

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

1. La justificación dada por el CNMC sobre requisitos de ejercicio relacionados con la regulación asociada a cada una de las instalaciones del alojamiento y a las características del edificio así como los requisitos de acceso se basa en que "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 nosotros la justificación de estos requisitos se encuentra en la garantía de las expectativas del cliente así como de su comodidad, el cumplimiento de los requisitos sanitarios y la protección de sus derechos. Por parte de la AAPP se establecen mínimos que permitan proteger la seguridad y salud del cliente. Estas exigencias no son desproporcionadas en cuanto que la protección de la salud se encuentra por encima de cualquier otra referencia y se tienen que adecuar a la normativa sectorial específica.

2. La justificación del CNMC sobre la categorización se basa en 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." En cuanto a la categorización, por nuestra parte no se busca la estandarización de la oferta sino en que la información facilita al cliente su elección y sitúa al alojamiento dentro de lo que espera un cliente de, por ejemplo un hotel de 5 estrellas, consciente de que cuantos más servicios recibe más coste debe soportar. Se evita defraudar al cliente y se logra que un determinado número de estrellas responda a unos mínimos que no induzcan a confusión. A partir de esos criterios la libertad empresarial permita individualizar el producto para hacerlo distinto y más atractivo al cliente. La AAPP garantiza mínimos en la prestación de servicios

A partir del desconocimiento, que parece ser que muestran el autor o autores del estudio, sobre las sentencias en firme, por fallos del Tribunal Supremo, sobre la ilegalidad de la aplicación de la ratio 1/30 (taxis-VTC), existente anteriormente a la aplicación de la transposición a la legislación española de la directiva CEE 123/2006. les dejo enlace a un artículo al respecto, publicado en febrero de 2014

<http://lahoradeltaxi.com/2014/02/12/autorizaciones-de-vtcs-solicitadas-y-concedidas-al-amparo-de-la-legislacion-vigente-desde-2009/>. Por lo que, tras lo mencionado anteriormente, poco, o nada, se puede o se debe comentar al respecto, puesto que de una premisa falsa, siempre se llega a una conclusión errónea. En cuanto a la acepción, tan de moda en la actualidad ¿Economía colaborativa? suena a sarcasmo, puesto que la interacción de intereses particulares, para obtener beneficios comunes, es una actividad natural en la conciencia de los seres racionales desde que lo somos, por lo tanto tampoco merece la pena comentarlo, sino es desde el ámbito del espectáculo. Ya escribía Tirso de Molina "... porque como las paga el vulgo, es justo; hablarle en necio para darle gusto.

Absolutamente en desacuerdo. Son propias de economías reguladas, pseudo comunistas o dictatoriales. La sociedad de la información facilita que se pongan en uso medios materiales que hasta ahora, no eran operativos. ¿Quién puede estar en desacuerdo con la apertura de autovías? Pues en los años 80 se plantearon quejas, similares a las de estos sectores, por los pueblos que iban a dejar de tener la clientela "de paso" como hasta entonces. Podemos volver a los minifundios, deshacer la concentración parcelaria, fomentar el arado animal, cerrar

autovías.....así favorecemos a sectores que han sido perjudicados por el simple avance tecnológico.

CCIES como asociación de empresas prestadoras de servicios públicos, por su propia razón de ser, entiende que bajo las diversas fórmulas de colaboración público privada, aquellos servicios que las Administraciones consideren necesario ofrecer a los ciudadanos, han de ser prestados en un entorno de regulación, sea cual sea la fórmula de autorización administrativa utilizada: contratos de gestión interesada, concesiones, encomiendas de servicios, etc. Las alternativas, bien de prestación directa por parte de la Administración o de mercados totalmente liberalizados, se alejan de nuestros postulados. En este sentido, la mayor parte del argumentario utilizado por la CNMC, en el texto objeto de consulta pública, para justificar la necesidad de un sector regulado, coincide con la filosofía de nuestras empresas asociadas (como se pondrá de manifiesto en el documento que CCIES está preparando al efecto). Sin embargo, determinados conceptos que ponen en cuestión esta necesidad de un marco regulatorio, que aparecen en este mismo texto de la CNMC, deberemos rebatirlos. En nuestra opinión, los servicios de transporte de viajeros proveen una oferta dirigida a atender líneas de deseo de desplazamientos y/o a dar una cobertura territorial homogénea, que permita ofrecer condiciones de movilidad equivalentes a los ciudadanos, para que puedan desarrollar sus actividades, como alternativa sostenible al uso del vehículo privado. Se establecen así determinados corredores de tráfico, que en ciertos segmentos disponen de demandas potentes, pero en otros, por razones técnicas, la oferta va a estar siempre sobre dimensionada. Dejar al libre mercado la regulación de estas ofertas diferenciales acaba comportando, como ya se ha vivido en España, la degradación del servicio en los entornos de menor demanda y la pérdida de cuota de mercado en relación al vehículo privado, o lo que es peor, la supresión de oportunidades de realización personal para los colectivos más dependientes del transporte público. Es esta a nuestro entender la razón máxima de la necesidad de ofrecer como servicio público, administrativamente regulado y privadamente operado, una oferta integral, homogénea, plural en cuanto a operadores de transporte, pero que garantice, a todos, la estabilidad a largo plazo del sector y ayude a ganar cuota respecto a los modos menos sostenibles de desplazamiento de las personas.

Claro que estoy de acuerdo. . Todo debe estar regulado para no entrar en lo que sería un mercado tercermundista

Como bien es cierto, en todos los sectores son necesarios unos requisitos de responsabilidad en la prestación de servicios y ejecución de proyectos.

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.

Creo que la regulación actual es excesiva e impide la libre competencia, especialmente limitando la prestación del servicio en casos concretos. Hay externalidades que no han sido tenidas en cuenta, y que bajo mi punto de vista tienen cierta importancia, porque afectan profundamente a la calidad de vida de las personas. El envejecimiento de la población, la dependencia, y la discapacidad en un contexto de crisis económica en la que se retiran ayudas y se congelan pensiones, requiere una mejora de la competitividad de los servicios de transporte para estos colectivos, y sus cuidadores. Lo mismo cabe decir de los jóvenes sin medios propios de transporte que han visto recortados los servicios de los autobuses nocturnos, o que pueden tener dificultades para desplazarse a los centros educativos por

reducción de servicios. La regulación administrativa y los concursos en régimen de monopolio no ayudan al respecto.

Dar seguridad al cliente, tanto de la ciudad como el visitante. Hay gente que necesita desplazarse y conoce el servicio del taxi, porque es un transporte existente prácticamente en todo el mundo

Debe seguir estando regulada

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” 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 regule 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” ni mucho menos, mayor calidad “percibida” por el cliente/consumidor. 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 “limones” del mercado. Intentar controlar la calidad a golpe de regulación es, sin duda, la solución menos eficiente. 3. 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. 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 “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.. Debemos 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 “malos”, 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 MÁS INFORMACIÓN ENVIADA POR MAIL

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.

El sector del taxi, al menos en las ciudades ya está sobredimensionado, hay demasiadas licencias para la actual población y eso que está regulado. Hace años hubo que aplicar el día de libranza y posteriormente la limitación horaria para poder repartir la población en cuanto al número de licencias. Aun así hay que trabajar de 12 a 16 horas diarias para que sea rentable, si se amplía el número de vehículos será una ruina para los que actualmente están prestando el servicio y para los que se sumen.

En cuanto a Airbnb, la principal justificación que aportan el sector hotelero es que los que alquilan sus pisos no pagan impuestos. Justamente al contrario. Toda la vida se han alquilado apartamentos vacacionales y nadie ha declarado nada. Ahora, con estas webs, tienes unos pagos en tu cuenta bancaria por los que luego te puede investigar hacienda si no declaras, por lo que aflorará un dinero que antes no se declaraba. Además genera turismo y economía a las ciudades. Otra justificación es que los inquilinos no están atendidos o no tienen garantías de ello. La página posee unos teléfonos de ayuda en caso de emergencia, un seguro para los que ofrecen su casa... Yo he usado muchas veces el servicio y no he tenido ningún problema, gente maravillosa. Además, a la gente que alquila su casa no le interesa que el inquilino esté desatendido, pues si no le dejan buenas evaluaciones no vendrán más gente (igual que pasa con un hotel) En cuanto al sector del taxi, creo que sus quejas pueden estar algo justificadas en ciertos aspectos, pero no en otros: Coste de la licencia del taxi: Justifican que se paga mucho dinero por las licencias del taxi, que se rige por la ley de la oferta y la demanda. Eso no está regulado y ahí no se quejan, porque muchas veces pasa entre familiares o incluso llegan a ganar mucho dinero con esos traspasos. Ni todos los clientes de Uber tratan mal a sus clientes, ni todos los taxistas timan a los clientes. Habrá de todo en ambos sectores, como en todo en esta vida.

en cuanto al Taxi, creo que no hacen mención a que en muchas de las capitales españolas hace años que no se conceden nuevas licencias, incluso habiéndose reducido el tiempo permitido de explotación de los vehículos -algún día de la semana no pueden circular, número par o impar- debido a que una misma licencia, una vez transmitida en el mercado secundario, es explotada por varios conductores en turnos. Este sector, como un gremio, ha sido fuente de ingresos para los ayuntamientos a cambio de una exclusividad en la explotación, de unos privilegios de uso -como circular libremente por áreas restringidas al tráfico-etc. las barreras de entrada y de uso se utilizan para evitar la entrada de competencia y posibles caídas de precios -por costes menores- que menguarían los beneficios de estos gremios.

en las vtc que muchos de sus artículos han sido anulados por sentencias, solo pondría que fueran de carácter nacional todas y si acaso una limitación como en el taxi de número de licencias por miles de habitantes, en el caso del taxi esta en 1x1000 habitantes y en las vtc pondría una por cada 10.000 habitantes. Así ciudades que no pueden tener por la antigua normativa vtc ya que no alcanzan el número mínimo que era de 150 licencias (1x30 taxis =5 vtc mínimo) , podrían tener servicios diferenciados del taxi ciudades turísticas que pasan de tener 30.000-40.000 habitantes al doble en los meses de verano y fechas festivas.. tener el btp, figurar como autónomo o sociedad y que pudiera tener desde 1 licencia de vtc a las que pudiera mantener efectivamente como negocio., de esa manera , se podría poner un límite por habitantes a la concesión de vtc por saturación y darlo solo por los habitantes que hubiese en esas poblaciones , contando días festivos, vacaciones, meses de verano, etc así como poder dejar que en cada autonomía un taxista pudiera tener hasta 3 licencias a su nombre, ya sea como autónomo o como sociedad, así podría enfrentarse mejor al monopolio del taxi que hay por parte de las asociaciones.

En términos generales sí. En los establecimientos hoteleros, también cabe como justificación a la exhaustiva legislación su utilización como creación de un referente de imagen-país mediante la calidad del turismo nacional, así como forzar una mejor relación calidad-precio para el turismo receptor internacional.

Es muy simple, no se puede estar de acuerdo con regulaciones existentes con anterioridad de la creación y uso de Internet. Así de simple, gran parte de la regulación no responde a las tecnologías actuales.

Es una regulación ridícula ya que conducir un vehículo no tiene ninguna dificultad para la mayor parte de la población. Lo único que provoca es una concentración de la oferta en detrimento del consumidor, dando lugar a situaciones monopolísticas, sin hablar de la omisión al avance tecnológico y social que supone pedir un taxi con tu móvil mediante tu propia geolocalización.

Esta intermediación implica un pago en metálico, hay un problema tributario, a qué tipo de impuesto está sujeta esta actividad. Economía sumergida.

Estoy de acuerdo con las existentes pero no puedo aportar nuevas

Estoy de acuerdo, pero no sólo por eso, sino porque está dando lugar a posibles fraudes fiscales, como hacer negocio a través de un fideicomiso en Luxemburgo (Modelo económico de alguna de estas empresas), la falta de confianza a ese mercado por la intervención de empresas como supuestos particulares, con el incumplimiento legal tanto de la LSSI como de la Ley de defensa de consumidores y usuarios.

Existen muchas más justificaciones para la regulación: - Es un servicio público de viajeros, y no se puede equiparar a las condiciones de mercado de la producción de tornillos, por ejemplo. El viajero no es una mercancía, sino la mercancía más valiosa. Es una "mercancía" que habla, que opina, que se queja, y que vota, ya que considera a los poderes públicos como garantes de su buena calidad y precio, y que no confía en la "mano mágica del mercado". - la barrera de entrada de la licencia, conlleva un acceso al mercado necesario, pues además de otros requisitos proporciona profesionalidad, estabilidad de oferta, y en definitiva, calidad. El número de licencias en España en las ciudades se determina por población y es muy superior a otras ciudades de nuestro entorno. Un exceso de oferta es destructivo, que destruye calidad aunque baje precios en situaciones coyunturales para aumentarlos cuando la situación se invierte. No limitar la oferta conlleva otras consecuencias no contempladas en las justificaciones que apunta la CNMC. - No se imposibilita la entrada de servicios de más calidad, ya que coexisten otros servicios de más calidad, como aquellos con vehículos de alta gama, o especializados segmentando usuarios (caso de vehículos Mercedes, o vehículos para discapacitados), que ofrecen mayor calidad con las mismas tarifas que el resto. Compiten en calidad y no en precios. - La erosión en los márgenes de beneficio, ya de por sí escasos, que no se puede hablar de una situación de "privilegio". 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 pícaro, y más economía sumergida, y no una supuesta innovación (se supone que la pícaro no es innovación), y no mayor calidad. - la regulación de tarifas es necesaria, por un servicio que es homogéneo, y por mantener unos estándares de calidad debido a los requisitos exigidos.

Generalmente estoy de acuerdo en las razones por las que se pueden justificar determinadas medidas.

HAY QUE CUMPLIR LA NORMA CON RESPECTO A CADA SECTOR. Y NO SE PUEDE HACER UN TRANSPORTE DE VIAJEROS SALTÁNDOSE LA REGULACIÓN

La justificación más clara y razonable sería la de regularizar una actividad imparable y demandada por la ciudadanía. Permitiendo así que los negocios de este tipo a floren y paguen sus impuestos. En un país democrático y con libertad de mercado, no se puede permitir publicar leyes claramente anticonstitucionales como de turismo de Canarias, las Baleares o Madrid, para atender a un lobby con intereses propios, anquilosado en el pasado y que se niega a aceptar que las demandas del consumidor cambian y hay que adaptarse a ellas. Así que las justificación que habría son: - libertad de mercado sí pero regulada. - homogeneidad en el territorio español en materias esenciales para el país como el turismo. - legislación acorde a las leyes imperantes, sin violación de artículos constitucionales esenciales como el derecho de igualdad u otros como el derecho de propiedad, así como normas europeas traspuesta a España como la ley de libre competencia. - hay que adaptarse al mercado, no adorar el mercado a un lobby determinado que no acaba de ver que ellos también tienen la oportunidad de acceder a este negocio. De hecho muchos de ellos ya lo hacen.

La licencia municipal como elemento para la limitación de coches en circulación. Es evidente a la luz de la situación actual que las urbes están muy congestionadas y el taxi es un aliado de aquellas ciudades que dan prioridad a los servicios públicos de transporte. Dejar el coche en casa es lo mejor tanto para el medioambiente como para la sociedad en una situación de crisis como la que estamos sufriendo. En ciudades como Barcelona y Madrid el número de licencias concedidas por los Ayuntamientos ha ido creciendo con los años con lo que las necesidades de transporte están cubiertas y las nuevas plataformas tecnológicas de las que el mundo del taxi hace ya un uso intensivo permiten cubrir aquellas situaciones en las que antiguamente podía haber escasez de vehículos, escasez que hoy en día ha desaparecido. Los posibles inconvenientes mencionados en el documento de la CNMC como pueden ser el aumento del tiempo de espera y falta de incentivos en la mejora de la calidad se están viendo fuertemente modificados por la irrupción de plataforma tecnológicas que suponen un cambio de paradigma en la relación entre el cliente y el taxista. Antiguamente el cliente se subía en el taxi simplemente suponiendo que el taxi iba a cumplir los requisitos que se les suponen a los taxis, tarifas, condiciones de salubridad, seguridad, confort etc. A veces estos requisitos se podían cumplir y otras no. Actualmente y gracias a la utilización de aplicaciones para el taxi esa asimetría en la información puede ser resuelta de manera satisfactoria tanto para el taxista como para el cliente. Para el taxista es mucho mejor utilizar estas tecnologías porque se destaca por encima de otros taxistas que no emplean esas plataformas al poder informar de su estatus a los posibles clientes y éstos antes de pedir los servicios del taxista puede saber la valoración de dicho taxista por lo que la relación comercial se realiza en un entorno de mayor confianza por ambas partes. Los requisitos sobre seguridad del conductor y vehículo son fundamentales en un servicio público de transporte de viajeros. Un cliente debe tener la absoluta seguridad de que el vehículo al que se sube cumple con todos los requisitos necesarios para el transporte. En cuanto al incremento coste, ¿que valor le ponemos a las vidas humanas? Si se quiere un servicio de calidad y que reponda de manera inequívoca cuando hay cualquier tipo de accidente se debe asumir un pequeño incremento en el coste del servicio. La alternativa es tener servicio de tercera disfrazados de vanguardia tecnológica al que cualquier incidente puede acarrear la indefensión tanto para el conductor como pasajero y terceros. Las tarifas reguladas del taxi están fijadas por los ayuntamientos por lo a la hora de fijarse se utilizan criterios de sostenibilidad del servicio y de precios razonables para el cliente. No olvidemos un aspecto muy importante y es la fiscalidad que soporta el taxi, fiscalidad que puede ser que aumente el precio del servicio pero que sirve para que una sociedad como la nuestra funcione. Si dejamos que otros actores entren sin cumplir con las obligaciones fiscales

¿que sociedad se puede permitir que todo un sector deje aportar a la economía de un país? Una de las justificaciones más importantes que puede existir respecto a la regulación del servicio de transporte de viajeros por carretera es que es un servicio público. Este hecho implica la supervisión de entidades públicas de todos los aspectos del servicio, como pueden ser las garantías para los usuarios, las condiciones de servicio, tarifas, información pública de las mismas, condiciones de trabajo de los conductores, fiscalidad de la actividad etc. Adjunto estudios sobre liberalizaciones. http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2241306
<http://www.taxi-l.org/kang0898.htm>
<https://alejandroperezp.wordpress.com/2011/02/23/privatizar-no-es-rentable/>

La nula seguridad del usuario.

La regulación de este tipo de situaciones (personas que ofertan habitaciones en su propia residencia) creo que es inexistente.

La regulación existente, o mejor dicho, la que existía ANTES de la última reforma, era MAS QUE SUFICIENTE. Simplemente hay que aplicarla y perseguir a los defraudadores (tanto a propietarios como a inquilinos, repito) pero eso, en este y en otros muchos sectores es justamente lo que NO se hace... presuntamente porque los mayores defraudadores, como se está descubriendo últimamente, son ellos mismos (los políticos y lobbys financieros).

La únicas regulaciones que me parecen justificadas son aquellas que atañen a la seguridad pública y la del derecho a producir. En cuanto a la seguridad pública hay que tener en cuenta la evolución de la condiciones generales de seguridad, así el taxi por ejemplo fue regulado en el que las calles se las aprendían los taxistas (hoy es el gps), el seguro era obligatorio pero no universal, los automóviles no pasaban la ITV anual y no existía el carnet por puntos. Lo mismo podríamos decir de la hotelería, todos los profesionales saben ya que el número de estrellas (que mide por ejemplo la anchura de los pasillos) no es tan relevante para determinar la calidad de la experiencia en un establecimiento como los comentarios de los usuarios

Las agrupaciones privadas deben tener un marco público.

Las aplicaciones que ponen en contacto a conductores y viajeros son beneficiosas para el consumidor. El consumidor las demanda y las defiende, sobre todo el sector de personas jóvenes. Los usuarios de esta actividad en ciudades son extranjeros que están habituados a utilizar estas aplicaciones en otras ciudades importantes de todo el mundo. El uso de estas aplicaciones en los españoles está aumentando exponencialmente. En general, los usuarios españoles son personas jóvenes con una formación alta.

Las justificaciones que se apuntan son correctas, pero insuficientes y minimizan y omiten, incluso, los riesgos y problemas que se han puesto de manifiesto en los países que han optado por modelos desregulados para el transporte de viajeros por carretera. Una regulación mal diseñada e incluso improvisada, ha dado lugar, en muchos países de nuestro entorno, a una movilidad disgregadora e, incluso, en algunos supuestos, socialmente discriminatoria. E incluso, en algunos países, la propia falta de una regulación del acceso al mercado es causa directa de la no prestación de los servicios (o en su caso con alcance muy limitado o marginal), ya sea por no estar claras las reglas de mercado para las empresas interesadas en operar, por no existir un interés comercial suficiente que asegure la operación en unas determinadas condiciones, o por la existencia de normas que directamente subordinan o cierran el acceso. Asimismo, en nuestra opinión, la CNMC soslaya la relevancia de un factor esencial, como es, la seguridad en un sector en el que está en juego el más importante de los bienes, la vida de las

personas, tanto de las que hacen uso de dichos servicios, como del resto de usuarios de las infraestructuras de transporte por carretera. Otras justificaciones para la regulación existente:

- Control por parte de la Administración de las variables de oferta del sistema y de los precios, sin asunción de riesgos por las autoridades (y en definitiva el erario público) gracias al régimen de riesgo y ventura, lo que conlleva una nada despreciable eficiencia económica del sector. Esto no es óbice para generar importantes ventajas para los usuarios ya que el control sobre las variables de precio y niveles de oferta (frecuencias de servicio) son de carácter máximo y mínimo respectivamente; esto es, sobre las tarifas máximas autorizadas los concesionarios establecen su política de descuentos comerciales y de fidelización con el objetivo de ofrecer una alternativa competitiva en el mercado, de igual forma, el nivel de oferta se establece con carácter de mínimos y, sobre el fijado en los contratos concesionales, existe total libertad para incrementar servicios lo que, igualmente, redundará en importantes ventajas para los usuarios del servicio.
- Aseguramiento de una prestación universal del servicio, con fuerte capilaridad para todo el territorio del país. Se evitan los riesgos de concentración de oferta de servicios en zonas comercialmente rentables y se omite, así, el riesgo de alternativas de movilidad en zonas geográficamente menos pobladas del país. Como establece el Reglamento europeo 1370/2007, mediante la regulación actual del transporte regular por carretera se garantiza la prestación de servicios de interés general más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego de mercado permite.
- Evita la eliminación del mercado de los operadores de menor tamaño, que pueden continuar optando a la explotación de líneas rentables, compitiendo en términos de igualdad con los operadores más grandes, gracias a la competencia por el mercado con licitaciones públicas abiertas, transparentes y conocidas.
- Asegurar una utilización óptima y suficiente de infraestructuras viarias y terminales de transporte, garantizando el nivel de oferta de servicio (a medio y largo plazo) mínimo necesario para garantizar la viabilidad económica, social y ambiental de esos proyectos.

La defensa de la vecindad y la defensa de la intimidad en el propio domicilio para el caso de los apartamentos de alquiler

Me parece que el estudio está bien planteado, pero me gustaría resaltar la existencia de grandes "externalidades positivas" en el caso de las viviendas ofrecidas para uso vacacional; En muchos casos estas viviendas son ocupadas por sus propietarios durante la estación principal y ofrecidas en alquiler fuera de esta estación. Esto contribuye a limitar la estacionalidad del sector turístico. Por otra parte, la oferta está muy atomizada y es difícil su control por parte de los touroperadores internacionales. Esto contribuye al mantenimiento de la competencia. En tercer lugar, dada la limitación de servicios que ofrecen, representan un aumento de demanda para el resto de negocios de la zona: coches de alquiler, restaurantes y bares, otros locales de ocio ... etc. En cuarto lugar, creo que hay que tener en cuenta que el público no coincide con el de los hoteles (familias completas) y la alternativa para muchos de estos clientes no sería acudir a los hoteles sino simplemente no venir, con el consiguiente perjuicio para el resto de los negocios de la zona. Y tampoco hay que olvidar que en muchos lugares no hay suficiente oferta hotelera ni posibilidad de crearla (parques naturales).

No entiendo en que marco establecen esta pregunta.

No estamos de acuerdo, en lo ya expresado sobre plazo de la concesión. Se sigue sin tomar en consideración que es un servicio público esencial y constitucional. Tampoco se tienen en cuenta consideraciones respecto a cohesión y equilibrios territoriales. La "competencia por el mercado" a pesar de sus limitaciones, siempre será más beneficiosa que la "competencia en el

mercado", por armonización y homogeneidad de un servicio público. Ni tampoco es viable un sistema mixto, pues podría darse competencia en ciertas relaciones de tráfico, en corredores muy poblados, con bajadas de tarifas o mejores calidades, frente a otras, que por escaso tráfico, no ocurriría, creando ciudadanos de segunda atendiendo al servicio público de transporte, y propiciando el abandono del entorno rural. También la experiencia ha demostrado que se producen carreras entre empresas que compiten en una misma concesión por recoger los usuarios de las siguientes paradas, con el stress que supone para los conductores y los riesgos de seguridad vial. Una consideración importante es no tener en cuenta las experiencias habidas en otros países donde se ha ensayado la desregulación, donde el balance final es muy negativo. Estas pruebas de laboratorio de desregulación experimentada en otros países suelen provocar efectos no deseados, como más congestión, empresas inexpertas y poco solventes, sin dimensión de empresa adecuada, horarios y expediciones cambiantes, que no ha conducido a precios menores, no ha garantizado mejores calidades, sino que ha provocado caos en el servicio, la necesidad de reimplantar subvenciones directas, (no necesarias en el caso español, al menos las directas). Dicho caos también afecta a la viabilidad empresarial, y en definitiva, ha llevado a la inseguridad de garantía de servicio, y una merma en la fiabilidad y confianza del usuario, por ser los horarios y número de expediciones cambiantes, con lo que acaba disminuyendo los usuarios. Esto se puede comprobar en los países que han desregulado, donde la situación final ha sido de reducción de la oferta y del tamaño de red, con precios mayores o subvencionadas, y con calidades muy discutibles. Insistimos en que se ha de comprobar la situación final, ya que en un período transitorio inicial puede presentarse efectos de "ilusión competidora", que acaba por desaparecer al prevalecer los problemas mencionados. Casos como el británico, el mercado alemán, australiano, Chile, Paraguay, Suecia, etc. arrojan ejemplos y resultados que se han de evitar.

No estamos de acuerdo, no se pueden dar prebendas o privilegios a sectores cerrados.

No estoy conforme con la excesiva regulación que impide la competencia, la mejora del servicio por las empresas con su propia iniciativa, y consigue que aparezcan aplicaciones como las que en el fondo se discute, tanto a las VTC como al taxi. En definitiva, respecto a los taxis, nada ha cambiado desde el siglo XIX salvo que se ha sustituido el coche de caballos por un Skoda Octavia o un Toyota Prius.

No estoy de acuerdo en absoluto, puesto que los requisitos que están pidiendo para la junta de Andalucía, son inasumibles para un particular, tal como tener 3 propiedades en el mismo complejo, aire y calefacción en cada habitación; esto está pensado para favorecer a los hoteles sin tener en cuenta como repercute el consumo en las proximidades por este tipo de cliente, ya que al no estar alojados en hotel sino en una casa u apartamento, consumen en supermercados y bares de la zona, cosa difícilmente realizable en hoteles cuya oferta cada vez se va masificando más al todo incluido

No estoy de acuerdo en que se regule la actividad de empresas como UBER, ya que se enmascara como si fuese economía colaborativa, cuando la realidad es que están ejerciendo de taxistas cobrando por transportar a personas de un punto A a un punto B, en jornadas de 12 o más horas. Esto además de ilegal, es totalmente injusto para nosotros, los taxistas, ya que hemos tenido que pasar unos exámenes, obtener el carné de conducir BTP, pagar una licencia que en mi caso costó 200.000 euros, pagar mensualmente la cuota de autónomos, pasar cada 6 meses la ITV, pagar un seguro especial, que en mi caso el importe es de 1.300 euros anuales, revisiones de taxímetro anualmente y pagar 60 euros por ello, pagar IRPF, estamos obligados a utilizar un tipo de vehículo de unas determinadas características, pudiendo elegir entre unos

pocos modelos que nos vienen impuestos por la Generalitat de Catalunya, etc... todo esto para que venga una empresa extranjera y se lleve el 20% de la carrera del conductor de UBER, que no tiene licencia, ni obligaciones, ni está identificado, ni paga por ejercer como lo hacemos nosotros. Es una competencia totalmente desleal, no nos pueden cambiar las reglas del juego a mitad de partido. Si aún deciden regular empresas como UBER, que me paguen lo que me costó la licencia, y hagan lo que les de la gana, si no es así, tengan por seguro que habrán conflictos. No pueden hipotecarme mi futuro, no pueden jugar con el pan de mi familia.

No estoy de acuerdo. Eso de la economía colaborativa es un engaño para beneficiar a 4 ricachones saltándose todas las normas y perjudicar seriamente al pequeño autónomo. Me estoy refiriendo al transporte

No estoy para nada de acuerdo ni nada justifica regular una actividad basada en economía sumergida, fraude e ilegalidad.

No hay excusa, no se les debe regular, están fuera de la ley, se tienen que cerrar inmediatamente.

No puedo contestar al respecto por desconocimiento de la materia. Mi participación en esta encuesta es por afinidad ideológica con el colaborativismo económico, social y cultural.

No se debe regular porque ya está regulado. Es como pedir que se regule la pederastia cuando ya están las leyes escritas. La ley dice perfectamente que tú puedes alquilar una habitación a la gente a cambio de precio. Casi no hay requisitos (en Madrid por ejemplo sólo te piden un baño para cada 3 habitaciones y puedes compartirla). Lo que ocurre es que: - Hay que garantizar los derechos de los consumidores y la seguridad de una manera independiente y no con encuestas. - Hay que evitar la competencia desleal y pagar impuestos. - No todos los usos del suelo permiten esas actividades. En resumen, hay numerosas leyes que chocan con la economía colaborativa y obran todas en el mismo sentido: seguridad jurídica.

No, dado que no deja de ser como lo anteriormente expuesto. Llenaran nuestras ciudades de coches para chuparse cuatro eurillos, pregunten en otras ciudades donde utilizan transporte colaborativo, al final deja de haber para todos.

No, ya que sería necesario tener las preceptivas licencias y pagar impuestos y lo que ustedes pretenden quedarían exentos. HACIENDA SOMOS TODOS

No, una ciudad con un transporte de calidad no necesita dicho servicio q en otros sitios pudiera tener razón de ser

No, ya que debería liberalizar el sector y adaptarse al entorno, similar a, los kioscos con la prensa digital, negocios con groupones etc etc.

NO. Creo que hay demasiado control y protección del modelo antiguo.

No. Los motivos es que estamos viendo como en España se alquilan habitaciones a cambio de sexo amparándose en economía colaborativa y vehículos funcionando como taxis sin serlo. Se viene observando como furgonetas de 9 plazas realizan viajes a Barcelona, van cargadas de pasajeros y regresan a Madrid cargadas de viajeros, cobrando una media de 40 euros por persona (el único beneficio que saca el pasajero es que le dejan en la puerta de su destino, todo ello amparándose en economía colaborativa. De todos es sabido quien es Goldman Sachs y conocemos el político español que trabajó para esta multinacional, de ahí esta consulta. La economía colaborativa en España no está bien entendida como tal, sería "el todo vale". La

economía colaborativa debe existir pero sin medios tecnológicos, siempre existió, con el simple bis a bis, la tecnología conlleva que medie un ánimo de lucro.

Parece como si la regulación existente en el sector fuera especial en cuanto a contratación pública, y nada más lejos de la realidad, ya que las únicas especialidades son las referidas a las (cada vez más) laxas exigencias de solvencia. Pero aún así, estos requisitos de contratación sólo provienen de la aplicación de la legislación en materia de contratos del sector público (no de la propia de transportes), e incluso se puede afirmar que se ha ido mucho más allá en la consideración de los factores objetivos que en otros sectores. La legalidad invocada no parte de una legislación sectorial que la CNMC pudiera considerar como “cerrada y limitadora”, sino de la aplicación del TRLCSP, común a todos los sectores de actividad en los que interviene contratación pública. De todos modos, los requisitos de solvencia son imprescindibles para un servicio público ya que ha de tenerse en cuenta que, en caso de prestación inadecuada, no se trata sólo de una cuestión de calidad –que afecta y mucho al desarrollo de las demás actividades productivas-, sino que incluso puede suponer un riesgo para la vida de los ciudadanos. En marzo de 2014 la CNMC afirma textualmente que la exigencia de solvencia técnica o profesional en las licitaciones “limita la libertad empresarial”; sin embargo, no se tiene constancia de una posición similar de la CNMC cuando una Administración Pública limita –como ha ocurrido en ocasiones en los pliegos recientemente- el beneficio industrial al 3%, adjudica a ofertas con un beneficio industrial inferior al 1%, o cuando limita o incluso impide transmisiones accionariales del concesionario. ¿Acaso alguien admitiría la prestación de servicios sanitarios o educativos sin experiencia previa en el sector? Sin embargo, en el transporte de viajeros por carretera, en las últimas licitaciones los requisitos de solvencia son tan poco exigentes que apenas tienen relación con la experiencia en el propio transporte regular permanente de viajeros, mucho más complejo que otras tipologías.

Que no haya restricciones para las VTC, ni por habitantes, ni porcentaje de taxis.

Se deben regular, ya que no cumplen con la regulación establecida, crean un mercado sumergido de empleo y precarizan el mercado de trabajo. Se deben prohibir o conseguir al menos que no tengan la posibilidad de que se conviertan en un trabajo. Que en la actualidad ya lo es para personas que a la vez cobran ayudas y desempleo. No al trabajo en negro, ni a la precarización del empleo.

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 (autobús, taxi y VTC) ante el “falso consumo colaborativo” o “falso transporte colaborativo” de las aplicaciones ilegales como el servicio de UBER POP o Bla Bla Car, 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 autobuses y 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 y 3.500 empresas de autobuses que dan empleo directo a 75.000 trabajadores 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.

Si completamente, si no están regulados el descontrol sería devastador y la seguridad del consumidor un desastre, la prueba de ello la tenemos en el vino y la música. Miles de puestos de trabajo destruidos.

Sí estoy de acuerdo pero su explicación es muy escueta para las implicaciones que tiene. Por ejemplo: La mayor frecuencia exigida a los taxis en las inspecciones ITV está totalmente justificada aunque eso pueda suponer un mayor gasto que acabará repercutiéndose en el precio puesto que con esa inversión se salvan vidas y la mera valoración de un usuario anterior del servicio a través de una app es prácticamente imposible que pueda llegar a valorar el estado de los neumáticos, las pastillas y discos de freno, suspensión, dirección, etc y por tanto esa simple valoración compartida no puede garantizar una condición óptima en materia de seguridad de los vehículos empleados. Otro ejemplo sería la del número de licencias y su interpretación. El caso de España es muy diferente al de Estados Unidos donde la oferta de taxis es muy inferior a la demanda, en España el parque de taxis, en las grandes ciudades, está sobredimensionado para poder atender las demandas de grandes eventos o períodos vacacionales de gran afluencia de turistas, que por suerte suelen darse en repetidas ocasiones en nuestro país, por lo que por términos generales el tiempo de espera suele ser breve. Por contra, una desregulación comportaría más perjuicios que beneficios puesto que provocaría una saturación del mercado como ya ocurrió en Barcelona tras la Exposición Universal de 1929 o en Dublín hoy día donde en la puerta de cualquier pub se puede encontrar una fila de taxis libres que dan la vuelta a la manzana. Imaginemos una situación real en caso de regular la actividad de una empresa o servicio como uber: Llega el verano y por todos es conocido que en Barcelona en verano hay muchos turistas, es fácil que jóvenes y no tan jóvenes se animen a aprovechar sus vacaciones para acercarse a la ciudad condal a sacarse unos cuantos euros con su coche particular haciendo de taxistas, pero qué ocurre si grupos de conductores venidos de toda España, Portugal, Francia y otros países ?. El resultado sería nefasto ya que nos podemos encontrar con que de repente aparecen el 1 de agosto 90.000 vehículos que se han descargado la app de uber y vienen a hacer de taxistas. Sería un caos. Pero es que además podrían surgir otras empresas con el mismo fin con lo que el problema se agravaría. El servicio de taxi no es como las tiendas que tienen un límite condicionado al número de locales de una calle, barrio o ciudad, en el caso de los taxis el número tendería hacia infinito. Y esto sí que es una falla de mercado. - La regulación de las tarifas en las grandes ciudades es una tarifa totalmente social y no excluyente como ocurre en otros países. En España se garantiza una tarifa razonable para el cliente que a su vez garantiza unos ingresos dignos para el taxista porque si el taxista a duras penas cubre gastos esa situación ineludible influiría sobre la calidad y seguridad del servicio. A su vez, el hecho de haber una tarifa regulada desvía la competencia en el sector a la diferenciación del servicio por calidad, de ahí que hayan surgido

compañías de taxis Mercedes, ecológicas (toyota prius), monovolúmenes, con wifi, con prensa diaria o incluso que ofrecen agua fresca. Empresas como uber en cambio sólo pretenden hacer de la necesidad negocio y aplican unas tarifas denominadas "surge pricing" en las que el precio del servicio se va multiplicando x3 x5 x7 o hasta x10 en función de la oferta y la demanda dando como resultado que carreras de 15 euros acaban costando 150 euros.

Sí estoy de acuerdo, calidad de servicio, seguridad, profesionalidad, control fiscal.

Si las justificaciones apuntadas son entendibles pero excesivas. Existe demasiada regulación que se podría entender como un afán e interés de la Administración en proteger a los operadores ya existentes en detrimento de nuevos entrantes que, y fundamentalmente debido a los cambios tecnológicos y a los nuevos sistemas de información, presentan soluciones y alternativas más económicas para los usuarios y consumidores

si, son servicios públicos i requieren de una regulación, para el consumidor i el mismo trabajador. si no nadie veía futuro en esos trabajos i sería que el chofer no se implicara en ese gremio, serían trabajos temporales i con ello decairía la profesionalidad de estos

Si. Competencia leal, evitar economía sumergida, explotación salarial y la seguridad y derechos del usuario.

Si. Las aplicaciones como UBER sólo fomentan la economía sumergida. UBER u otras aplicaciones similares, ya sea en el caso del taxi o del autobús, pueden funcionar, pero sólo utilizando los taxis y las empresas de transportes de autobuses, que están reguladas y pagan impuestos.

Si. Seguridad y derechos del usuario

Si. Una descomunal oferta de taxis superior en más del doble de los países de C.E.E.

Si. derecho igualdad del usuario

Son absolutamente mentira las justificaciones que plantea Uber no comparten trayecto ni gastos por el recorrido sino que directamente cobran por hacer un servicio ilegal y fraudulento.

Tan importante como regular el mercado interno es asegurar la competencia ante el mercado global. Regular es fundamental, pero ajustado a cada realidad. No se puede comparar lo que no es comparable - hoteles y pisos para turistas. Al revés, las tácticas de ingeniería fiscal diseñadas por las grandes compañías permiten que apenas tributen en España por el negocio que generan en el país. En 2014, el consorcio TUI que tiene intereses en la propiedad y la gestión de hoteles en el país, además, es accionista de la cadena mallorquina Riu, ha tenido que pagar 50 millones de euros al Estado para cerrar la causa abierta en los juzgados por cinco delitos fiscales al no tributar adecuadamente los beneficios de sus actividades en España, según informa el diario El País. Este acuerdo evitará la pena de cárcel para un administrador, que asumirá la autoría ante el juez. Este caso de fraude fiscal es el de mayor volumen destapado en Baleares. El Ministerio de Economía informó de que el grupo hotelero Playa Sol, propiedad de Fernando Ferré, defraudó a Hacienda más de 14 millones de euros. Utilizando más de 300 sociedades diferentes, que cambiaban constantemente de domicilio, para no ingresar las cuotas al Impuesto de Sociedades ni al IVA. El grupo adquirió en los últimos diez años cuarenta establecimientos hoteleros con un valor de mercado de cerca de mil millones. Además, el Ministerio detalla que Inspección de Trabajo ha detectado múltiples delitos a gran

escala contra los trabajadores y fraude en las cuotas de la Seguridad Social, ya que el grupo constituyó varias empresas de trabajo temporal en la República Checa para contratar trabajadores de nacionalidad rumana, que trabajaban de manera irregular en los hoteles. Según El Mundo, el empresario fletaba vuelos para traer mano de obra rumana, polaca o china. El nuevo administrador, nombrado por el juez, habla de condiciones de vida "horripilantes". Los empleados trabajaban sin contrato y cobraban sueldos miserables. El diario habla incluso de 3 euros. Incluso apuntan a indicios de posibles abusos sexuales a los trabajadores. Los casos más mediáticos son de las principales filiales en España de siete grandes firmas del sector (Google, Apple, Amazon, Facebook, Yahoo, eBay y Microsoft). Muestran que la dotación conjunta para el impuesto sobre beneficios del ejercicio 2012 (último del que han formulado sus cuentas) sumó solo 1.251.608 euros. Un millón entre siete gigantes. Las filiales analizadas por EL PAÍS declaran una cifra de negocios de 577,8 millones y unas pérdidas agregadas de 15,8 millones. Tiene filiales que, de acuerdo con la ley estadounidense, no tributan en Estados Unidos porque su sede social está en Irlanda y, de acuerdo con la ley irlandesa, no tributan en Irlanda porque se gestionan y controlan desde Estados Unidos. No tienen patria fiscal y, por tanto, no pagan impuestos en ninguna parte. No son las familias, son los hoteles los que montan esquemas fiscales a gran escala. No son las familias, son las grandes compañías que montan complejos esquemas para no pagar impuestos.

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. Alojamiento turístico: 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.

Ustedes han pensado en los residentes de esas viviendas donde podrían existir apartamentos turísticos? Se lo digo porque en el El bosque . Cádiz, como presidente de la comunidad de propietarios, tenemos un grave problema con particulares que compran uno o dos apartamentos para alquilarlos y nos destrozan la vida. Sabe usted lo que es llegar a tu casa y encontrarte con doce personas metidas en un minúsculo apartamento, personas a las que no se les puede decir nada, pues están de paso y les da exactamente igual lo que les digas. Por supuesto alquiler irregular, pero no es el problema, el problema es que donde viven familias a diario no se pueden meter inquilinos pasajeros que vienen a pasarlo bien, beber, estar hasta las mil y un dando voces etc...Han tenido en cuenta esto?

Despite the clear and succinct analysis of the traditional justifications for regulation, CNMC could find no objective justifications for the present rules in two vital instances, and we do not accept all of the justifications provided for price regulation: a. The CNMC provides no justification for 1 VTC per 30 taxi limit, and we believe that no objective justification exists. This is simply a restraint on trade with an inevitably detrimental impact on consumer welfare. CNMC and ACCO (the Catalan Competition Authority) have also pointed that this is one of the

most severe competition restrictions. These effects have a negative impact in the consumer welfare. b. The CNMC also provides no justification for the creation of perpetual licenses and the emergence of secondary markets for their resale. We share the CNMC's concerns about the 'extraordinary rents' that this policy mistake has created and that consumers only lose from. The Aragon Antitrust Court in a report about the auto-taxi activity in Zaragoza in 2008 considered that the establishment of perpetual licenses artificially creates monopolistic revenues. This license that was an authorisation certificate, becomes fictitiously an asset that can be traded, and whose value does not respond to the needs of the market but a political decision. c. The CNMC provides two justifications for price regulation of taxis. The first relates to transaction costs and was valid, but needs to be reviewed now in light of the impact of technology. Uber does not accept the CNMC's justification namely to protect consumers from the regulatory decision to limit the number of licenses. While the aim of price regulation is to prevent high prices, it also establishes de facto prices, making it harder to lower prices too, and denies consumers the benefits of competition and increased efficiencies due to the use of technology. The CNMC points to informational asymmetries in the hailing context, and the evidence from the OECD's analysis (2007) of the taxi markets around the world is that the price control have helped overcome the asymmetry. But we see technology as playing a role in bringing market forces to this part of the market, as well as the more readily competitive segments. The essence of an open market is that the market itself determines the price. d. We do agree that certain quality and safety standards do play an important role in addressing informational asymmetries and other frictions. For Taxis and VTC services, issues related to quality and safety are paramount, for both the driver and rider. However, as the market stands right now, only consumers using smartphone apps receive information about the driver and car quality at the time of hiring the service. Informed consumers make better decisions, and we believe the CNMC should guide policy in a direction that encourages this. e. The CNMC discusses the traditional difference in regulation that can be justified for taxis and VTC. What we see today, however, is a blurring of this distinction to the benefit of consumers. Modern, smartphone technologies enable a taxi to be 'e-hailed' from nearby, while providing price guidance based on the destination the user provides which addresses the traditional information asymmetry issue in hailing. The CNMC will want to factor these pro-consumer developments into this consultation process, as well as its broader regulatory approach. E-hailed services that offer price transparency to the consumer in advance, should be seen as a means towards greater pricing freedom for existing and new services. Traditional hailing services, could require a more controlled environment given the information asymmetries that will continue to exist (i.e. knowing in advance elements such as pricing, historical quality of service, etc.).