler de viviendas para uso turístico, además de las regulaciones citadas en el Documento 1 elaborado por la CNMN, habría que

mencionar que fue la ley 4/2013 de 4 de junio de medidas de flexibilización y fomento del mercado de alquiler de viviendas la que limitó la capacidad del propietario para alquilar su vivienda para uso turístico, dejando de ser una regulación única para toda España (Ley de Arrendamientos Urbanos) y pasar a regirse por 17 normativas autonómicas.

2. ¿Está de acuerdo con las justificaciones apuntadas para la regulación existente en estos sectores? ¿qué otras justificaciones existirían?

Transporte:

La regulación del sector del taxi también tiene beneficios para los usuarios que no podemos olvidar como la obligación de recoger a viajeros en cualquier trayecto. Si se abre a nuevos operadores debería mantenerse como condición previa para no excluir del servicio a pasajeros que hagan los trayectos menos rentables.

Nos parece adecuado que los servicios de transporte de viajeros, ya sean profesionales o particulares (taxi, VTC, carsharing y carpooling), cumplan una serie de requisitos que garanticen la seguridad y calidad de los viajeros, en particular la existencia de un seguro que cubra a todos los pasajeros en caso de accidente.

Alojamientos turísticos:

En las viviendas turísticas que estén en edificios residenciales, también es de aplicación la Ley de Propiedad horizontal, que regula las normas de habitabilidad entre los vecinos. Según la Ley de Propiedad horizontal, que regula la ley de Comunidades de Propietarios, se pueden desarrollar actividades lícitas que no estén expresamente prohibidas, salvo que provoquen molestias graves. Por ejemplo, si hay un trasiego constante y se prueba la molestia, ésta ley da las herramientas para poder frenar la actividad.

3. ¿Qué problemas cree que plantea la regulación de estos sectores?

Transporte:

La regulación del sector del transporte crea un monopolio de los taxistas para el transporte urbano de viajeros, que es ineficiente para los consumidores y usuarios ya que al poder llegar a ser la única opción en determinados horarios o áreas de una ciudad, deja al usuario sin capacidad de elección. También se resiente la calidad del servicio, ya que los taxistas no tienen incentivos para competir por mejorarla, puesto que tienen el cliente garantizado (hablar idiomas, tener el coche limpio, ser amables, tener cambio, respetar las normas de circulación, etc.)

Hay muy pocas licencias para coches sin conductor VTC, lo que no facilita la libre competencia. Se deberían aumentar significativamente porque limitar

artificialmente la oferta en el mercado va en detrimento de los intereses de los consumidores.

La explicación a la limitación de licencias de taxis y VTC que se menciona sobre la contaminación en las ciudades no se sostiene al combinarla con el volumen de coches particulares que circulan actualmente en las ciudades españolas. Si existiera un volumen adecuado de taxis, VTC, carsharing y carpooling, que garantizaran un acceso cómodo y económico a vehículos en el centro de las ciudades, es probable que los conductores particulares encontrarán incentivos para dejar de conducir su propio coche en el centro de las ciudades.

Alojamiento turístico:

En cuanto al alojamiento, crea barreras de entrada excesivas para los particulares que quieren alquilar su casa. La legislación estatal 25/2009 de 22 de diciembre de 2009, no distingue adecuadamente entre profesionales del alquiler vacacional (inmobiliarias, empresas, etc.) y particulares que quieren sacar un rendimiento legítimo a su primera o segunda vivienda a través del alquiler. El resultado es una regulación desproporcionada para los particulares.

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

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

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.

RESPUESTA DE OCU: CONSULTA PÚBLICA SEGUNDA PARTE

1. ¿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?

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.

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

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.

RESPUESTA DE OCU: CONSULTA PÚBLICA TERCERA PARTE

1. ¿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?.

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.

2. En estos dos mismos sectores, ¿cree que son los nuevos modelos los que deberían adaptarse a la regulación actual (sectorial y general) o bien considera necesaria una modificación de dicha regulación para tener en cuenta todos los modelos de actividad? ¿En qué cree que debe consistir esta modificación?

Ni lo uno ni lo otro. No es justo ni realista considerar empresarios a todos los usuarios colaborativos. Habrá que establecer límites. No es interesante para la sociedad poner la misma carga regulatoria y burocrática en las personas que hacen algo ocasionalmente y las que lo hacen de manera habitual.

En el caso de los apartamentos turísticos, el usuario que pone su casa en alquiler, una actividad particular lícita y normal que se ha hecho toda la vida, es considerado “apartamento turístico” o “vivienda de uso turístico” por las nuevas regulaciones y sometido a una regulación orientada a controlar actividades profesionales. En la práctica, esto consigue que actividades lícitas se conviertan en ilícitas si no respetan una serie de requisitos a menudo desproporcionados para un usuario particular. No se puede presuponer que por alquilar tu segunda vivienda en la playa estés desarrollando una actividad molesta, ni de competencia desleal, ni economía sumergida. Hay que permitir el uso privado y poner un límite para diferenciarlo del uso profesional.

La Economía Colaborativa vista desde Queland.

Aportación de Queland Consulting a la Consulta Pública lanzada por la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) sobre la Economía Colaborativa.

1- A modo de preámbulo.

Estamos tan acostumbrados a que las relaciones humanas se midan en términos económicos que parecemos olvidar que éstas siempre han ido, a pesar de las crisis de distinto tipo –incluidas las de valores– que hemos padecido a lo largo de la historia, más allá de lo que puede ser un intercambio puramente material.

En un principio parece que todo se basaba en la simple colaboración en pos del objetivo común de subsistir, luego apareció el intercambio de productos y servicios que dio paso a la acumulación y a la moneda...

Pero si miramos sólo un poco hacia atrás en el tiempo, nos encontramos con procesos sociales de enorme trascendencia soportados por un entramado de relaciones de proximidad, fundamentalmente familiares y de vecindad, ajenas a la economía del dinero recogida en las estadísticas y controlada por los entes oficiales. Estas relaciones articularon buena parte de nuestra sociedad rural hasta bien avanzado el siglo XX (al estilo de lo que hoy todavía puede verse en las sociedades Amish) y han suavizado el proceso de transformación de una sociedad rural en urbana para absorber la ingente cantidad de personas que se movían del campo a la ciudad.

Sin irnos tan lejos, no resulta descabellado pensar que la evolución de la actual crisis en España y, sobre todo, la asunción de sus consecuencias por parte de la sociedad, hubiese sido muy diferente sin las redes familiares existentes en España (que han llevado a que nuestros pensionistas soporten el coste –al margen de cualquier contraprestación monetaria, por supuesto– de una juventud para la que no hay trabajo) y sin el colchón de la economía sumergida, en la que la línea entre el profesional y el particular está totalmente desdibujada.

Siempre ha existido una Economía Colaborativa, más bien subterránea y poco reconocida, a la que hemos prestado poca atención en tanto en cuanto considerábamos (aunque no fuese abiertamente, ni por parte de todos) que no sólo no socavaba los cimientos de nuestra sociedad sino que incluso ayudaba a sustentarla. Así pues, ¿qué está sucediendo para que la Economía Colaborativa merezca ahora nuestra atención?

Sigamos las últimas aportaciones de dos exitosos hacedores de *bestsellers*, como son Thomas Piketty y Jeremy Rifkin.

Por un lado, [Piketty](#) nos dice que durante los últimos treinta años ha habido un crecimiento de la riqueza muy superior al crecimiento económico a nivel mundial, de forma que por ejemplo en España el capital acumulado ha llegado a ser equivalente al PIB de 8 años. A esto contribuyó sin duda la burbuja inmobiliaria, muy importante en un país de propietarios de viviendas, y consecuentemente ahora está sufriendo un proceso de ajuste que está llevando la ratio capital/ PIB a un orden de magnitud en torno a los 6 años.

La acumulación por la acumulación nos aporta una sensación de seguridad, cuya importancia aumenta en tanto en cuanto supone distanciarnos de lo acumulado por los demás más que por lo acumulado en sí mismo, ya que propicia casi ineludiblemente la generación de burbujas cuyo pinchazo termina reduciendo significativamente su valor. Pero lo relevante a nuestros efectos, desde mi punto de vista, es que **nuestra sociedad ha llegado a un nivel de acumulación al que por un lado somos incapaces de sacar un mínimo de productividad y, por otro, tampoco le sacamos rendimiento especulativo** tras el pinchazo de las últimas burbujas. Inevitablemente, esto provoca que la gente agudice el ingenio para optimizar el rendimiento de sus activos infrutilizados.

Pasando a [Rifkin](#) y su "*sociedad de coste marginal cero*", **nos encontramos con una revolución tecnológica digital que reduce significativamente los costes de transacción y elimina las limitaciones de los "mercados relevantes tradicionales" al romper el concepto de distancia**, además de llevar prácticamente a cero el valor de los bienes digitalizables (tema éste muy relevante, pero que dejaré apartado en esta reflexión para ceñir mi discurso a la Economía Colaborativa).

Complementariamente, **la sociedad española actual cuenta con un activo improductivo no contemplado en los análisis y valoraciones de Piketty sobre la riqueza acumulada, como es una enorme fuerza de trabajo en paro**, que incluye además sectores de población de alta cualificación. Este activo se puede materializar en forma de tiempo y disponibilidad, factores que abren la puerta a múltiples iniciativas dentro del ámbito colaborativo, ya que parecen no existir en el mundo de trabajo tradicional.

Si a unos activos improductivos y con dificultades para ser convertidos en dinero liquido, les sumamos unas posibilidades nunca vistas de puesta a disposición para ser utilizados por un mercado que puede ser incluso mundial, la explosión de oportunidades para su uso bajo distintos formatos y modelos de negocio es imparable.

Otro tema es **la dimensión que puede llegar a alcanzar la Economía Colaborativa** con este caldo de cultivo y el miedo que pueda darnos el asumir el futuro augurado por Rifkin en el que la economía capitalista se reduzca a órdenes de magnitud próximos al 50% de la economía global; y no tanto por lo el hecho en sí, sino por la **dificultad de fiscalizar** ese otro 50% colaborativo, y por tanto de recabar fondos **para atender a las necesidades del estado de bienestar**, salvo que asumamos el planteamiento de Piketty de establecer una tasa sobre la riqueza que genere los fondos públicos que las tradicionales tasas sobre la renta puedan dejar de generar. Evidentemente, esta reflexión vuelve a salirse del ámbito de este documento, pero sin ninguna duda, **esta visión de política económica será determinante en las decisiones sobre la regulación de la Economía Colaborativa.**

2- Categorización de la Economía Colaborativa.

Como sucede con cualquier concepto "paraguas" o "bandera", especialmente si se presenta con tintes de modernidad, no todo lo que se pretende amparar bajo el concepto de Economía Colaborativa es realmente colaborativo, ni todo representa una novedad. Esta reflexión debiera guiar nuestros pasos antes de tomar decisiones sobre su posible regulación.

2.1 ¿Qué es la Economía Colaborativa?

Si para categorizar la Economía Colaborativa utilizamos básicamente los parámetros aludidos por la CNMC (**intercambio entre particulares de bienes o servicios infrautilizados**) conviene no confundirnos y discernir bien de qué estamos hablando. Esto es completamente independiente, por ejemplo, del instrumento de comercialización. Así,

- Internet es un facilitador, pero no es determinante para categorizar un intercambio como colaborativo.

2.2 Novedades de la digitalización para la Economía Colaborativa.

Existen ofertas de bienes y servicios tradicionales que cuentan con claras similitudes con algunas de las que venimos a catalogar como colaborativas, aunque a veces en realidad se trate de meros bienes y servicios digitales. Es el caso de las ofertas temporales de bienes y servicios total o parcialmente infrautilizados, como el alquiler temporal de viviendas, el alquiler de habitaciones o la dedicación por horas a realizar un servicio de transporte de viajeros utilizando o no su coche particular.

Coinciden con las ofertas equivalentes del entorno digital en que en ninguno de los dos casos se plantea como un servicio permanente y continuado. En el caso del transporte, la oferta viene condicionada en ambos modelos de negocio por el tiempo libre del oferente y la disponibilidad del vehículo. Tal vez el alquiler de viviendas pueda tener un carácter más continuado en el tiempo, aunque no tanto para las viviendas turísticas o vacacionales, reflexión que en cualquier caso es igualmente válida para ambos mundos. En el alquiler de habitaciones nos encontramos normalmente, también en ambos casos, con un activo parcialmente infrautilizado que el oferente puede tener en propiedad o bien con derechos para su uso y explotación.

Antes de profundizar en las diferencias respecto a los nuevos modelos colaborativos, cabría preguntarse por los *basics* que sustentan la regulación de los mercados de bienes y servicios tradicionales, no vaya a ser que los problemas que se puedan llegar a detectar tengan su origen en otra parte. Por ejemplo:

- ¿A qué responde la existencia de distintos tipos de licencias relacionadas con el transporte de viajeros: taxi, VTC, línea regular de autobuses? ¿Cabe la opción de que particulares con vehículo participen también en este mercado? ¿Con qué derechos y obligaciones?
- Si apreciamos la flexibilidad y variedad de oferta de los nuevos modelos de negocio, ¿por qué un taxista debe tener una dedicación exclusiva o de jornada completa? ¿Por qué su ámbito de actuación debe estar regulado y/o limitado geográficamente?
- ¿Qué diferencia hay entre el alquiler de habitaciones ofrecido por un particular en su propio domicilio y un hostel o, incluso, un hotel?
- ¿Es significativa la diferencia si en lugar de tratarse de ofertas vacacionales y/o puntuales se tratase de usos más prolongados en el tiempo?

Y finalmente,

- ¿Existe alguna diferencia por el hecho de que su contratación y gestión se realice o no a través de Internet? Más allá del impulso que puede suponer a la expansión del mercado, tema que tampoco debiéramos minusvalorar, no parece que la diferencia sea tan significativa.

2.3 La Economía Colaborativa y la función de intermediación.

Como estamos viendo, las nuevas tecnologías digitales aportan un significativo cambio de paradigma en la función de intermediación:

1. Elevando el nivel de eficiencia y productividad de los mercados de masas, facilitando su oferta en un mercado global, a nivel mundial.
2. Posibilitando la puesta a disposición de bienes y servicios de nicho, que viene a ser lo que se conoce como mercados *“Long Tail”*, y abriendo la puerta al fenómeno del *“prosumerismo”*, que a su vez constituye la base fundamental de buena parte de la Economía Colaborativa entre particulares; no tanto la que se apoya en activos físicos improductivos sino la que tiene su origen en la libre disponibilidad de la inteligencia y en la creatividad humana, que se comparte de forma natural aprovechando las facilidades de Internet y en especial de las redes sociales.

Esta reflexión nos permite profundizar en la auténtica naturaleza de la Economía Colaborativa como subapartado específico de la economía digital, pero sin mezclar y confundir ambos conceptos a efectos de lo que nos ocupa en el presente documento.

A priori, la Economía Colaborativa tiene poco que ver con la consecución de las economías de escala que pueden obtenerse de la oferta de bienes y servicios a nivel mundial. En todo caso, es relevante la posibilidad de poner a disposición del mundo global unos recursos infrautilizados que, por su propia naturaleza, suelen ser activos singulares (difícilmente estandarizables) y razonablemente limitados.

Por esta misma razón, son recursos que se ofrecen para su uso en un ámbito fundamentalmente local, aunque a través de internet puedan ser concertados o contratados por particulares provenientes de cualquier parte del mundo.

Esta oferta puede ser realizada a nivel particular, en cuyo caso hablaríamos de una auténtica Economía Colaborativa, o a través de un intermediario, que en el fondo distorsiona el concepto de colaboración entre particulares para entrar de lleno en lo que llamamos, con todas las consecuencias, simple comercio electrónico.

No es casual que al constituirse en España recientemente la autodenominada Agrupación de Empresas de la Economía Colaborativa (Sharing España) lo haya hecho en el contexto de la asociación que abarca a la globalidad de las empresas del comercio electrónico, como es ADigital. Lo cierto es que, dentro de la confusión, aunque todo el mundo tiene derecho a autodefinirse como considere, ni están todas las que son ni son todas las que están.

La intermediación a nivel mundial no solo fuerza las bases de una relación entre particulares, sino que distancia al intermediario del bien o servicio objeto de la oferta (que ya hemos definido como fundamentalmente local) con el consiguiente desconocimiento y previsible no control sobre el nivel de prestaciones y la garantía del bien o servicio ofrecido.

El interrogante de estas transacciones que se apoyan en la mediación de terceros, y especialmente si su ámbito de actuación es mundial, no es tanto quién hace qué sino quién asume la responsabilidad del bien o servicio objeto de la oferta. Por ejemplo:

- Un medio de pago puede ser un simple instrumento que facilita una transacción, sin ningún tipo de responsabilidad sobre una oferta que podría incluso no conocer.
- Una red social que pueda ser utilizada para identificar posibles oportunidades de intercambio podría ser igualmente un mero instrumento en manos de los auténticos responsables de la transacción, que podrían ser o no unos particulares.
- Un agente logístico que pueda ser utilizado en la transacción a elección y bajo el control del particular oferente tampoco asume ninguna responsabilidad ante el demandante y puede ser también meramente instrumental.

En estos casos, el medio de pago, la red social y el agente logístico realizan funciones instrumentales y no se les puede considerar como auténticos intermediarios, por lo que las transacciones correspondientes podrían encajar o no dentro de lo que consideramos Economía Colaborativa con independencia de los mismos.

Al margen de que no los consideremos dentro de la Economía Colaborativa, la entrada de intermediarios no se puede considerar por definición ni bueno ni malo, y su apreciación estará en función de su aportación de valor al sistema. En tanto en cuanto ésta sea positiva, la existencia de intermediarios también lo será, debiendo cuidar en todo caso las implicaciones de una excesiva concentración en la función de intermediación –incluso a nivel mundial– y especialmente si esta figura se apalanca en ventajas competitivas propiciadas por la propia regulación.

3- Regulación de la Economía Colaborativa.

Una vez situada la Economía Colaborativa en su contexto y analizado los elementos clave para su caracterización, a continuación repasaremos distintos aspectos que debieran tenerse en cuenta en el momento de decidir sobre qué regulación aplicar.

3.1 Sobre el equilibrio con los modelos de negocio tradicionales.

No tiene sentido mantener unas exigencias de cualquier tipo (control de acceso al mercado, fiscalidad, garantías de calidad y de nivel de servicio, etc.) para la oferta de bienes y servicios tradicionales y liberar de las mismas a ofertas claramente sustitutivas y que pertenecen por tanto al mismo mercado. Por ello, es necesario considerar si la aparición de nuevas modalidades de oferta altera el mercado relevante hasta el punto de tener que repensar las posibles exigencias existentes tanto para la antigua economía como para la nueva, teniendo en cuenta que:

a) El revulsivo transformador de nuestra sociedad y nuestra economía que representa Internet es merecedor de ser apoyado desde las instancias que correspondan. Por ello:

- Internet y la economía digital, más allá de la puramente colaborativa, no debe ser penalizado con trabas arbitrarias adicionales de tipo burocrático, fiscal o regulatorio que no respondan a aspectos diferenciales específicos derivados de esta nueva economía.

b) La misma reflexión vale en sentido contrario: El apoyo a la nueva economía digital, colaborativa o no, debe canalizarse a facilitar la transición desde la economía tradicional hacia una economía digital más eficiente tanto en términos de productividad económica como social, pero:

- No se puede forzar el proceso de digitalización hasta el punto de penalizar la economía tradicional, bien sea por acción o por omisión institucional, debiéndose respetar en todo momento el principio de neutralidad regulatoria tanto en el acceso al mercado, como en la prestación del servicio y la fiscalidad.

3.2 Sobre la tentación de establecer objetivos regulatorios cortoplacistas.

La obsesión por una regulación estática con objetivos finalistas de corto plazo termina focalizando en exceso la actuación regulatoria hacia la reducción de precios, sin considerar otros aspectos relevantes del mercado y con riesgo de provocar una destrucción de valor irrecuperable que puede condicionar la sostenibilidad del sistema.

En este contexto, podemos llegar a ver incrementos de eficiencia social medida en términos de reducción de precios en los nuevos modelos de negocio de la economía digital que, en realidad, podrían estar sustentados únicamente en el hecho de funcionar al margen del sistema: sin condicionantes de acceso, sin exigencias de nivel de servicio y sin obligaciones fiscales.

- **El riesgo de la regulación es jugar a aprendiz de brujo poniendo y quitando valor a uno u otro modelo de negocio, forzando artificialmente la destrucción del valor asignado por el mercado a los bienes y servicios tradicionales, llegando a alterar también –si no a destruir– la percepción del valor que podría ser asignado libremente por el mercado para los productos y servicios digitalizados.**

3.3 Sobre su impacto sobre el escenario competitivo.

Con independencia de otros aspectos, relacionados por ejemplo con el derecho de los usuarios o la fiscalidad, la reflexión sobre la conveniencia o no de regular y controlar una determinada actividad desde el punto de vista competitivo la podemos encontrar en la filosofía que subyace en la [Circular 1/2010 de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones](#), de 15 de junio de 2010, en la que se regulan las condiciones de explotación de redes y la prestación de servicios de comunicaciones electrónicas por las Administraciones Públicas.

Sin entrar a valorar la circular en sus aspectos más concretos, consideramos relevante a los efectos que nos ocupa el traer a colación uno de sus principios inspiradores, como es el de:

- **No considerar objeto de regulación desde el punto de vista del impacto sobre el escenario competitivo aquellas actividades que “no afecten a la competencia”.**

Así, determinadas transacciones podrían ser tratadas de manera diferente atendiendo a su previsible mayor o menor impacto sobre la competencia. Sin pretender ser exhaustivos, ni condicionar decisiones que requieren un análisis más profundo, desde este punto de vista podrían ser susceptibles de no ser reguladas transacciones que incorporen aspectos diferenciales como los siguientes:

- 1- Si se refieren a relaciones basadas en el trueque (te llevo en mi coche si me invitas a comer o te enseño matemáticas si tú me ayudas con el inglés);
- 2- Si no son transacciones recurrentes sino esporádicas y puntuales (me voy de vacaciones y mientras puedo poner mi casa a disposición de alguien que quiera pasar unos días en Madrid);

- 3- Si se realizan de manera estable pero durante un periodo de tiempo muy reducido (dedico una hora a dar clases particulares);
- 4- Si existe una simetría entre las partes (una colaboración entre iguales);
- 5- Si se dan en un entorno familiar, de confianza o de proximidad (te ayudo con la mudanza porque sé que tú también me ayudarás cuando lo necesite);
- 6- Si se aprovecha un servicio que en cualquier caso una de las partes debe hacer (tengo que hacer un viaje de Madrid a Barcelona con mi coche y busco a alguien que comparta conmigo los gastos); etc.

Ninguna de estas reflexiones tiene nada que ver con que las partes se pongan en contacto a través de mensajes en el tablón de anuncios de la facultad, a través del periódico, el teléfono o internet, al margen de la reflexión específica respecto a la utilización de intermediarios para establecer estas relaciones.

3.4 Sobre la tipología de las partes.

En primer lugar cabría distinguir las **relaciones entre iguales** –en las que las partes cuentan con capacidades equivalentes para su colaboración– de las relaciones asimétricas, como pueden ser las tradicionales de compra- venta. En el primer caso hay pocas dudas sobre su consideración dentro de la Economía Colaborativa, en el segundo habría que profundizar un poco más en el análisis para tener en cuenta los elementos complementarios que se analizan en el presente documento.

Otro punto sobre el que reflexionar es **cuándo un particular debe ser considerado como un profesional**, aunque sea a tiempo parcial. La necesidad de garantizar un determinado nivel de servicio es un factor determinante para que una actividad se incorpore de pleno en la regulación estándar de la mano de un profesional con todas las obligaciones que le correspondan. Al margen de esto, en línea con lo que apuntábamos en el último párrafo del primer apartado de este documento, esta categorización va a depender más de la dimensión que vaya alcanzando este tipo de relaciones en el total de la economía y sus implicaciones sobre la política económica que de otro tipo de consideraciones.

3.5 Sobre el acceso al mercado.

Tal como se ha comentado, la digitalización ha permitido a la Economía Colaborativa acceder a las oportunidades aludidas al referirnos a los mercados de *Long Tail*, aumentando significativamente las posibilidades de puesta a disposición del mercado de los bienes y servicios colaborativos. Esto puede llegar a chocar con algunas ofertas tradicionales con las que habría una cierta asimetría regulatoria para el acceso al mercado.

No podemos obviar que muchas de las grandes fortunas a nivel mundial se soportan en concesiones administrativas otorgadas en exclusividad o práctica exclusividad y en condiciones excesivamente favorables en detrimento del resto de la sociedad. Esto, con independencia del posible riesgo de fraude en el proceso de selección del concesionario. A estos efectos, conviene reflexionar sobre si una determinada licencia o concesión existente es un bien a defender o por el contrario conviene revisarla a la luz de la nueva situación del mercado.

Otras concesiones administrativas tienen su origen en intentar garantizar una oferta mínima de servicio en ámbitos en los que de otra forma no existiría (véase el caso, por ejemplo de una línea de autobuses para el transporte regular de viajeros en zonas con muy baja densidad de población). Seguramente en estos casos no podemos dejar la cobertura del servicio al albur de la colaboración entre particulares, pero es muy posible que tampoco tenga sentido poner trabas a que se desarrollen cuantas iniciativas colaborativas puedan surgir espontáneamente. Así,

- **La aparición de ofertas de tipo colaborativo debiera llevarnos a reconsiderar la conveniencia de mantener, cambiar o eliminar las estructuras tradicionales de acceso al mercado.**

3.6 Sobre la información y la garantía del nivel de servicio.

Internet puede agilizar y flexibilizar las oportunidades de machear oferta con demanda, pero su utilización no cambia el modelo de relación en lo fundamental, por lo que no debiera haber condicionantes diferentes en la oferta por internet respecto a la oferta tradicional salvo los derivados de las características del medio.

Las tradicionales relaciones de proximidad condicionaban antiguamente los intercambios colaborativos entre particulares, al tiempo que garantizaban a las partes el nivel de confianza adecuado para cerrar los acuerdos. Sin embargo,

- **Internet rompe la barrera de la proximidad, por lo que se requiere reforzar el nivel de seguridad y confianza de las partes, lo que de hecho es uno de los grandes objetivos de las Agendas Digitales Europea y para España.**
- **La posibilidad de cerrar acuerdos entre personas desconocidas sobre bienes y servicios que también se desconocen debiera llevar a reforzar las garantías de información y nivel de servicio.**

A este respecto, el documento planteado por la CNMC parece confiar en exceso en las herramientas de valoración de los propios usuarios a través de Internet y, reconociendo su utilidad, hay que reconocer igualmente sus limitaciones y sus riesgos, que posiblemente sean diferentes para cada tipo de oferta. Las valoraciones de los clientes respecto a ofertas excesivamente puntuales y parciales pueden no ser lo suficientemente numerosas como para evitar que puedan ser manipuladas de forma interesada. Por otro lado, no parece igual de válida una información sobre una vivienda que sobre un coche, y mucho menos sobre las capacidades de su posible conductor.

En cualquier caso, si consideramos suficiente este tipo de información, ¿por qué no considerarla igualmente suficiente para los negocios tradicionales de alquiler de habitaciones, de casas de vacaciones o de taxis con conductor?

3.7 Sobre la conveniencia o no de regular, controlar y fiscalizar una actividad.

La "economía de guerra" típica de la época universitaria siempre ha favorecido el que se agudice el ingenio, siendo frecuente que en los tablones de anuncios de las facultades aparezcan mensajes pidiendo u ofreciendo compartir coche para un trayecto (puntual o recurrente) o compartir piso, estableciéndose relaciones más o menos informales, no regladas ni fiscalizadas. La existencia de una agencia intermediaria siempre ha dado un plus de formalidad a la relación. Con base en este tipo de referencias podemos llegar a algunas conclusiones para la Economía Colaborativa:

- **Buena parte de las relaciones directas entre particulares son por un lado imposibles de controlar y, por otro, puede resultar incluso más aconsejable no hacerlo, favoreciendo la creación de un cierto entramado social que ya hemos visto cobra relevancia en épocas de crisis o de grandes cambios sociales. Esto es igualmente válido para relaciones equivalentes establecidas directamente entre particulares a través de medios digitales, incluso asumiendo que Internet ya no exige la relación de proximidad que limitaba estas transacciones en la economía tradicional.**

- **Los intermediarios suponen una especialización y profesionalización que con carácter general y salvo excepciones debidamente justificadas debieran requerir las correspondientes obligaciones de información al comprador, de garantías de nivel de servicio y, por supuesto, de control administrativo y fiscal. Esto es igualmente válido para intermediarios físicos, telefónicos o digitales con independencia de que sean locales o globales.**

- **Esta última consideración debiera ser especialmente exigible cuando un intermediario, sea o no digital, posibilita y gestiona una transacción entre un oferente profesional y un demandante particular, en cuyo caso no debiéramos hablar ni siquiera de Economía Colaborativa.**
- **Igualmente, debiera merecer atención especial la fiscalización de operaciones internacionales que buscan ventajas competitivas mediante la optimización fiscal, aprovechando los diferentes niveles impositivos en los distintos países y/o la existencia de paraísos fiscales.**

No podemos cerrar este punto sobre la conveniencia o no de regular unas determinadas actividades sin volver a aludir al último párrafo del primer apartado de este documento, reconociendo que **en un futuro en el que la Economía Colaborativa pueda llegar a representar un porcentaje significativo de nuestra economía**, más allá de la racionalidad de la lógica regulatoria, **la decisión final va a estar marcada por la necesidad de captación de fondos públicos para atender a los requerimientos de la política económica.**

4- Consideraciones finales.

Con independencia de todo lo recogido en el presente documento, conviene distinguir qué aportaciones abren la puerta a mercados totalmente nuevos de aquellos otros que permiten simplemente ampliar el perímetro del mercado existente. También apreciar en qué medida el nuevo modelo de negocio es realmente nuevo o sólo muestra la vía de evolución por la que debieran avanzar los negocios tradicionales si aspiran a subsistir.

Todo ello, asumiendo que el principal enemigo de los agentes tradicionales no son los nuevos agentes que aparecen en el mercado sino su propia inmovilidad y autocomplacencia, amparada muchas veces por una regulación igualmente inmovilista.

Este análisis conviene realizarle desde distintos puntos de vista para tener en cuenta todas las implicaciones que tiene la entrada de nuevos agentes en el mercado. En este documento dejaremos a un lado, por obvia, la visión que puedan tener precisamente los nuevos agentes, y nos centraremos en considerar su impacto sobre el mercado, sobre la posible actuación de los agentes tradicionales que operan en el mismo y sobre el cuerpo de doctrina regulatorio y sus normas.

ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA

| PUNTO DE VISTA: DEL MERCADO | MODELO | MERCADO | | |
|--------------------------------|-------------|--|-----------------------|---|
| | DE NEGOCIO | TRADICIONAL | AUMENTO DEL PERÍMETRO | NUEVO |
| NUEVOS AGENTES | NUEVO | 1- Revolución en el mercado. 2- Crisis de los modelos de negocio y las estructuras productivas tradicionales. 3- Desequilibrio de derechos y obligaciones entre los distintos agentes que exige de cambios regulatorios. | | 1- Mercados paralelos de evolución independiente. |
| | EVOLUTIVO | 1- Aumenta la presión competitiva con nuevos agentes con mayor margen y flexibilidad. | | 1- Escenario Improbable, pero en cualquier caso no supondría una ruptura. |
| | TRADICIONAL | 1- Evolución solo tendencial. | | 1- Escenario difícil de imaginar. |

| PUNTO DE VISTA: DE LOS AGENTES TRADICIONALES | MODELO | MERCADO | | |
|---|-------------|--|-----------------------|--|
| | DE NEGOCIO | TRADICIONAL | AUMENTO DEL PERÍMETRO | NUEVO |
| NUEVOS AGENTES | NUEVO | 1- Liderar el cambio regulatorio. 2-Repensar el modelo de negocio tradicional. 3- Modernizar la estructura productiva. | | 1- ¿Interés por el nuevo mercado? - NO: Dejar hacer. - Sí: Liderar cambio regulatorio. Adecuar modelo de negocio. Modernizar estructura productiva. |
| | EVOLUTIVO | 1- Modernizar la estructura productiva. | | 1- Posible despreocupación. |
| | TRADICIONAL | 1- Tendencia a mantener el "estatus quo". | | 1- Posiblemente Inimaginable. |

| PUNTO DE VISTA: DE LA REGULACIÓN | MODELO | MERCADO | | |
|-------------------------------------|-------------|--|-----------------------|---|
| | DE NEGOCIO | TRADICIONAL | AUMENTO DEL PERÍMETRO | NUEVO |
| NUEVOS AGENTES | NUEVO | 1-Redefinición urgente del "Mercado Relevante" desde el punto de vista de la oferta: Revisión urgente de la estructura del mercado y las diferentes condiciones de acceso (flexibilizar y equilibrar derechos y obligaciones). 2- Respeto a los derechos de los consumidores y a la fiscalidad, con independencia del tipo de agente. | | 1- Analizar la conveniencia de definir o no un nuevo "Mercado Relevante". 2- Eliminar barreras artificiales de acceso al mercado, "sin poner puertas al campo". 3- Revisar los derechos y obligaciones de los distintos agentes, incluyendo los que inciden sobre el acceso al mercado, la prestación del servicio y la fiscalidad. |
| | EVOLUTIVO | 1- Revisar si la modernización de la estructura productiva altera los condicionantes tradicionales de acceso al mercado: licencias,... | | 1- Ampliar el "Mercado Relevante". 2- Reflexionar sobre si la estructura regulatoria (sobre todo de acceso al mercado) está impidiendo abrir nuevos caladeros de mercado. |
| | TRADICIONAL | 1- No se detectan razones "a priori" para romper con el "estatus quo". | | 1- Reconsideración innecesaria. |

Estos cuadros se consideran suficientemente explicativos y no precisan de mayores comentarios, salvo para abogar por que todos tengamos la capacidad y sobre todo la actitud necesaria para percibir con suficiente anticipación los cambios que se producen en el mercado, de forma que nos permita adecuar la regulación y la estructura productiva de nuestras empresas a los nuevos tiempos.

Con los resultados de este diagnóstico, **los agentes tradicionales del mercado** que consideren que su negocio está amenazado, en lugar de intentar poner palos en la rueda para evitar la aparición de nuevos modelos de negocio, debieran:

- **Apostar por la modernización de su negocio en concordancia con los nuevos tiempos y demandar de los entes reguladores los cambios normativos precisos para conseguir el nivel de flexibilidad que les permita mantener o aumentar si cabe su posición competitiva.**

Los entes reguladores, por su parte, debieran estar en permanente vigilancia y ser sensibles a estas dinámicas del mercado en beneficio de toda la sociedad, sin verse condicionados por los intereses de los agentes tradicionales del mercado, ni por los de los adalides de la modernidad, ni por su propia estructura orgánica como institución reguladora:

- **Incorporar en las instituciones una filosofía de continua revisión de las condiciones de contorno a la luz de sus análisis de los mercados, que les permita hacer evolucionar sus normativas y decisiones sobre la asignación de derechos y obligaciones a los distintos agentes del mercado con una visión de sostenibilidad y de largo plazo.**





CNMC consultation - Sharing Economy

Phase N2. Effects on markets and regulation of new models for service delivery -
Deadline: January 13th, 2015

Questions

Do you agree with the description and characterization of the new service delivery models and of the “sharing economy”? Can you provide any additional characteristics? (max. 4000 chars)

Uber agrees with the broad thrust of the CNMC’s characterization of the new service delivery models. We will comment on some of the specifics, but the key element of this contribution is a discussion of the future of urban mobility services, which we believe the CNMC has not covered with significant depth. Uber expects a far greater demand for mobility services than is implicit in the consultation document and that has implications for future policy.

Throughout this paper, we shall to refer to companies focusing on dispatching-like services using mobile internet technologies as “**Technology Network Companies**” (TNCs).

It is important to take into consideration that this kind of services are “Information Society Services” subject to Directives 98/34/EC and 2000/31/EC. As a consequence, restrictions on the provision of such services are severely limited by the EU legislation. A prior authorisation cannot be imposed on these services (Article 4 of Directive 2000/31/EC) and free movement of information society services from the Member State where the provider is established cannot be obstacles in the Member State where the service is provided (Article 3 of Directive 2000/31/EC, which exhaustively lists the derogations allowed).

New, and more intense, competition between intermediaries

With respect to the taxi and VTC industry, it is primarily the “information society service” (‘dispatching’) that is evolving quickly to the benefit of consumers.

Dispatching involves the matching of drivers with requests for rides. No matching takes place when hailing a cab, or taking the first from a taxi rank, but human matching is undertaken at phone dispatch centres. Matching is a task that lends itself to computers and algorithms as they can do the job more effectively and more cheaply. The result is better for consumers, *and* for drivers as they are in the situation to provide their service more efficiently.

As dispatching becomes more convenient, we expect its use to increase. As a result, Uber does not share the CNMC’s contention that there will be ‘reduction of intermediaries’ but we do agree that there will be a reduction in their ‘transaction costs’, and this will of course be to the benefit of consumers.

Competition between intermediaries will in turn take on new dimensions - whereas traditionally the largest taxi firm inevitably offered the best average pickup times, competition today and tomorrow

will also be influenced by the quality of the data science deployed. As such, the economies of scale change and take on a regional, and often global, dimension, and create new opportunities for Spanish firms.

The 'sharing economy' phenomenon

Uber contends that the essence of the 'sharing economy' is that a large number of providers of access to under-used resources (car, and their own time) can now be aggregated (by an intermediary) to an extent that makes it comparable, in the eyes of the consumer, to a service traditionally provided by a corporate entity. Moreover, the quality of the resulting service is high enough to command price levels that can be a meaningful contribution to a driver's standard of living. For Uber, the sharing economy does not entail necessarily and only a cost sharing. A driver that use the Uber platform to share his car, can do it to share costs, driving only two to three hours per day; but can also do it as an important source of income.

The provision of such capacity on a peer-to-peer basis promises the potential of massively increased supply in due course. However, supply is nothing without demand and it is here that the most significant market changes are taking place, in particular with regards to urban mobility. The CNMC alludes to 'access' vs 'ownership' opportunities, but considers this primarily in the context of the 'economic crisis'. **Uber believes that this understates shifts in consumer demand** - for example, there are increasing signs that younger generations in Nordic countries¹ are significantly delaying the purchase of their first car because they prefer to rely on 'access' to mobility services rather than vehicle 'ownership'.

Cities such as Helsinki are moving quickly to implement the beginnings of what will ultimately become 'mobility-as-a-service' (MaaS). They see significant congestion and environmental benefits from this shift, and the taxi representatives are reported also seeing an opportunity for them. This is easy to understand when you consider that MaaS involves switching from driving yourself everywhere, to taking public transport, a taxi or a TNC. Indeed, it is reasonable to imagine that **the taxi and urban transport industries stand at the dawn of the greatest expansion in its history** if policy is set correctly.

Although Uber is primarily focused on cities, we do see huge opportunities for technology and the sharing economy to have a beneficial impact on **rural areas** too, with the benefits accruing to isolated and underserved citizens as well as to hard-pressed local government finances.

Do you agree with the effects indicated of the new models on the market in general, and on the two selected sectors in particular? What other effects could there be? (max. 4000 chars)

Uber would like to offer the following comments on the effects CNMC discusses:

- Uber believes that **reputation systems** are fundamental to TNCs, and other sharing economy services, and are vital in our own operations. Consumers appreciate that we ask their opinion of drivers, and they frequently contrast our App with the arcane processes needed to register a complaint against a traditional taxi driver. By contrast, we can, and do, quickly identify people that do not provide a high quality of service and exclude them from the platform.

¹ http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2014/Ksv_2014-06-03_Ksil_17_EI/4612BA69-A916-4377-BA22-B9E1D340618C/Liite.pdf

Rating goes both ways too in most sharing economy services, including Uber. So not only do riders know who will be their driver, but drivers can also be assured that their rider will be respectful of them. We have seen how these mechanisms have made Uber more attractive to many groups of people, including women and ethnic minorities, both as drivers and riders.

Such reputation systems do, as the CNMC suggests, therefore provide some substitute for explicit regulation. Uber believes that the traditional taxi industry should be encouraged to adopt such systems, not least because the more immediate feedback drives real and quick improvements in service quality. A number of cities around the US have been able to establish balanced regulatory frameworks for TNCs by factoring in the presence of reputation systems, and Spanish cities should aim to move in the same direction.

- Uber does agree with the CNMC regarding the positive impact of smartphone technologies on the **'informational asymmetries'** that drive today's price regulation. Price transparency at the time of choosing a service offers a much more effective competition-based policing of the market, which will generally lead to better services for consumers but cannot exclude price increases at times where demand outstrips supply from the mobility industry as a whole.
- As discussed in previous section, Uber does not share the CNMC's expectation of the **'elimination of intermediaries'** but we do expect significant increase in competition to the benefit of consumers.
- The CNMC is right to look forward, on consumers' behalf, to **lower margins** by the intermediary functions due to the increase in competition. A more competitive market requires all players to focus on improving their service, and is the best preparation for Spanish taxi dispatch businesses to equip themselves for geographic expansion, as the CNMC identifies.

As seemingly a last point, the CNMC refers to more efficient use of resources and reducing environmental externalities, and later poses the question whether liberalisation will lead to substitution towards new services. As described above Uber believes that this is a static analysis of demand, whereas we anticipate **dynamic changes that will dominate all of the above effects** by a significant margin and, in the process, create huge new demand for public and private mobility solutions in cities, and in the countryside. This consultation is arguably not the right place to enter into the case for 'mobility-as-a-service' but we believe that the progress being made in Nordic countries, notably Finland, deserves significant attention by the Spanish authorities.

As the CNMC is aware, all of the effects derive from the use of technology, and this technology is available for all parties to use. We will argue in section 3 that new technologies offer market-led means to address many of the traditional drivers for regulation. *Our key recommendation to the CNMC is therefore to lay out a path to market based regulation as and when the traditional taxi and VTC industries adopt mobile Internet technologies.*

Phase N3. Regulation under the new market conditions - Deadline: January 13th, 2015

Questions

Do you consider that the existing regulation is applicable to the new service delivery models? In the two selected sectors, which regulation do you think could be applied to new models and which not? (max. 4000 chars)

First of all, it is important to insist on the fact that “Technology Network Companies” do not provide transport services but “information society services” according to the definition in Directives 98/34/EC and 2000/31/EC. Any restriction on the provision of the online intermediation services has to be fully in line with these Directives and the implementing national legislation, in particular Act 34/2002, on Information Society Services.

As a consequence, 1) it is not possible to require a prior authorisation for the provision of the service; 2) Services provided from another Member State cannot be suspended but based on the exhaustive list of grounds defined in Article 3(4) of Directive 2000/31/EC; 3) it is not possible to restrict the electronic contracting of services (Article 9 of Directive 2000/31/EC); 4) restrictions on the provision of the service have to be duly notify to the European Commission (Art. 8 of Directive 98/34/EC).

Other than that, Uber shares the CNMC’s view that the primary reason for government regulation of the private sector is to address ‘market failures’. In the context of urban mobility the two market failures that have traditionally been identified across many countries are:

- **Information asymmetries:** a person hailing a cab in the street, or taking the first vehicle in a rank, was poorly placed to exercise choice based on price. This led to price regulation.
- **Road congestion:** taxis cruising the streets looking for passengers led some countries to implement quotas on numbers of licenses². In Spain this has meant limitations on the number of taxi licenses and on the number of the VTC licences, that remains disproportionated in regards of the taxi licences (only 1 VTC license per 30 issued taxi licenses).

As discussed throughout our answers, information technology addresses both of these ‘failures’:

- it allows pricing information to be clearly communicated at the time of ordering a service;
- it provides the tools for radical improvements in fleet management, which can significantly reduce waiting times for customers.

As a consequence, it does not seem reasonable to expand to P2P providers restrictions on market entry (prior authorizations and quotas) and tariffs.

On the contrary, we understand that it would be reasonable to subject P2P service providers to rules on quality standards. In the case of transport services between particulars (P2P service), an intermediary company should also control, as an intermediary, that those standards are respected by the driver and the vehicle that use its service, in the case of Uber, its platform. This control obligation should be reflected by the legal framework that will give legal security to the p2p activities. This is the approach already taken in several states in the USA, as California, Colorado,

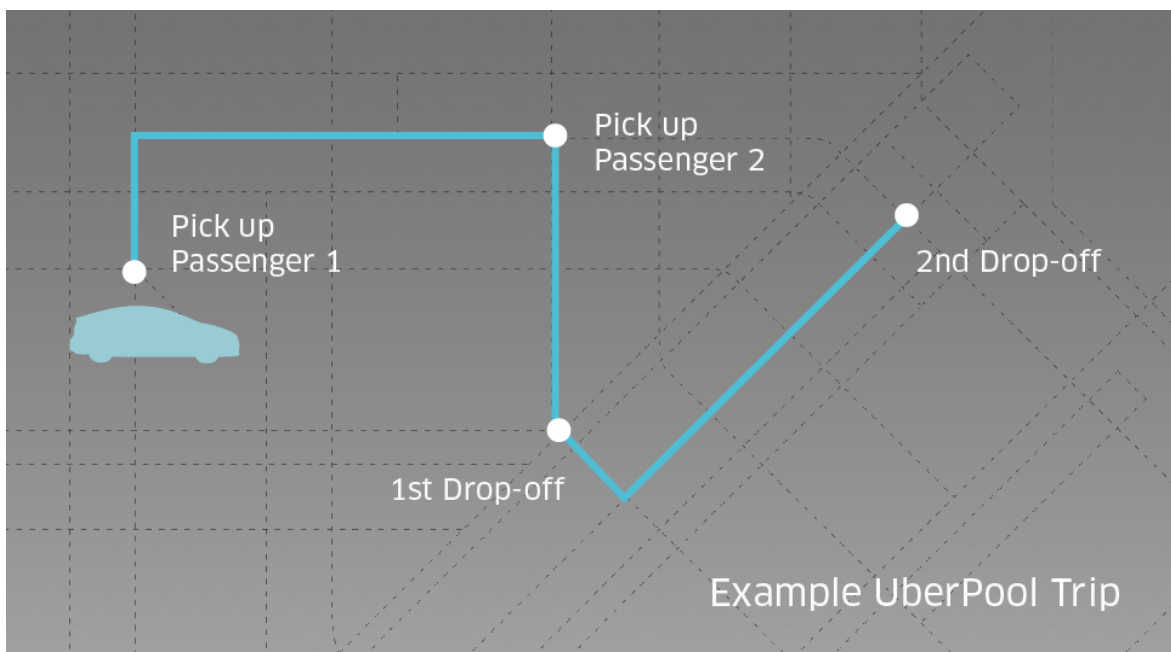
² Quotas have subsequently also come to be seen by some policy makers as a means of sustaining driver revenues, although the evidence collected by the OECD in 2007 is that they do not, and cannot, achieve this purpose, but do impose considerable costs on consumers.

DC, among others, where a regulation for the TNC (Transportation Network Companies) is already in place.

We believe that the control obligation of a TNC, as they call it in the USA, does not have to stick to the quality of the service, contrary it should also keep track of the obligations that the driver has to comply with, as an insurance and a clean criminal background check.

It is not reasonable either to expand to new services the existing restrictions on taxi-pooling - contartación por plazo con pago individual- (Article 99 Act 16/1987 and similar provision in regional legislation on taxi services). Technology allows a very efficient allocation of resources while security is ensured to all the parties, both riders and drivers.

Uber recently started testing in Paris a radically new concept called [UberPool](#). This is a service that directs drivers along a route that involves a sequence of pickups and drop offs, with passengers sharing common parts of the ride together. The result is a triple-win of a reduced environmental footprint, a sharing of costs for riders, and more 'on-time' for drivers. What the appropriate pricing of such a new service should be is impossible to know - consumers and market players will need to explore that together, and regulation should not become a barrier to



such triple-win opportunities.

Finally, very strict conditions have been imposed in Spain on VTC services (see Articles 181 and 182 of Royal Decree 1211/1990): 1) Quota restrictions (1 to 30 taxi licenses); 2) Obligation to have a physical office in town; 3) Obligation to have a minimum number of vehicles; 4) Obligation to have a minimum number of drivers; and 5) Obligation to contract the VTC service in the physical office of the VTC provider before the provision of the service. It is difficult to understand how these obligations restore any market failure. On the contrary, they seem rather directed to protect the existing players in the taxi industry. CNMC has already informed against the re-introduction of some of these obligation (Report IP/DP/002/14 of 30.1.2014). We share this analysis. It does not seem reasonable neither to maintain/reintroduce these obligations nor to expand them to new p2p providers.

In these two same sectors, do you believe that the new models should adapt to the current regulation (sectoral or horizontal), or do you consider it necessary to change the regulation in order to take into account all business models? What do you think this change could consist of? (max. 4000 chars)

The question of whether regulation should be adapted to new services, or new services should adapt to old regulation is arguably misplaced. Instead, it is of capital importance upon government to **ensure that regulation is adapted to an updated appraisal of market failures in light of technology adoption**. Where this appraisal changes, regulation should be adapted.

Regulation should take into consideration technological evolution and the impact on market failures, reflecting the capacity for the competitive market to self-police. As a consequence, light regulation is needed for transport services that embrace new technologies that overcomes previous market failures, also in the case such technology is used by traditional taxi and VTC service providers.

As a consequence, while the case of hailing may continue to require regulatory attention, for the rest of the taxi market, the VTCs and the TNCs:

- **Price regulation** should not be applied when time and distance prices (and an estimated total fare) are presented clearly to users before reservation; especially when the service is requested via a technological application.
- **Quotas** should not be applied to services where drivers are only offering their services through a technological application, as the application brings the needed efficiency in matching supply with demand.
- **Quality of service for vehicles and drivers** could be considered, following the example of the United States.
- **Other restrictions particularly on VTC services**, such as the requirement to have a physical office in town, to have a minimum number of vehicles, to have a minimum number of drivers and the requirement to contract the provision of VTC services in the physical office before the provision of the VTC service takes place should be excluded for all players.

Uber believes that these key requirements should be established as a law.

Uber understands that a level playing field should be ensured for all market players. It is not reasonable to automatically expand the existing regulations to new service providers who make use of new technology solutions that overcome market historic market failures. In any case, it might be reasonable to expand to new comers some existing requirements (quality of service). At the same time, some obligations on traditional providers could be lifted or at least amended to allow them to compete on equal foot (evolution from fix tariffs to maximum tariffs).

The case for updating regulation is further strengthened by looking at the dynamics in the (technology-driven) marketplace:

- > **Product differentiation:** Some new services, and certainly Uber, are introducing more product differentiation into the market, so as better to meet diverse consumer demand - for example, in our more mature markets, such as London, Uber offers 4 product classes.
- > **Market equilibrium:** The fact is that today many consumers experience longer wait times for rides at the busiest times of the week (e.g. Friday and Saturday night). At the same time, after a taxi drivers has paid for a taxi license they feel compelled to work long hours, but frequently inactive, to recoup the costs. Nonetheless, experience has demonstrated that the market is underserved during the busiest times of the week, as even if the taxis are compelled to work during this time, there are not enough taxis available on the streets, neither in the areas where the public transportation is unexisting. This increase at the same time the risk of drunk driving. Public policy has resulted in a market that is not in equilibrium, to the detriment of both passengers and drivers. The future should be based on a market-determined number of full time drivers complemented by a pool of drivers arising from the 'sharing economy'.

Peer-to-Peer Transportation Regulations In the United States

Intro

The purpose of this document is to provide an overview of different aspects of the regulations various US jurisdictions have passed that apply to UberX. This summary covers regulatory documents as written and does not address issues of interpretation.

This is a living document, and is constantly being updated. If you see something missing or a detail that is wrong, please leave a comment.

A Note on Chicago

Chicago has two separate classes of “transportation network providers” (TNPs), with different levels of regulation. Class A TNPs are those whose total driver pool averages 20 or fewer hours of operation per week. Class B TNPs are those whose driver pool averages more than 20. For the purposes of classification, average hours per week are calculated by dividing the number of hours network vehicles operated within the city (and on trips originating within the city), over a six month period, by the total number of active drivers during that period and the number of weeks in that period (hours/drivers/weeks).

For the purposes of this section, information pertaining to these licensing classes will be explicitly denoted as *Chicago A* and *Chicago B*.

Legislation

| Jurisdiction | Title of Legislation | Date Passed | What does it Regulate |
|--------------|--|---|--|
| Austin | | 2014-10-16 | TNCs |
| Baton Rouge | | 2014-6-25 | TNACs |
| California | Decision 13-09-045 AB 2293 | 2013-9-23 (date of issuance) 2014-8-28 | TNCs |
| Chattanooga | | 2014-12-16 | TNCs |
| Chicago A&B | SO2014-1367 | 2014-5-28 | TNPs and drivers |
| Cincinnati | | 2014-10-29 | TNCs |
| Colorado | Transportation Network Company Act | 2014-4-28 (Signed on 2014-6-5) | TNCs |
| Columbus | Ordinance 1376-2014 | 2014-7-21 | Peer to Peer TNCs and drivers |
| Dallas | | | Operating authorities, drivers, and vehicles |
| DC | Vehicle-for-Hire Innovation Amendment Act of | 2014-28-10 | Private vehicle-for-hire companies |

| | 2014 | | |
|-------------|---|----------------|--|
| Detroit | Interim Operating Agreement | 2014-5-13 | Rasier LLC |
| Houston | Ordinance 2014-754 | 2014-8-6 | TNCs |
| Illinois | SB-2774 | Not Yet Signed | TNCs |
| Milwaukee | Ordinance 131800 | 2014-7-22 | Network companies, network vehicles, and drivers |
| Minneapolis | Transportation Network Companies Ordinance | 2014-7-18 | TNCs |
| OKC | Ordinance 25,002 | 2014-10-21 | TNCs |
| Seattle | Ordinance 124524 | 2014-7-14 | TNCs and drivers |
| Spokane | Interim Operating Agreement | 2014-9-29 | Uber |
| St. Paul | Ord 14-39 | | TNCs |
| Tulsa | | 2014-7-28 | TNCs |
| Virginia | Operating Guidelines for Temporary Authority to Operate | 2014-8-6 | Rasier LLC |

Austin: “A Transportation Network Company (TNC) is defined as an organization whether a corporation, partnership, sole proprietor, or other form, that provides on-demand transportation services for compensation using an online-enabled application (app) or platform to connect passengers with drivers.”

Baton Rouge: “‘Transportation network application company’ shall mean a company operating in the City of Baton Rouge and Parish of East Baton Rouge that uses a digital network or software application to connect a passenger to transportation network services provided by a transportation network operator.”

California: “a TNC is defined as an organization, whether a corporation, partnership, sole proprietor, or other form, operating in California that provides transportation services for compensation using an online-enabled app or platform to connect passengers with drivers using their personal vehicles. The primary distinction between a TNC and other TCPs is that a TNC connects riders to drivers who drive their personal vehicle, not a vehicle such as a limousine purchased primarily for a commercial purpose. To that end, a TNC is not permitted to itself own vehicles used in its operation or own fleets of vehicles”

Chicago A & B: “‘Transportation network provider’ or ‘provider means a person that offers or provides a transportation network service’

“‘Transportation network service’ or ‘service’ means a prearranged transportation service offered or provided for compensation using an Internet-enabled application or digital platform to connect potential passengers with transportation network drivers. The term ‘transportation network service’ does not include a ‘ridesharing arrangement’ as that term is defined in section 2 of the Illinois Ridesharing Arrangements Act, codified at 625 ILCS 30/2”

Chattanooga: Transportation Network Application Company (“TNC”) shall mean a company operating in the City of Chattanooga that uses a digital network or software application to connect a passenger to Transportation Network Services provided by a Transportation Network Operator.

Cincinnati: “Transportation Network Company” shall mean a corporation, association, business, firm, partnership or person that uses a digital platform/application, and only the digital platform/application, to connect passengers to drivers who will be using a personal vehicle to transport passengers for compensation.

Colorado: “Transportation network company” means a Corporation, partnership, sole proprietorship, or other entity, operating in Colorado, that uses a digital network to connect riders to drivers for the purpose of providing transportation. A transportation network company does not provide taxi service, transportation service arranged through a transportation broker, ridesharing arrangements, as defined in section 39-22-509(1)(a)(II), C.R.S., or any transportation service over fixed routes at regular intervals.

Columbus: “Peer-to-peer transportation network company” or “peer-to-peer company” shall mean every corporation, limited liability corporation, association, joint stock association, person, firm, or partnership operating a peer-to-peer transportation network to connect passengers to drivers using the driver’s personal vehicle through prearrangement for the purpose of arranging transportation for passengers for hire, gift, donation, or other consideration, either directly or indirectly.

Dallas: Operating Authority means a person who is granted operating authority under this chapter to provide transportation-for-hire services.

DC: “Private vehicle-for-hire company’ means an organization, including a corporation, partnership, or sole proprietorship, operating in the District that uses digital dispatch to connect passengers to a network of private vehicle-for-hire operators.”

Detroit: Detroit does not have general peer-to-peer service regulations at the moment. Instead, it has entered into temporary operating agreements with individual “ridesharing network services” companies. The agreement summarized in this document is between the city and Rasier.

Houston:

“Transportation network company or TNC means a person that offers or provides a transportation network service.

Transportation network service or service means a prearranged transportation service offered or provided for compensation using an internet-enabled application or digital platform to send or transmit an electronic, radio or telephonic communication through the use of a portable or handheld device, monitor, smartphone, or other electronic device or unit that indicates the location of the passenger which information is then relayed by electronic, radio, or data communication of any type to a transportation network driver operating a transportation network vehicle.”

Illinois: “Transportation network company” or “TNC” means an entity operating in this State that uses a digital network or software application service to connect passengers to transportation network company services provided by transportation network company drivers. A TNC is not deemed to own, control, operate, or manage the vehicles used by TNC drivers, and is not a taxicab association or a for-hire vehicle owner.

Milwaukee: “Network company means a transportation company or business that uses an online, digital or electronic platform to connect passengers with network vehicles operated by public passenger drivers.”

“Network vehicle means a public passenger vehicle operated as a taxicab under contract service arranged through a network company”

Minneapolis: “*Transportation network company (TNC)*: A person or entities affiliated with TNC drivers that provide transportation application services via one (1) unique transportation application system to connect TNC endorsed drivers with passengers for the transport of passengers for compensation and meeting the licensing requirements of section 343.20 and any other requirements under this chapter.”

Oklahoma City: “Transportation network company or TNC means a company that enables passengers to request, only through its digital network, digital platform or the internet, transportation network vehicle services from permittees using transportation network vehicles.”

Seattle: “Transportation network companies (TNC) provide application dispatch services (technology that allows consumers to directly request dispatch of for-hire drivers for trips via the internet using mobile interfaces such as smartphone applications,) to connect drivers with passengers for transportation services. ”

Spokane: “Uber refers to itself as a ride-sharing network that uses a digital platform to connect passengers to ridesharing operators using their personal vehicles for the purpose of transportation. The City has referred to this form of transportation service as a transportation network company. Regardless of how this form of transportation service is defined now by either of the parties, it is essentially an organization that matches drivers and riders on a prearranged basis, for trips provided by drivers using their personal vehicles”

St. Paul: “Transportation network company (TNC) means a person or entity affiliated with TNC drivers that arranges transportation services via one (1) unique internet-based transportation application system, connecting TNC-endorsed drivers with passengers for the transport of passengers for compensation, and meeting the licensing requirements of section 373.05 and any other requirements under this chapter.”

Tulsa: “Transportation network company or TNC means a company that enables passengers to request transportation network vehicle services only through a digital platform.”

Virginia: ‘A “Transportation Network Company” or “TNC” shall mean a company that

contracts with individuals who provide transportation services using their personal vehicles and that licenses or utilizes software for the purposes of enabling TNC Partners to connect with prospective passengers.'

Insurance:

| Jurisdiction | Available | Accepted -> Pickup | Pickup -> Drop-off |
|--------------|--------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Austin | \$30k/\$60k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Baton Rouge | \$50k/\$100k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| California | \$50k/\$100k/\$25k and \$200k excess | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Chattanooga | \$50k/\$100k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Chicago A&B | \$20k/\$40k/\$15k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Cincinnati | | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Colorado | \$50k/\$100k/\$30k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Columbus | \$50k/\$100k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Dallas | \$100k/\$300k/\$30k | \$500,000 | \$500,000 |
| DC | \$50k/\$100k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Detroit | Not required | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Houston | \$30k/\$60k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Illinois | \$50k/\$100k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Milwaukee | \$50k/\$100k/\$10k* | \$50k/\$100k/\$10k* | \$50k/\$100k/\$10k* |
| Minneapolis | \$50k/\$100k/\$30k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| OKC | \$50k/\$100k/\$25k | \$100,000 | \$100,000 |
| Seattle | \$100k/\$300k/\$25k | \$100k/\$300k/\$25k | \$100k/\$300k/\$25k |
| Spokane | \$100k/\$300k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| St. Paul | \$50k/\$100k/\$30k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Tulsa | Not required | \$1,000,000 | \$1,000,000 |
| Virginia | \$50k/\$100k/\$25k | \$1,000,000 | \$1,000,000 |

Austin: The TNC must provide the required insurance (it appears that drivers cannot purchase their own to satisfy the ordinance's requirements).

Baton Rouge: The policy also needs to provide uninsured/underinsured motorist coverage of \$1,000,000 from trip acceptance to drop-off.

California: Coverage between trip acceptance and passenger drop off must include \$1,000,000 of underinsured/uninsured motorist coverage. Primary coverage is required in all app on states.

Chattanooga: The required insurance may be excess liability coverage.

Chicago A&B: TNPs must carry \$1,000,000 of per incident general liability coverage. This will soon be changed by Illinois regulations, once SB-2774 is signed.

Cincinnati: Passengers must be covered by at least \$25k in underinsured/uninsured

motorist insurance.

Colorado: Up until January 15, 2015 the minimum insurance requirement for available drivers is \$25k/\$50k/\$15k of contingent liability insurance set to kick in if the driver has no coverage or has their coverage denied as the result of TNC activity. After that date \$50k/\$100k/\$30k primary liability insurance is required.

Columbus: The peer to peer TNC is required to provide \$1,000,000 of primary and drop-down liability and \$1,000,000 of primary and drop-down underinsured/uninsured motorist coverage from trip acceptance to passenger drop-off. They also must provide collision coverage to the driver no less than that maintained by the driver on their personal policy (up to a maximum of \$50k). The insurance provided while the vehicle is available (but has not accepted a trip) need only be contingent liability, kicking in if the driver's own policy fails to cover part of a claim.

If a request is filed seeking a copy of a peer-to-peer company's insurance policy, they will be given two days to file a motion for a protective order.

Dallas: Insurance must pay claims on a first-dollar basis. The Insurance company may not be owned by any person who has a 20% or greater interest in the insurance company. Self insurance is prohibited. Before a driver accepts a dispatch coverage may be contingent primary liability coverage. Between dispatch and dropoff, primary coverage is required.

Vehicles with 9 or more seats require \$250k/\$500k/\$50k in period 1, and \$1,000,000 in periods 2 and 3.

DC: Primary insurance coverage must be provided. The policy also needs to provide uninsured/underinsured motorist coverage of \$1,000,000 from trip acceptance to drop-off.

Houston: The policy required may be excess to the driver's policy. The coverage amount required while available is governed by state legislation.

Illinois: Period one insurance may be contingent. During periods two and three it must be primary. During periods two and three, \$50k of uninsured and underinsured motorist coverage is required.

Milwaukee: Insurance must cover the vehicle 24/7. Additionally, \$50k/\$100k /\$10k uninsured motorist insurance is required.

Minneapolis: The requirement that a driver be insured at all times (aside from personal insurance) while available on a TNCs network does not kick in until January 15, 2015. After that point the insurance must either be an insurance rider or endorsement of the driver's personal policy, a commercial policy provided by the TNC, or a full time policy equivalent to that required of taxis (\$100k/\$300k/\$100k).

Oklahoma City: Between accepting a trip and dropping off a passenger, cars with a seating capacity of 7-9 require \$750k in coverage while those with a capacity of 10 require \$1,000,000. It is unclear whether this insurance satisfies the requirements of the Oklahoma Corporation Commission, which may require insurance policies to be in effect at all times

(including off app).

Seattle: \$100k/\$300k underinsured motorist coverage is also required.

St. Paul: Primary insurance is required in all three periods.

Tulsa: Insurance may be excess to the driver's own policy.

Virginia: From trip acceptance to drop-off, \$100k/\$300k of uninsured/underinsured motorist insurance is also required.

Licensing Fees

Austin: It's not a licensing fee per se, but \$0.10 per ride must be set aside to be spent on supporting the TNC's riders that require ADA accommodation. A licensing fee will be added by a later ordinance.

Baton Rouge: TNACs pay a one time registration fee of \$250, an annual permit fee of \$250, and a per-vehicle registration fee of \$75.

California: One third of one percent (1/300th) of gross revenues, paid quarterly.

Chattanooga: The initial registration fee for a TNC is \$5,000. The annual fee for TNC operation is \$3,500.

Chicago A: Yearly TNP license fee of \$10,000. \$0.20 per vehicle per trip accepted (a credit equal to the lesser of 50% and the proportion of rides originating or ending in designated underserved areas may be applied). \$0.10 per non-wheelchair accessible vehicle per ride.

Chicago B: Yearly TNP license fee of \$25,000. \$3.50 per active vehicle per day (a credit of the lesser of 50% and the proportion of rides originating or ending in designated underserved areas may be applied). \$100 per active non-wheelchair accessible vehicle per year.

Cincinnati: TNCs pay an annual licensing fee of \$10,000.

Colorado: Annual fee of \$111,250, paid by the TNC. This fee may be adjusted by the COPUC (Colorado Public Utilities Commission) to cover its direct and indirect costs. Presumably this means that if the number of TNCs increases (currently there are two) the licensing fee charged by the COPUC would decrease and vice versa.

Columbus: Annual fee of \$15,000 for TNCs and \$35 for drivers.

Dallas: Operating authority permits are \$1,000 per year. Driver permits are \$65 every two years. Vehicle permits are \$50 a year. Reinstating a suspended permit of any sort costs \$67.

DC: Private vehicle-for-hire companies pay a fee of 1% of gross receipts.

Detroit: The interim operating agreement makes no mention of licensing fees.

Houston: A fee equal to 2% of gross receipts must be paid quarterly.

Milwaukee: Vehicle permits cost \$284 initially and \$209 to renew biennially. Driver's licenses cost \$75 initially and \$50 to renew biennially. The defensive driving course costs \$30 and the Driver's test costs \$10.

Minneapolis: \$35,000 per year for TNCs, with an additional fee of \$10,000 per year if they do not provide wheelchair accessible service.

Oklahoma City: TNCs must pay \$302 annually for a business license. Drivers must pay \$30 annually for a license and \$30 annually for a vehicle inspection decal.

Seattle: \$0.20 per trip. Annual driver's licensing fee of \$50.

Spokane: \$0.10 per trip up to \$10,000 per year.

St. Paul: \$35,000 per year for TNCs.

Tulsa: Annual fees are based on the total number of vehicles operating on a TNCs platform. TNCs with 10 or fewer pay \$300, 11-40 pay \$600, 40-69 pay \$900, and 70+ pay \$1200.

Driver Requirements

| Jurisdiction | Age | City License | Drug Test | Training | Medical Requirements |
|---------------------|------------|---------------------|------------------|-------------------------------|---|
| Austin | 21+ | No | None | Required | None |
| Baton Rouge | 21+ | No | None | Not required | None |
| California | 21+ | No | None | Required | None |
| Chattanooga | 21+ | No | None | Not Required | None |
| Chicago A | 21+ | No | None | Required | None |
| Chicago B | 21+ | Yes | Yes | Annual city training and exam | Proof of fitness to drive, from a physician |
| Colorado | 21+ | No | None | Not required | Proof of fitness to drive, from a physician |
| Columbus | 21+ | Yes | None | Regulator's discretion | Physical on request from regulator |
| Dallas | 21+ | Yes | None | | Must not have a physical or mental disease or disability that might endanger public safety. |
| DC | 21+ | No | None | Required | None |
| Detroit | 21+ | No | None | Required | None |
| Houston | 18+ | Yes | Yes | Required | Proof of fitness to drive, |

| | | | | | |
|-------------|-----|-----|------------|----------------------|--|
| | | | | | from a physician |
| Illinois | 19+ | No | None | Not Required | None |
| Milwaukee | 18+ | Yes | None | City course and test | No physical conditions preventing safe operation |
| Minneapolis | 18+ | No | None | Required | No disabilities preventing safe operation |
| OKC | 18+ | Yes | TNC Policy | | Medical Examination every 5 years |
| Seattle | 21+ | Yes | None | City exam | Medical examination on request from regulator |
| Spokane | 21+ | No | None | Required | None |
| St. Paul | 18+ | No | Non | Required | No disabilities preventing safe operation |
| Tulsa | 21+ | No | Policy | Not required | None |
| Virginia | 21+ | No | None | Not required | None |

Austin: TNC drivers may not drive for more than 12 hours in a 24 hour period.

California: TNCs have to provide the CPUC with the details of their driver training program and with the number of drivers that pass it each year. Drivers must have at least one year of driving experience.

Chicago A: Drivers need to have at least one year of driving experience, before operating on a TNP's network. TNPs are required to provide training. The training curriculum must cover providing service to customers with disabilities. Drivers may not drive for more than 10 hours in a 24 hour period (TNPs must check for this).

Chicago B: Drivers partnering with Class B TNPs must obtain a restricted public chauffeur's license. Drivers need to have held a US driver's license for at least three years or to have completed a course approved by Illinois' secretary of state. The ability to speak, read, and write English is required. Drivers may not drive for more than 10 hours in a 24 hour period (TNPs must check for this).

The city may issue a temporary permit, while they check a driver's records.

Colorado: Colorado restricts drivers from operating for more than 12 consecutive hours.

Columbus: Peer to peer drivers must obtain a special license tied to the specific vehicle they drive. Must be able to speak, read, and write English. The regulator may require up to 4 hours of training for both issuance and renewal.

Dallas: Drivers must have a city issued driver permit. Drivers must display it while providing transportation for hire services. Drivers must have a license.

DC: Drivers must be trained in how to load and unload wheelchairs and in how to treat disabled passengers with courtesy and respect.

Detroit: Training is required, but there is no explicit regulator oversight of the training

curriculum.

Houston: The regulator must approve of the training curriculum. Prospective drivers must pass a regulations and city knowledge test. Drivers may not drive for more than 12 hours in any 24 hour period. Licenses must be renewed every two years.

Milwaukee: Provisional permits may be issued upon receipt of a completed application. Drivers must obtain a public passenger vehicle driver's license.

Minneapolis: Minneapolis also requires that drivers must have a demonstrated knowledge of the local area and regulations and must be able to read, write and speak English. They may not have had a commercial or taxicab driver's license suspended by a city or state in the last 5 years. All drivers must complete a training course approved by the regulator.

Oklahoma City: Drivers may be required to obtain an Intrastate License for For-Hire Motor Vehicles from the Oklahoma Corporation Commission.

Seattle: All TNC drivers using personal vehicles must have a for-hire driver's license. As part of the initial application process they must complete an approved training program and must pass an approved exam. Drivers may not drive for more than 12 hours spread over 15 hours in any 24-hour period. After this threshold is reached a 10 hour rest period is required.

Spokane: Uber must establish a training program to ensure drivers operate in a safe manner.

St. Paul: A driver must have at least 1 year of driving experience and must possess a valid Wisconsin or Minnesota driver's license. The TNC must provide driver training and testing. The training course must be approved by the regulator. St. Paul also requires that drivers must have a demonstrated knowledge of the local area and regulations and must be able to read, write and speak English. They may not have had a commercial or taxicab driver's license suspended by a city or state in the last 5 years. All drivers must complete a training course approved by the regulator.

Tulsa: TNCs must submit a driver drug testing policy along with their permit application.

Virginia: Rasier must advise drivers to speak with the appropriate professionals about a range of issues, including tax liabilities, insurance coverage, and possible implications their partnership with Rasier has for their use of a leased vehicle.

Criminal Background Check

| Jurisdiction | Frequency | Fingerprinting? |
|---------------------|------------------|------------------------|
| Austin | At signup | No |
| Baton Rouge | At signup | No |
| California | At signup | No |
| Chattanooga | At Signup | No |
| Chicago A | Annual | |

| | | |
|-------------|---------------|-----|
| Chciago B | Annual | Yes |
| Colorado | Every 5 years | No |
| Columbus | Annual | Yes |
| Dallas | Biennial | No |
| DC | At signup | |
| Detroit | Annual | No |
| Houston | Biennial | Yes |
| Illinois | At Signup | No |
| Milwaukee | Biennial | Yes |
| Minneapolis | Annual | No |
| OKC | Annual | No |
| Seattle | Annual | No |
| Spokane | Annual | No |
| St. Paul | Annual | No |
| Tulsa | At signup | No |
| Virginia | At signup | No |

Austin: TNCs must conduct criminal record checks and may not partner with any driver that has ever been convicted of fraud, sexual offenses, use of a motor vehicle to commit a felony, gun related violations, resisting/evading arrest, reckless driving, a crime involving property damage or theft, acts of violence, or acts of terror.

Baton Rouge: TNACs are required to conduct a nationwide criminal record check and a search of the National Sex Offender Registry. If an applicant has been convicted within the past 7 years of offenses against the person, public morals, or property then they are permanently barred from operating on that TNACs platform.

California: When a TNC onboard a new driver, the TNC must run a criminal background check and a national sex offender database check. Anyone convicted in the past seven years of fraud, sexual offenses, use of a motor vehicle to commit a felony, a crime involving property damage and/or theft, acts of violence, or acts of terror is prohibited from offering TNC services.

Chattanooga: The TNC or a third party must check the criminal record of prospective drivers. The check must include use a Multi-State/Juris Criminal Records Locator or a similar service with primary source search and the National Sex Offender Registry. TNCs must reject candidates who match the national sex offender database or who have been convicted at any time of fraud, sexual offenses, use of a motor vehicle to commit a felony, a crime involving property damage and/or theft, acts of violence, or acts of terror.

Chicago A: May not have been found or determined guilty of a felony, a crime involving moral turpitude, the illegal sale or possession of a controlled substance, or sexual abuse or solicitation of a child in the past five years.

Chicago B: May not have been found or determined guilty of a *forcible* felony, a crime involving moral turpitude, the illegal sale or possession of a controlled substance, or sexual abuse or solicitation of a child in the past five years. Fingerprints are taken for the check.

Colorado: Colorado prohibits those with felony fraud, unlawful sexual behavior, offenses against property, or crimes of violence on their record from driving on a TNCs network. Other felonies result in a 5 year prohibition.

Columbus: Columbus requires national, state, and local background checks that include fingerprinting. Within the last 7 years, a prospective driver may not have any convictions for violent felonies, weapons violations, or prostitution/drug trafficking felonies/misdemeanors on their record. They also may not be registered sex offenders or sexual predators.

Dallas: Driver permit applicants may not have any outstanding warrants in Texas.

Different exclusion periods apply to different types of offenses. Felonies require that five years have passed since the date of conviction and date of release from confinement. Misdemeanors require two, or five if two misdemeanor convictions occurred in a 24 month period. Offenses to which these periods apply include, criminal homicide, kidnapping, sexual offenses, assaultive offenses, robbery, felony weapons possession/carrying/transfer, felony violation of the Dangerous Drugs Act, felony violation of the Controlled Substances Act, or criminal attempt to commit any of the previously listed offences.

Even after the required time has passed, the regulator must determine that the applicant is fit to be a driver. The regulator will consider the extent and nature of past criminal activity, age at the time of the crime, time since last criminal act, conduct prior to and following the crime, evidence of rehabilitation or effort towards it, letters of recommendation from prosecutors, law enforcement, and other people in contact with the applicant.

DC: PVFHCs are required obtain a local and national criminal record check and a search of the National Sex Offender Registry for each driver. The check must be conducted by a third party accredited by the National Association of Professional Background Screeners. If an applicant is a match to the national sex offender registry database or has been convicted within the past 7 years of a crime of violence, Anti-Sexual Abuse Act offense, DC Protection of Minors Act offense, robbery, attempted robbery, felony fraud, or felony identity theft, then they are not permitted to work as a driver.

Detroit: Rasier is required to obtain and a review a national criminal background check including the national sex offender database. No one may be permitted to use Rasier's platform who has been convicted of "fraud, sexual offenses, use of a motor vehicle to commit a felony, a crime involving property damage, and/or theft, acts of violence, or acts of terror."

Houston: Prospective drivers must undergo a fingerprint background check. An individual cannot become a driver if they have been convicted in the past 10 years of drug use, drug sale, rape, sexual assault, sexual abuse, indecency with a child, a crime that resulted in them being classified as a registered sex offender, a violation of state or federal laws regulating firearms, an offense involving fraud or theft, an offense involving forgery, an offense involving the unauthorized use of a motor vehicle, an offense involving prostitution or the promotion of it, or an offense involving violence other than those classified as a Class C misdemeanor or lesser.

Milwaukee: TNCs are responsible for conducting a Multi-State, Multi-Jurisdictional, or commercial records (with validation) database search and a search of the National Sex Offender Registry for each applicant. Applicants who have been convicted, in the past 7 years, of fraud sexual offenses, use of a motor vehicle to commit a felony, property damage, theft, acts of violence, or acts of terror must be refused. TNCs must also reject all applicants who match the National Sex Offenders Registry.

Milwaukee: A fingerprint based record check is run, covering the past 10 years. The police may object to an applicant, at their discretion. A provisional permit requires that a driver state that they have not been convicted of a felony or violent offense in the past two years. By default, record checks are conducted by the Milwaukee Police Department, but the department may, with council permission, designate third parties to conduct checks.

Minneapolis: Records must be kept for 3 years. Those with felony convictions in the past 5 years are unable to drive on a transportation network. Those with violence, drug, indecency, or prostitution related misdemeanors in the past 3 years also may not drive on a transportation network.

Oklahoma City: The TNC is responsible for providing a background check. Individuals convicted within the 7 years of any felony or misdemeanor offense involving violence, sexual offense, drug or alcohol related offense, and/or felony theft or burglary are disqualified from driving.

Seattle: The TNC is responsible for reviewing criminal background checks and maintaining records (presumably for as long as they are driving for the TNC). Drivers convicted of any traffic or criminal offense directly bearing on their fitness, including but not limited to theft, fraud, robbery, burglary, assault, sex crimes, alcohol, drugs, or prostitution, are not permitted to drive. (approved third party background check vendors need only access 5 years of history)

Spokane: Driver must have never been convicted of fraud, sexual offenses, use of a motor vehicle to commit a felony, a crime involving property damage and/or theft, acts of violence, or acts of terror. Records of checks must be maintained for two years.

St. Paul: Drivers may not be under sentence or have been discharged from sentence for a felony conviction within the past 10 years for: Murder, manslaughter, criminal vehicular homicide and injury, assault, criminal sexual conduct, indecent conduct, or any violation of controlled substances laws that is punishable by a sentence of 15 years or more. The same applies to all felony convictions within the past 5 years and any non-traffic gross misdemeanors or non-traffic misdemeanors within the past 3 years (the 5 year and 3 year disqualifications can be waived upon evidence of rehabilitation if the offense is not related to being a taxi driver).

Tulsa: TNCs are responsible for checking local and national criminal records as well as the National Sex Offender Registry. Registered sex offenders and those with outstanding warrants may not drive for a TNC. Additionally, individuals convicted of a misdemeanor involving prostitution related offenses, public lewdness, sexual offenses, assault and battery, or controlled substance related offenses, in the past 5 years are also barred from

driving. Those convicted of a violent felony are not permitted to drive unless 10 years have passed since conviction or five years have passed since they were released from custody; such individuals also must not have been convicted of another felony within the past five years or if they were they must have been released more than 3 years ago.

Virginia: Drivers may not be required to be listed in Virginia’s or the Federal Government’s sex offender registries or in the Virginia Crimes Against Minors Registry. Drivers also must not have been convicted of or pled guilty to committing or conspiracy to commit fraud, a sexual offence, an act of violence, or a felony involving the use of a motor vehicle.

Drivers Record Check

| Jurisdiction | Frequency | Max Moving violations | Major Moving Violations | DUI |
|--------------|------------------------------|--|-------------------------|---|
| Austin | At signup | 3 in past 3 years | (see note) | 0 in past 7 years |
| Baton Rouge | At signup | | (see note) | 0 in past 7 years |
| California | Quarterly or via Pull Notice | Points used instead: 2 in past 3 years | 0 in past 3 years | Never (implemented as 0 in past 10 years) |
| Chattanooga | At signup | 3 in past 3 years | 0 in past 3 years | 0 in past 7 years |
| Chicago A | Annual | 1 in past year | | 0 in past 5 years |
| Chicago B | Annual | 1 in past year | | 0 in past 5 years |
| Colorado | At signup | 3 in past 3 years | 0 in past 3 years | 0 in past 7 years |
| Columbus | Annual | Points used instead: 8 in past 3 years. | | 0 in past 7 years |
| Dallas | Biennial | 4 in any 12 month period in the past 36 months | (see note) | 0 in past 12 months 1 in past 5 years |
| DC | At signup | | (see note) | 0 in past 7 years |
| Detroit | Quarterly | 3 in past 3 years | 0 in past 3 years | 0 in past 7 years |
| Houston | Biennial | 2 in past 2 years | | 0 in past 10 years |
| Illinois | At Signup | 3 in past 3 years | 1 in past 3 years | 0 in past 7 years |
| Milwaukee | Biennial | 2 in the past 2 years | | past 10 years checked |
| Minneapolis | Annual | 3 (4 at renewal) in past 3 years, 2 in last year | (See note) | 0 in past 5 years if death/injury involved. 3 years otherwise |
| OKC | Annual | | (see note) | 0 in past 7 years |
| Seattle | Annual | | (see note) | 0 in past 7 years. |
| Spokane | Annual | 3 in past 3 years | 0 in past 3 years | 0 in past 7 years |
| St. Paul | Annual | 4 in past 3 years (2 in past year , 3 if | | 0 in past 10 years if death/injury |

| | | | | |
|----------|-----------|--------------------------------------|------------|----------------------------|
| | | currently a TNC driver) | | involved 3 years otherwise |
| Tulsa | At signup | 3 in 12 months in the past 24 months | (see note) | 0 in past 5 years |
| Virginia | At Signup | 3 in the past 3 years | (see note) | 0 in past 3 years |

Austin: Drivers may not have been charged with driving without insurance or driving with a suspended license, in the past three years.

Baton Rouge: TNACs must check the driving histories of applicants and permanently bar those convicted of a DUI, hit and run driving, reckless operation of a vehicle, vehicular flight from a law enforcement officer, negligent homicide involving a vehicle, or vehicular homicide in the past 7 years of driving. Also permanently barred from using a TNACs platform are those convicted of driving with a suspended or revoked license in the past 3 years.

California: California requires that TNCs participate in the California DMV Employer Pull Notice Program, which provides notice of new offences. Up until that program is fully available to them, TNCs are required to conduct quarterly record checks.

Chattanooga: The TNC or a third party must check the driving record of prospective drivers.

Chicago A: TNPs must check the driving histories of partners. Those ever convicted of reckless driving, hit and run, and driving with a suspended license are disqualified. Further disqualified are those who have had their licenses suspended or revoked in the past year. Drivers also may not have had a public chauffeur's or restricted public chauffeur's permit suspended, revoked or non-renewed in the past five years.

Chicago B: Drivers convicted of driving with a suspended or revoked license in the last 12 months will have their applications rejected; however, this disqualification and the one resulting from committing two or more moving violations can be removed by passing a remedial driving course of the regulator's choosing. Drivers also may not have had a public chauffeur's or restricted public chauffeur's permit suspended, revoked or non-renewed in the past five years.

Colorado: Records of checks must be kept for at least three years.

Columbus: Records must be obtained by driver and brought to the regulator as part of the licensing process. Drivers may not have any convictions for failing to stop at an accident/collision, in the past 7 years, or for manslaughter or homicide resulting from the operation of a motor vehicle.

Dallas: Drivers are disqualified from obtaining or renewing a permit if they have been at fault in more than two accidents in any 12 month period in the last 36 months.

DC: PVFHCs must check the driving histories of applicants and bar those convicted of a DUI, leaving after colliding, negligent homicide, aggravated reckless driving, fleeing from a law enforcement officer in a motor vehicle, or use of a motor vehicle to commit a crime in the

past 7 years. Also barred from driving are those convicted of driving with a suspended or revoked license in the past 3 years.

Milwaukee: The moving violations cut-off is discretionary as is the DUI cutoff. Provisional permits require an applicant to state that, within the last two years, they have not been convicted of DUI or 3 or more moving violations. By default, record check are conducted by the Milwaukee Police Department, but the department may, with council permission, designate third parties to conduct checks.

Minneapolis: Records must be kept for three years. Hit and run and reckless/careless driving are treated in the same manner as DUI.

Oklahoma City: Individuals convicted of dangerous driving within the past 5 years are disqualified as are those convicted of leaving the scene of an accident (no time limit mentioned). Active drivers can have their permit suspended, if they are convicted of three moving violations in a permit year or three non moving violation traffic law violations in a permit year.

Seattle: No convictions in past 7 years for alcohol or drug related offenses, reckless driving, hit and run or driving with a suspended or revoked license. No incidents in the past two years involving running a vehicle for hire business that suggest the driver would not comply with the city's regulations.

Spokane: Records must be kept for two years.

St. Paul: Hit and run, refusal to submit to a chemical test, and reckless/careless driving are treated in the same manner as DUI.

Tulsa: Drivers convicted in the past three years of driving with a suspended/revoked license and those convicted in the past five years of aggravated reckless driving, DUI, being in physical control of a vehicle while intoxicated, attempting to evade the police, or the use of a motor vehicle to commit a crime are not allowed to drive on a TNC's platform. If a driver has been convicted of hit and run driving, negligent homicide resulting from operation of a motor vehicle, or manslaughter resulting from operation of a motor vehicle they must have been convicted more than 10 years ago or they must have been released from confinement more than five years ago and they either must not have been convicted of another felony within the past five years or if they were they must have been released more than 3 years ago, in order to be eligible to drive. .

Additionally, prospective drivers must not have been at fault in more than 1 accident in the past 12 months.

Virginia: Within the past three years, a prospective driver may not have been found guilty of or pled guilty to DUI, refusal to submit to an alcohol or drug test, hit and run, eluding law enforcement, or a violation resulting in revocation of their license.

Zero Tolerance Policy

| Jurisdiction | Immediate Driver Suspension? | Investigation Reporting? |
|--------------|------------------------------|--------------------------|
|--------------|------------------------------|--------------------------|

| | | |
|-------------|-----|-----|
| Austin | No | No |
| Baton Rouge | Yes | No |
| California | Yes | Yes |
| Chattanooga | Yes | No |
| Chicago A&B | Yes | Yes |
| Colorado | No | No |
| Columbus | No | No |
| Dallas | No | No |
| DC | Yes | No |
| Detroit | Yes | No |
| Houston | No | No |
| Illinois | Yes | No |
| Milwaukee | No | No |
| Minneapolis | No | Yes |
| OKC | No | No |
| Seattle | No | Yes |
| Spokane | Yes | Yes |
| St. Paul | No | Yes |
| Tulsa | Yes | No |
| Virginia | Yes | No |

All jurisdictions require that TNC companies maintain a zero tolerance policy towards intoxicated driving. In many, a complaint alleging that a driver is operating a TNC vehicle under the influence must result in the immediate suspension of the driver and an investigation. Drivers may only be reinstated if cleared.

Some jurisdictions also require that complaints and the results of the ensuing investigations be reported on an annual basis. As far as it applied to p2p transportation platforms, both zero tolerance policies and reporting the results of zero tolerance investigations to regulators originated in the California PUC's September 2013 rulemaking.

DC: Washington DC also has zero tolerance policies for refusing service based on pickup location, drop off location, or a protected characteristic (including the use of a service animal) as well as derogatory language and rating a passenger on the basis of a protected characteristic.

Vehicle Requirements

| Jurisdiction | Max. Age | Doors | Max. Capacity | Trade Dress |
|--------------|----------|-------|---------------|-------------|
| Austin | None | 0+ | Unstated | Unmentioned |
| Baton Rouge | None | 0+ | Unstated | Required |
| California | None | 0+ | 7 | Required |
| Chattanooga | None | 0+ | Unstated | Required |
| Chicago A | None | 2+ | 10 | Required |

| | | | | |
|-------------|---|----|----------|-------------|
| Chicago B | 6 (8 with city inspection) | 2+ | 10 | Required |
| Colorado | None | 4+ | 8 | Required |
| Columbus | 10 model years at inspection | 3+ | Unstated | Optional |
| Dallas | None | 0+ | Unstated | Optional |
| DC | 10 model years at start of service. 12 max. | 4+ | 8 | Required |
| Houston | Seven model years or 150k mi. | 2+ | | Required |
| Illinois | None | 0+ | Unstated | Optional |
| Minneapolis | 10 model years or 150k mi. at inspection. | 4+ | 7 | Required |
| OKC | None | 3+ | 10 | Required |
| Seattle | 10 model years at license date | 0+ | Unstated | Optional |
| Spokane | None | 0+ | Unstated | Unmentioned |
| St. Paul | 10 model years or 150k mi. at inspection | 4+ | 7 | Required |
| Tulsa | None | 2+ | 9 | Unmentioned |
| Milwaukee | 10 model years at application date | 3+ | Unstated | Required |
| Virginia | None | 0+ | 8 | Required |

Baton Rouge: The vehicle must be owned or leased by the driver and may not be licensed as a vehicle for hire or a commercial vehicle.

California: If \$1.5 million of liability insurance is provided from trip acceptance to completion, then a vehicle capacity of up to 10 is permitted.

Chicago A: TNPs may not provide financing for or have beneficial interest in transportation network vehicles. Vehicle may not be a salvage vehicle. No vehicle may be used for more than 10 hours in a 24 hour period.

Chicago B: TNPs may not provide financing for or have beneficial interest in transportation network vehicles. Vehicle may not be a salvage vehicle. No vehicle may be used for more than 10 hours in a 24 hour period.

Columbus: Except for wheelchair accessible vehicles, no seats may require the movement of others to access. Vehicles may not be unclean or unsightly. Peer to peer companies may not own or lease vehicles used on their networks.

DC: The vehicle must be owned or leased by the driver and may not be licensed as a vehicle for hire or a commercial vehicle.

Houston: 'The vehicle may not be classified as salvage, junk, rebuilt-salvage, total loss, or non-repairable.' Wheelchair accessible vehicles may be operated beyond the applicable age and mileage limits, so long as they are inspected and approved, before permit expiration, by

a facility authorized by the regulator. Vehicles must have a fire extinguisher. TNCs may not own or provide financing for vehicles used on their network. Other licensed for hire vehicles may not be operated as TNC vehicles.

Milwaukee: 32” of rear seat legroom is required. Vehicles must have a dome light (illuminated roof sign).

Minneapolis: Minneapolis prohibits advertising, aside from approved trade dress. It also does not permit TNCs to own or provide financing for vehicles used on transportation networks, unless approved by the regulator.

St. Paul: Minneapolis prohibits advertising, aside from approved trade dress. It also does not permit TNCs to own or provide financing for vehicles used on transportation networks, unless approved by the regulator.

Tulsa: Vehicles classified as salvage, rebuilt, junk, total loss, or an equivalent cannot be used.

Vehicle Inspections

| Jurisdiction | Frequency | Inspector |
|--------------|-------------------------------------|---|
| Austin | Annual | State mandated inspection |
| Baton Rouge | At signup | TNAC’s choice |
| California | Annual | Facility Licensed by the California Bureau of Automotive Repair |
| Chattanooga | Annual | TNC’s choice |
| Chicago A&B | Annual | City licensed or regulator designated facility |
| Colorado | Annual | Certified Mechanic |
| Columbus | Twice a year | ASE Certified Mechanic and City Inspector |
| Dallas | Annual | ASE Certified Mechanic |
| DC | At signup | TNAC’s choice |
| Detroit | Annual | Rasier’s choice |
| Houston | Annual and Post Collision | Regulator designated facility |
| Minneapolis | Annual | City Approved |
| OKC | Annual | City Inspector and Master Technician (age/mileage based) |
| Seattle | Annual | City Approved Mechanic or Technician |
| Spokane | Annual | Uber’s choice |
| St. Paul | Annual | City Approved |
| Tulsa | Required with unspecified frequency | TNCs choice |
| Milwaukee | At random | City |
| Virginia | Annual | State Police Approved Facility |

Austin: All passenger vehicles in Texas must undergo a 20 point inspection once a year. Those registered in Williamson and Travis counties (which contain most of Austin) must also pass an emissions test.

Baton Rouge: Vehicles must pass a TNAC or third party administered safety and general appearance inspection.

California: Vehicles must pass a 19-point inspection.

Chattanooga: Vehicles must be rust free and must pass a 21 point inspection (22 for wheelchair accessible vehicles).

Chicago A&B: 21 point inspections (22 for wheelchair-accessible vehicles)

Colorado: Vehicles must pass a 19-point inspection. The regulator also may inspect them at any time.

Columbus: Vehicle must pass inspection specified by regulator. The regulator will also re-inspect all vehicles at least once during the licensing term, for a total of two inspections per year. The inspecting mechanic may not be employed by the driver / peer to peer company, or have a vested interest in the driver, peer to peer company, or the owner of the vehicle. Vehicles that fail an inspection can only be re-inspected by the mechanic that failed them.

Dallas: A 31 point inspection is required.

DC: Vehicles must pass a certified mechanic administered safety and general appearance inspection. This is not required if the vehicle is compliant with an annual state-required inspection.

Detroit: The regulator has discretion over the requirements of vehicle inspections. At the very least, they must include a standard 19-point inspection.

Houston: Depending on which is applicable at the time, a vehicle may not be in service if its AC or heating is not functioning. Vehicles are subject to a 20-point inspection.

Oklahoma City: Inspections are carried out by the city at renewal. Vehicles that are three model years old or older and those with more than 150,000 miles require an additional inspection by an ASE certified master technician. Additionally all vehicles that are involved in an accident where more than cosmetic damage is suffered must be inspected by the city and an ASE certified master technician before returning to service.

Milwaukee: Inspections are carried out by the city at random or in response to complaints.

Minneapolis: Vehicle inspection guidelines are not set in the regulations and will be determined by the regulator.

Seattle: The inspecting mechanic/technician may not own, lease, or drive a vehicle for hire.

Spokane: 11 point inspection.

St. Paul: Vehicle inspection guidelines are not set in the regulations and will be determined by the regulator.

Tulsa: TNCs are responsible for conducting or having a third party conduct periodic safety inspections. Vehicles that do not pass, must be immediately suspended from service.

Accessible Service:

Austin: TNCs must reach out to community organizations that have ADA vehicles, in order to encourage vehicle owners and operators to join the platform. They must report progress along these lines to the city on a quarterly basis.

All TNC apps must implement an accessible service indicator, within three months of executing an agreement with the city. If a driver cannot provide accessible service to a passenger that has indicated a need for it, the TNC must identify an alternate arrangement for the passenger.

\$0.10 per ride must be set aside to be spent on supporting the TNC's riders that require ADA accommodation.

TNCs cannot allow drivers to refuse or charge more to passengers using mobility assistance equipment or service animals. If transporting a service animal would pose a serious health threat to the driver, the TNC must provide an alternate driver.

California: Apps must allow customers to indicate that they require a wheelchair accessible vehicle. The number of requests received for wheelchair accessible service and the number of such requests refused must be reported annually.

TNCs must also provide timelines for making apps and websites WCAG 2.0 AA compliant and for modifying apps to allow customers to indicate that they are accompanied by a service animal.

Chattanooga: Drivers must comply with all applicable laws regarding the accommodation of service animals.

TNCs must reach out to community organizations about their needs for ADA vehicles. The regulator can request that the results of this outreach be reported, though it must be reported annually, regardless.

Passengers must be able to indicate their need for a wheelchair accessible vehicle, and TNCs are required to connect them to companies or drivers who can provide such vehicles.

Chicago A&B: By 2015, all TNP platforms must be accessible to the visually and hearing impaired. TNPs must provide a way for a customer to receive wheelchair accessible service. Drivers may not rate passengers based on their disabilities.

Drivers with chauffeur's licenses must serve passengers with service dogs.

Cincinnati: App must provide a link, app link, or phone number for local accessible service providers.

Colorado: A passenger's disability may not result in them being charged more for service. Drivers may not refuse to transport service animals. If a driver is unable to transport a customer's mobility equipment, they must refer them to another driver or transportation service provider who can.

Columbus: Apps must include a mechanism whereby an available driver may be contacted and asked whether or not their vehicle can accommodate an individual with disabilities.

Dallas: Operating authorities are required to state on their website that wheelchair accessible vehicles are available upon request.

Wheelchair accessible service may not have a higher rate than non-accessible service. When a wheelchair accessible vehicle is requested, the company that fielded the request must cause one to be provided, without unreasonable delay.

DC: Companies are required to produce a report detailing how they intend to increase access to wheelchair accessible service. They also must ensure that their websites and apps are usable by the blind, visually impaired, deaf, and hard of hearing.

No additional charges may be levied on the disabled, in the course of accommodating them. If a wheelchair cannot fit into a vehicle, then no cancellation fee may be charged.

Drivers must be trained in how to load and unload wheelchairs and in how to treat disabled passengers with courtesy and respect.

Houston: All permittees and registrants (this covers TNCs) are required to provide "consistent and equivalent service" to the disabled. Failing to do so can result in revocation or suspension of licenses / permits.

If a TNC cannot provide accessible service to a passenger, it must direct them to a licensed provider that can.

Illinois: TNC drivers must comply with all applicable laws regarding the accommodation of service animals.

Disabled customers cannot be charged more for TNC service as a result of their disabilities. If a TNC cannot provide accessible service to a passenger, it must direct them to an alternate provider, if one is available.

Oklahoma City: Drivers are required to assist passengers who use wheelchairs, but are not required to carry or lift them. Drivers are also required to assist with the assembly and disassembly of wheelchairs, so long as tools are not required. Additional fees may not be

assessed for aiding a wheelchair bound passenger in these ways. Furthermore, if a driver cannot safely transport a passenger and their wheelchair, they are responsibly

Service animals may not be refused. Their users are not required to show documentation of the animals status as a service animal, though they may be asked what the animal has been trained to do.

Minneapolis: TNCs that do not provide wheelchair accessible service must direct customers requiring one to a licensed provider that can. TNCs incapable of providing wheelchair service may be subject to an additional licensing fee of \$10,000 per annum.

Seattle: Apps must have the option to indicate the need for a wheelchair accessible vehicle, and must direct customers to a method for obtaining such a vehicle (if the TNC has no such vehicles on the network, then the customer must be directed to a transportation provider that can provide wheelchair accessible service).

St. Paul: TNCs that do not provide wheelchair accessible service must direct customers requiring one to a licensed provider that can. TNCs incapable of providing wheelchair service may be subject to an additional licensing fee.

Tulsa: A passenger's disability may not result in them being charged more for service.

Driver Responsibilities

| Jurisdiction | Cash Transactions Allowed |
|---------------------|----------------------------------|
| Austin | Yes |
| Baton Rouge | Yes |
| California | Yes |
| Colorado | Yes |
| Columbus | No |
| Chattanooga | Yes |
| Chicago A&B | Yes |
| Dallas | Yes |
| DC | Yes |
| Detroit | Yes |
| Houston | Yes |
| Milwaukee | Yes |
| Minneapolis | Yes |
| OKC | Yes |
| Seattle | No |
| Spokane | Yes |
| St. Paul | Yes |
| Tulsa | Yes |
| Virginia | Yes |

Currently, no US p2p regulations permit drivers to accept trips in any other manner than

through a dispatch platform (unless they are separately license to do so).

Austin: TNCs cannot allow drivers to refuse or charge more to passengers using mobility assistance equipment or service animals. If transporting a service animal would pose a serious health threat to the driver, the TNC must provide an alternate driver.

Chicago A&B: TNCs have an affirmative duty to respond for requests from designated underserved areas. They must report drivers who fail to comply.

Passengers must be able to opt out of being rated.

Columbus: Drivers may not discriminate based on starting point or end point.

Dallas: Drivers may not refuse a customer unless, the customer is disorderly, the driver is already engaged, the driver has reason to suspect the customer is engaged in unlawful conduct, the driver reasonably fears for their safety.

Houston: Drivers may not discriminate. Drivers must operate their vehicles in such a way as to accommodate the comfort of their passengers. Drivers may not use offensive, violent, or threatening language or gestures. Drivers may not “create by chemical means any noxious and unreasonable odor.” Drivers must inspect their vehicles after each fare, ensuring cleanliness and reporting any items left behind.

Minneapolis: Drivers may not refuse to convey an orderly passenger and licensees have an affirmative duty to respond to requests. Licensees may be held responsible if their drivers fail to respond to a request from an orderly passenger.

Seattle: Payment may only be made via the TNC’s electronic dispatch system. Drivers may not refuse to transport someone unless, the passenger is acting in an endangering manner, the passenger fails to provide a destination, the driver has already been dispatched to another customer.

St. Paul: Drivers may not refuse to convey an orderly passenger and licensees have an affirmative duty to respond to requests. Licensees may be held responsible if their drivers fail to respond to a request from an orderly passenger.

Tulsa: Discrimination is prohibited.

Disclosures to Passengers

| Jurisdiction | Fare Calculation | Receipts | Pre-Pickup In App Driver / Vehicle Identification |
|---------------------|-------------------------|-----------------|--|
| Austin | Yes | Electronic | Photo, vehicle photo/description, license plate |
| Baton Rouge | Yes | Electronic | No requirement |
| California | Yes | Electronic | Photo, vehicle photo, license plate |
| Chattanooga | Yes | Electronic | |
| Chicago A&B | Yes | Electronic | Photo, name, vehicle photo, license plate |
| Cincinnati | Yes | Electronic | Photo, name, vehicle photo, make and |

| | | | |
|-------------|---------------|---------------------|---|
| | | | model, licence plate. |
| Colorado | Yes | Electronic | No requirement |
| Columbus | Yes | Electronic | Photo, first name, vehicle photo, peer-to-peer driver's license number, license plate |
| Dallas | Yes | Electronic | No requirement |
| DC | Yes | Electronic | No requirement |
| Detroit | Yes | Electronic | Photo, vehicle photo/description (including license plate) |
| Houston | Yes | Electronic | Photo, vehicle photo, license plate |
| Illinois | Yes | Electronic | Photo, license plate number |
| Milwaukee | Yes | Electronic or paper | No requirement |
| Minneapolis | Yes | Electronic | Photo, first name, vehicle photo, license plate |
| OKC | Yes | Electronic | No requirement |
| Seattle | Yes | Electronic or paper | Photo, license plate |
| Spokane | Yes | Electronic | Photo, name, vehicle make and model, license plate |
| St. Paul | Yes | Electronic | Photo, first name, vehicle photo, license plate |
| Tulsa | Yes | Electronic | No requirement |
| Virginia | Not Mentioned | Not Mentioned | Photo, license plate |

All jurisdictions require that the fare calculation be disclosed to the passenger along with any deviation from the normal rates (e.g. surge pricing).

Austin: If surge pricing is in effect, riders must confirm that they have been alerted to this fact. Riders must also be able to view a fare estimate at all times, prior to a trip.

Receipts must include origin, destination, and total amount paid.

Baton Rouge: Receipts include origin, destination, total time, distance, and a breakdown of the fare.

California: Receipts include a notice of the company's zero tolerance policy as well as a method for reporting zero tolerance complaints.

Chattanooga: Receipts must include trip origin, destination, duration, and destination as well as a breakdown of the fare.

Chicago A&B: Drivers must display an ID card at all times. Surge fares may not exceed the fare estimate by more than 20%. Drivers with Class B TNPs must also display their chauffeur's license. Passengers must be able to opt out of being rated.

Cincinnati: Receipt must be provided within 24 hours.

Colorado: Receipts include the trip’s origin, destination, duration, and distance, the fare and how it was calculated, and the driver’s first name and telephone number.

Columbus: Drivers and passengers must be able to rate one another, though these ratings may not be based on unlawful discrimination.

Dallas: Drivers must display their permit, in a manner that is visible to their passenger. Drivers are also required to display a sign inside their vehicle that includes the drivers first name and picture, the vehicle permit number, information on how to make a complaint, and the rate of fare. This can also be displayed in app.

Receipts must include the fare rate, the total fare, a breakdown of the fare, trip distance, trip duration, the name of the operating authority, the driver’s first name and permit number, the vehicle permit number.

DC: Receipts include origin, destination, total time, distance, and a breakdown of the fare. Companies must review a fare that is 20% or \$25 (whichever is less) higher than the estimated fare.

Detroit: Receipts include origin, destination, and a breakdown of the amount paid.

Houston: A receipt must be provided, but its specifications, aside from including contact information for customer service, are unaddressed.

Illinois: A receipt must be provided including the origin and destination of the trip, the total time and distance of the trip, and an itemization of the total fare paid.

Milwaukee: Drivers are required to display their city issued license card in a location that is clearly visible to passengers at all times and is illuminated at night.

Minneapolis: Receipts include the trip’s origin, destination, duration, and distance, the fare and how it was calculated, the driver’s first name, and a customer service telephone number.

Seattle: If the driver is wearing a costume, they have to display a photo of themselves in the costume in addition to their for-hire license.

Spokane: Receipt must include the trip’s origin and destination as well as the total amount paid.

St. Paul: Receipts include the trip’s origin, destination, duration, and distance, the fare and how it was calculated, the driver’s first name, and a customer service telephone number.

Fare and Waiting Time Rules

| Jurisdiction | Fare Restrictions | Minimum Dispatch Time |
|---------------------|--------------------------|------------------------------|
| Austin | See Below | None |
| Baton Rouge | None | None |

| | | |
|-------------|-----------|------|
| California | None | None |
| Chattanooga | See Below | None |
| Colorado | None | None |
| Columbus | None | None |
| Dallas | None | None |
| DC | None | None |
| Detroit | None | None |
| Houston | None | None |
| Illinois | None | None |
| Milwaukee | None | None |
| Minneapolis | None | None |
| OKC | None | None |
| Seattle | None | None |
| Spokane | None | None |
| Tulsa | None | None |
| Virginia | None | None |

Austin: Surge pricing cannot be implemented during a period of “abnormal market disruption.” This is defined as:

“any change in the ground transportation market, whether actual or imminently threatened, resulting from stress of weather, convulsion of nature, failure or shortage of electric power or other source of energy, strike, civil disorder, war, military action, national or local emergency, or other cause of an abnormal disruption of the market which results in the declaration of a state of emergency by the governor”

DC: During a state of emergency, the surge multiplier may only be as high as the next multiplier down from the highest three multiples seen on separate days over the past 60 days.

Chattanooga: Surge pricing is prohibited during times of “abnormal market disruption.” This covers any circumstance where a state of emergency is declared by the Mayor, County Mayor, Governor, or President.

Illinois: Taxis are permitted to charge TNC fares, if they are summoned through a TNC app.

Physical / Telepresence

| Jurisdiction | Local Office | Support Phone # | List Regulator Contact Info |
|--------------|--------------|-----------------|-----------------------------|
| Austin | No | Yes | No |
| Baton Rouge | No | Yes | Yes |
| California | No | No | Yes |
| Chattanooga | No | Yes | Yes |
| Colorado | No | Yes | No |
| Columbus | No | No | Yes |
| Dallas | No | No | Yes |

| | | | |
|-------------|-----|-----|-----|
| DC | No | No | Yes |
| Detroit | No | No | No |
| Houston | Yes | Yes | No |
| Illinois | No | No | No |
| Milwaukee | No | No | Yes |
| Minneapolis | Yes | Yes | Yes |
| OKC | No | No | No |
| Seattle | No | Yes | Yes |
| Spokane | No | No | No |
| St. Paul | Yes | Yes | Yes |
| Tulsa | No | No | No |
| Virginia | No | No | No |

Austin: TNCs must have an agent for service of process in Austin.

Baton Rouge: TNACs must have a registered agent in East Baton Rouge Parish.

Chattanooga: TNCs must have a registered agent in the state of Tennessee.

DC: Companies must have a registered agent in the District of Columbia.

Detroit: “Rasier shall maintain an agent for service of process in the city of Detroit”

Houston: TNCs must maintain a place of business within the city, where notices can be served.

Minneapolis: TNCs must maintain a physical location within 12 miles of city hall where notices may be sent and where records may be viewed.

Seattle: TNCs have to provide a toll free customer complaint line that is answered at all hours it has drivers on its platform. There is a requirement that TNCs have a full staffed 9am-5pm office, but it is not specified that this office must be in Seattle.

Spokane: Uber must maintain an agent in Spokane. It also must list a customer service e-mail address or telephone number on its website.

St. Paul: TNCs must maintain a physical location within 12 miles of city hall where notices may be sent and where records may be viewed.

Virginia: Rasier must maintain a registered agent in the state of Virginia.

Data Reporting

| Jurisdiction | Average Hours/Miles | Wheelchair Requests | Geographic Service | Accidents | Fare Refusal | Individual trip data |
|--------------|---------------------|---------------------|--------------------|-----------|--------------|----------------------|
|--------------|---------------------|---------------------|--------------------|-----------|--------------|----------------------|

| | | | | | | |
|-------------|-------|-----|-----|-----|----------------------|---------------|
| Austin | No | Yes | Yes | No | No | No |
| Baton Rouge | No | No | No | No | No | Investigation |
| California | Yes | Yes | Yes | Yes | No | Investigation |
| Chattanooga | No | No | No | No | No | No |
| Chicago | Yes | Yes | Yes | Yes | Yes | Investigation |
| Cincinnati | No | No | No | No | No | Investigation |
| Colorado | No | No | No | No | Yes | Investigation |
| Columbus | No | No | No | No | No | Investigation |
| Dallas | No | No | No | No | No | No |
| DC | No | No | No | No | No | No |
| Detroit | No | No | No | No | No | No |
| Houston | Hours | Yes | Yes | Yes | No | Investigation |
| Illinois | No | No | No | No | No | No |
| Milwaukee | No | No | No | No | No | Investigation |
| Minneapolis | Yes | Yes | Yes | No | No | Investigation |
| OKC | No | No | No | No | No | Investigation |
| Seattle | No | Yes | Yes | Yes | No | Investigation |
| Spokane | No | No | No | No | No | No |
| St. Paul | Yes | Yes | Yes | No | Yes (if a violation) | Investigation |
| Tulsa | No | No | No | No | No | Investigation |
| Virginia | No | No | No | No | No | Investigation |

Austin:

TNCs must provide quarterly reports to the city on effectiveness in filling transit gaps, rider pickup and dropoff patterns (both temporal and geographic), cost of trip (including total time surge was active), length of trip, and ADA service comparison.

TNCs must reach out to communities with ADA compliant vehicles and to underserved communities. They are required to file reports of this outreach and its result on a quarterly basis.

Baton Rouge: TNACs have to file quarterly reports of the number of new drivers and vehicles they register.

California: The number of drivers that qualify to drive for a TNC via its driver training program and information as to whose insurance paid for what in the aftermath of an accident are to be reported annually. The regulator may, after receiving a complaint, inspect the company's records as reasonably necessary.

Chattanooga: TNCs must annually provide the regulator with 25-100 unique driver identification numbers. The regulator may, once a month, request copies of the records held by the TNC for up to 15 of those drivers. The records must include, proof that the driver's vehicle passed the required inspection, proof that a background check was conducted as required, proof that the TNC has ensure the driver meets other regulatory requirements. TNCs are required to provide for visual inspection on a quarterly basist any documents detailing self reported infractions by drivers.

For the first two years of the ordinance, the regulator will be allowed, quarterly, to visually inspect records detailing the number of drivers on the TNCs network. After two years, the regulator will instead be allowed to visually inspect records of drivers working not less than 20 hours per week.

Chicago A&B: The city requires means to track all active drivers in real time, for law enforcement and emergency response purposes. TNCs have to report information on drivers who have been suspended or banned as a result of code or terms of service violations.

Cincinnati: According to J. Kintz "City can inspect our records for compliance with TNC licensing requirements, but City Solicitor said in writing does this does *not* extend to trip and driver data. If the city did, though, want to access driver files to verify we are collecting required info, we would at that time go down the "random audit of a limited sample" path that other cities have used. There are some protections in place to prevent information that the city obtains in the course of verifying our compliance from being released to third parties, to the extent permissible under law."

Colorado: The regulator may, after receiving a complaint, inspect the company's records as reasonably necessary.

Dallas: The regulator may request to inspect driver availability records as detailed in the section below.

Houston: Data must be reported quarterly and at any other time as requested by the regulator. Additional data that must be tracked includes: total revenue, the split of that revenue between the TNC and its drivers, the total number of permitted vehicles operating on the TNC's system, the number of those vehicles that are accessible, the number of trips to the George Bush and William P. Hobby Aiports, the total number of wheelchair accessible trips completed,

Minneapolis: Records may be inspected by the regulator in response to a passenger complaining or alleging a rules violation. Additionally various statistical reports may be requested at any time.

Oklahoma City: At the end of each month, the TNC must provide a list to the regulator of all the vehicles that were permanently deactivated.

Seattle: Adverse findings and accidents involving drivers while they are active on a TNC dispatch system must be reported to the regulator once the TNC becomes aware of them. TNCs also have to report if they become aware of an adverse finding that would make a driver ineligible to have a license or to have been granted a license. If a driver is the victim of a crime and has not reported it to 911 the TNC is required to do so. The TNC is obligated to report passenger complaints to the regulator, quarterly.

Spokane: Uber must report the number of trips it provides each month within the city.

St. Paul: Information about all alleged violations of the cities rules must be maintained. Data can be requested at the discretion of the regulator.

Virginia: Rasier must provide virginia with a list of 1000 unique identifier numbers for drivers. At any time, the DMV may request that Rasier provide them with the driver information records it is required to keep (see section below) in electronic format within one business day.

Record Keeping

Austin: TNCs must maintain detailed records of all driver, past and present as well as any other information required by their agreement with the city. The TNC must pay to have this data audited by an agreed upon 3rd party, at most four times a year.

Baton Rouge: TNACs must keep a registry of affiliated drivers (and presumable permanently barred applicants). They also must maintain whatever records are needed for enforcement purposes (trip level data).

California: TNCs must maintain records of all trips provided by drivers on their networks. They are also required to maintain records of vehicle inspections.

Chicago A&B: Criminal and driver's record check information must be kept for three years.

Cincinnati: TNCs must maintain up to date records of the drivers and vehicles on their platform, all trips, and all driver applications/background checks, for six months.

Colorado: Vehicle inspection records need to be kept for 14 months, driver record checks for 3 years, and criminal record checks for 5 years.

Columbus: TNCs need to keep the following records for 6 months: electronic trip records (including date, vehicle, driver, and total fare/donation) and vehicle records (including drivers, vehicle attributes, and the number of hours each driver is available or actively providing trips). These records may be inspected by the regulator in response to a passenger complaining or alleging a rules violation.

Dallas: Operating authorities must maintain real time records that record for each driver, when they are available, when they have accepted a ride request, and when they have completed a ride request. These records must be maintained for 90 days.

DC: Companies must maintain whatever records are needed for enforcement purposes.

Detroit: Rasier must keep records of all partners on the uberX platform.

Houston: Records must be kept of all trips, partners, and accidents.

Illinois: None

Milwaukee: Drivers are responsible for keeping trips sheet data covering the previous 90 days.

Minneapolis: Records of all operations must be maintained for at least three years.

Oklahoma City: Trip sheets must be kept for 90 days.

Seattle: Must maintain records of background checks, driver's record checks, and vehicle inspections. Must maintain operational records for two years.

Spokane: Uber must keep background check records for 2 years.

St. Paul: Records of all operations must be maintained for at least three years.

Tulsa: TNCs must maintain records of all vehicle activity over the past 90 days.

Virginia: Rasier must maintain up to date records for each driver of: the required background and driving checks, proof of personal auto insurance, driver's license, SSN, vehicle registration cards for each vehicle used, and proof of vehicle inspection.

Language Limiting Regulatory Oversight

Baton Rouge:

"Except for the rules and regulations necessary to enforce the provisions of this chapter, transportation network application companies, operators, and services shall be exempt from regulation by the Taxicab Control Board including any rules or regulations requiring a transportation network company to:

- (1) Collect or transmit data or information about a customer or a customer's trip to the Commission; or
- (2) Provide the Taxicab Control Board with a list or inventory of drivers or vehicles that are associated with a transportation network application company."

Colorado: "Notwithstanding any other provision of law, transportation network companies, as defined in section 40-10.1-602(3), are governed exclusively under part 6 of this article."

DC:

“The (DC Taxicab) Commission shall not require a company that provides digital dispatch to sedan-class vehicles to produce to the Commission a list or inventory of vehicles or operators affiliated with the service.”

“The (DC Taxicab) Commission shall not require a company that provides or uses digital dispatch for private or public vehicles-for-hire to collect or transmit data or information about a customer or a customer’s trip; provided, that anonymous trip data collected by a taxicab meter system shall be collected and transmitted to the Commission for all trips.”

Privacy

Baton Rouge: No passenger’s personal information, including full name, e-mail address, and phone number, may be provided to a driver.

Chicago: TNPs need not provide personally identifying customer data to the city.

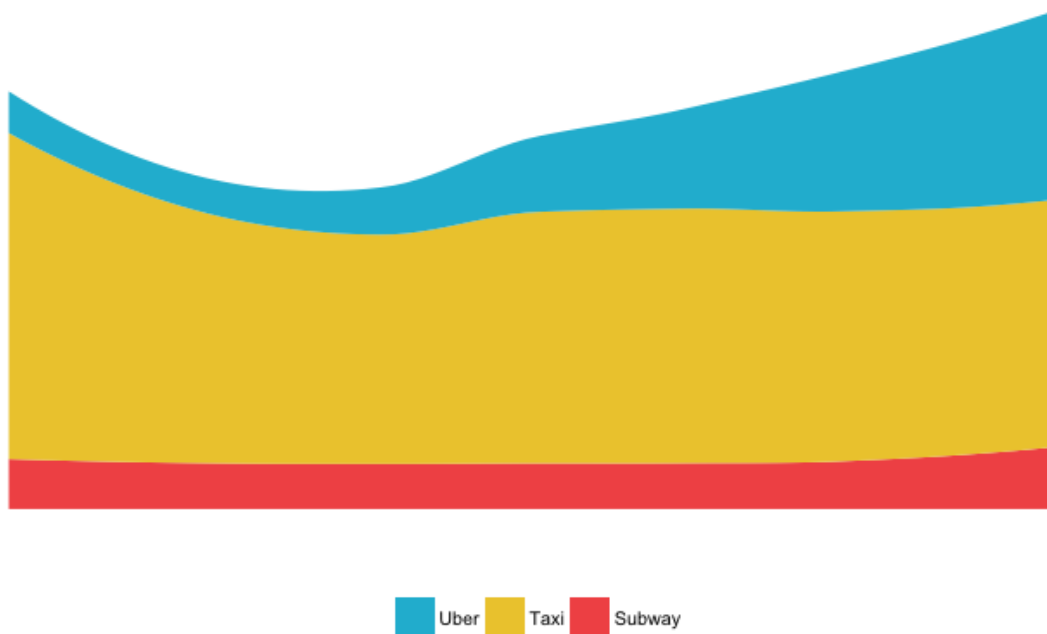
Colorado: Personally identifiable information of users may not be disclosed to a third party unless: the user consents, disclosure is required by a legal obligation, disclosure is required to protect or defend the terms of use of the service or to investigate violations of those terms and conditions.

According to the SFMTA, the average number of trips per taxi fell by 65% between January 2012 and August 2014. The DC Taxicab Commission is projecting a 10% drop in number of taxi rides between 2013 and 2014.

Does this mean that taxi drivers are suffering because of TNCs?

- No; more taxi drivers are simply choosing to drive on the Uber platform, keeping 80% of their fares while setting their own hours. If anything, TNCs have increased the demand for drivers. Taking one major Uber market for which the necessary data is available as an example: the total number of trips is on the rise - and each of these trips requires a driver.

Friday and Saturday Night Trips in a Top-10 US Metropolitan Area



- In San Diego, to take another example, rides per taxi decreased not because taxi drivers were getting less work but because they were choosing to work with TNCs and leaving their old cabs [back at the garage](#).
- Taxi drivers are making this same choice in San Francisco: the San Francisco Cab Drivers Association reported that one-third of its drivers switched to TNCs in a single [12-month period](#).
- And it's not just California: from Seattle to Miami, taxi drivers are [switching](#) to work with TNCs in order to earn more in a safe and flexible working environment.

Are TNCs destroying the taxi industry?

- No; the advent of TNCs is forcing the taxi industry to get better.
- The arrival of TNCs is forcing a long overdue conversation about which taxi regulations are truly necessary and which are simply hurting the industry. We saw this in Seattle and we [see it again](#) in San Francisco where increased competition from TNCs has prompted the SFMTA to abolish unnecessary and outdated fees.
- Competition from TNCs is also pushing taxi companies themselves to modernize. For example, only once taxis faced healthy competition from TNCs did they start to incorporate hailing apps, which are now standard across taxi fleets from San Francisco to New York.
- Evidence from New York suggests that taxi fleets that adopted hailing apps have seen their business [hold steady or grow](#), in stark contrast to those that failed to adapt to this new technology.

If there are fewer taxis on the road and more TNC cars, won't poor and peripheral areas suffer?

- No; our data shows that Uber [serves all neighborhoods](#) of a city well. Taxis quite simply do not serve [any](#) neighborhood nearly as well, and the difference is largest in traditionally disadvantaged neighborhoods. This trend is only going to continue: at the start of this year, [64% of the urban population owned a smartphone](#) - a number that's growing at the [rate of 10% each year](#) and most rapidly among households with an annual income of less than \$30,000.