

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

- El recurso al aumento de tarifas para solucionar los problemas del sector. Aunque teniendo en cuenta que la liberalización conllevaría tarifas más baratas a costa de la calidad, resintiéndose la calidad hacia el usuario y también la imagen de la ciudad si tiene turismo. Se podría poner en peligro toda una política de movilidad urbana, que es preciso no enfocarla fragmentándola ni parcializando. - La regulación es insuficiente en aspectos como respeto de legislación social, horarios abusivos que pueden generar fatiga y accidentes, control e inspección de la picaresca, etc. - que haya un mercado secundario de licencias no supone un problema grave, ya que no sólo genera rentas extras sino también importante desembolso para quien las adquiere. Esto estabiliza la profesión, garantizando un periodo largo de dedicación y conocimiento de la profesión. En caso contrario se depauperaría la profesión y la calidad del servicio.

- La depreciación de licencias actuales de taxis de forma brusca, que afectará gravemente a sus propietarios. Esto se puede mitigar con una apertura gradual, como se ha expuesto en el punto anterior [[programar la apertura total a un plazo largo (5 años, por ejemplo), y crear mecanismos para que los propietarios de licencias actuales, puedan beneficiarse en dicho plazo en mayor medida de sus licencias. Una forma sería otorgar, a cada propietario de una licencia actual, el derecho a la obtención de otras dos licencias, que pueden revender a terceros (que pasarán por controles de calidad para ejercer dichos derechos). El precio de las licencias, de esta manera baja paulatinamente, pero en el camino revierte en beneficios para los actuales propietarios.]]

- La seguridad de los consumidores, en cuanto a niveles de calidad será propuesto como problemático por los incumbentes del sector, pero esto es una falacia. Más ha hecho internet por mejorar la calidad del servicio mediante el sistema de calificaciones que cualquier regulación. En cuanto alguien da un mal servicio en Uber/Blablacar/AirBnB, queda marcado y afectado para su uso futuro, mientras que mucho más difícil es hacer pagar a un taxista/empresa de autobuses/hotel por un servicio inadecuado, ya que requiere de farragosos trámites con la administración.

- La regulación es bastante clara pero poco flexible, ya que las barreras de entrada al mercado son muy altas. - No parece haber mucha variedad en cuanto a categorías de taxis, por ejemplo taxis menos contaminantes, de modo que el usuario pueda elegir a través de una app o web que quiere un coche híbrido o eléctrico, o incluso moto. - Se solicita mucha documentación, lo que puede ser bueno a nivel de seguridad para el usuario, pero otros valores como la forma de conducir no se tiene en cuenta, y que sí se ve reflejado con las apps que aportan el feedback de los usuarios.

1- SOBREDIMENSIÓN de oferta, más de la que existe. 2- Agravio comparativo entre empresas que se dedican a lo mismo. 3- De no pagar exactamente igual que los otros impuestos, fraude a las arcas públicas, con las consiguientes repercusiones. 4- Falta de confianza en el sistema tanto político, judicial y administrativo.

Al respecto de las líneas regulares de autobuses: Desde luego, los problemas actuales nada tienen que ver con el hecho de una presunta falta de competencia por tener un mercado cerrado, antes al contrario; la atomización de empresas en el sector implica continuas guerras de precios en mercados liberalizados (discrecional, transporte escolar privado y de trabajadores), y bajadas hasta del 50% en las licitaciones públicas. Aun así, hay servicios que

quedan desiertos por falta de empresas interesadas donde la valoración del precio es muy destacada (líneas en Castilla y León, Castilla-La Mancha, etc.); sería muy interesante conocer la opinión de la CNMC en estos casos. - Plazos concesionales: ¿cómo pretende la CNMC que se amorticen los activos adscritos a las concesiones si no es de acuerdo con el Plan General Contable? Si se reducen los plazos de vida concesional, se genera una ineficiencia mucho mayor por la pérdida de valor de los vehículos, que llegan al final de una concesión siendo útiles pero con escaso valor de mercado. Además, cabe recordar que en su informe de marzo de 2014, la CNMC “valora positivamente la reducción del período máximo de las concesiones, en comparación con licitaciones previas, hasta los 10 años”. Por otro lado, se indica que “Se recomienda que la duración de los contratos se justifique de forma concreta para la adjudicación de cada ruta en función de los parámetros señalados (amortización de activos o inversiones, o estructura de financiación)”: Esta es una afirmación muy acertada, especialmente porque a ello obliga el TRLCSP, el Reglamento (CE) 1370/2007 y la LOTT; toda Administración Pública, para evitar un enriquecimiento injusto del contratista, debe realizar este análisis. ¿Acaso se pretende decir que en el sector de transporte se está inflando artificialmente el plazo de los contratos? ¿Cómo supone la CNMC, si no es por referencia a la amortización de inversiones y la estructura de financiación, que están las diferentes Administraciones Públicas calculando los plazos de duración de los contratos? ¿Vulnerando la legislación en materia de contratos públicos? - Rutas alternativas: resulta sorprendente que la CNMC llegue a afirmar que la actual normativa impide el desarrollo de rutas alternativas, cuando la red de transporte de viajeros por carretera lleva en continuo desarrollo y evolución desde la Ley de 1947, y está perfectamente ajustada a las necesidades de los ciudadanos, entre otras cosas porque ya la legislación vigente permite solicitar nuevos servicios no cubiertos por el sistema actual, siendo la Administración Pública la que en última instancia decide sobre su viabilidad y su correspondiente implementación. Y, desde luego, no tiene sentido afirmar que “incrementar los requisitos de calidad y seguridad reduce la competencia por el mercado”. ¿Acaso el TRLCSP no permite valorar estos aspectos? En todo caso, sería un problema atribuible a la legislación de contratos públicos, no a la propia sectorial. Más aún, recordar que en las actuales licitaciones del MFOM, el peso de los elementos objetivos (tarifa y expediciones) tiene una ponderación del 65% (lo que de facto lo convierte en casi una subasta), siendo tan sólo el 35% para cuestiones de juicio de valor, que, por añadidura, están tan objetivadas que en muchos casos responden a la pregunta “sí/no”. Igualmente, en el transporte urbano se ha potenciado el precio por encima de la calidad, valga como ejemplo la reciente licitación de Toledo, donde el criterio objetivo (precio) pesa un 80%, contra el 20% de los criterios subjetivos. Más aún, parece que a la CNMC le molesta que en determinadas licitaciones, como el MFOM, se exija que las empresas tengan, por ejemplo, un plan de seguridad y salud en el trabajo. Qué quieren, ¿que todas las licitaciones sean subastas entre empresas sin experiencia alguna? ¿Y sin garantías para los trabajadores?

Basicamente el poder llevarlas a cabo. la gente al final sabe que existe un limite de velocidad y lo respeta porque es de sentido común. Igual pasa con estos sectores que se van a regular, todo tiene unas reglas y se deben cumplir para preservar nuestra seguridad y el modelo de sociedad social en el que vivimos.

Burocracia. Si genera más empleo y se puede regularizar adelante ,sino fomentaremos la economía sumergida y los derechos de los consumidores.

Buscar conflictos donde no nos había. Crear confusión, para distraer la atención de otros problemas mayores.En definitiva, lo que se conoce vulgarmente como "matar moscas a

cañonazos". Con los dos ejemplos siguientes, si se quiere, se entiende perfectamente: 1) Es posible que algún anciano que vive solo en el centro de Sevilla y tiene una misera de pensión, admite en las habitaciones vacías de su casa huéspedes a dormir en Semana Santa y con ello saca unas perrillas, que seguro no declara y le ayudan a sobrevivir... pero, aunque ese no es el problema, se presente a este tipo de gente como defraudadores, y se cambia la legislación tanto estatal como autonómica para "perseguir ese fraude". 2) El problema es que las grandes cadenas hoteleras tengan todo el año llenos sus hoteles en Tenerife, Mallorca, Marbella o La Toja (da igual el lugar) ...y paguen sus impuestos en LUXEMBURGO o IRLANDA (pero con esos nadie se mete, ni se cambian las leyes para evitarlo).

Calidad de servicio. Garantías y seguridad para el usuario.

Centrándonos exclusivamente en el sector de alojamiento, el principal problema que se plantea ahora mismo es la institucionalización de la ilegalidad. 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. 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 (concurrencia 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 Secretaría 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 "neutra". Para las empresas legalmente establecidas en el sector del alojamiento, como son los hoteles, la normativa actual supone un sobre coste 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 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. MÁS INFORMACIÓN ENVIADA POR MAIL

Como digo en el apartado anterior, impide la libre iniciativa de las empresas, existe excesiva implicación e intervención de las administraciones, que perjudica al usuario al no tener mayor elección que lo que quieren las autoridades en cada localidad, Comunidad o Estado. Basta con comprobar otros países para comprobar que es necesaria una desregulación de estos sectores que redundará en mejoras para el usuario, la empresa y la administración. Hasta éste momento existe una verdadera atomización en el taxi impidiendo la persona jurídica, por ejemplo, y en cuanto a las VTC, aunque ha existido una liberalización conforme a la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012 (sobre requisitos de la actividad), y las recientes de enero de 2014 (sobre contingenciación), sin embargo, la Administración vuelve a la carga con voluntad de nuevos requisitos que estrangulan a las empresas. Así, exigir de nuevo cilindrada o potencia fiscal a las VTC impide servicio al usuario y competitividad (ejemplo: si un usuario/a pide un Seiscientos no se podría dar porque se exige una potencia mínima)

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. 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 produzca los resultados deseables. 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. Así, podemos distinguir dos grupos diferentes de plataformas: i. Existen las plataformas que surgen como nexo de unión entre consumidores y otros usuarios que, gracias a la plataforma, acaban desempeñando una actividad profesional con animus lucrandi, permitiendo 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, a través de las cuales un sujeto consigue contratar con clientes, 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 compartido. Dentro de este grupo se podría encontrar la actividad conocida como carpooling. 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 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 ciertos profesionales encuentran la vía para operar sin ofrecer las garantías necesarias. 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, pues suponen una auténtica práctica colaborativa eficiente, con la relevante repercusión medioambiental 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, que se manifiesta en el desarrollo de la movilidad y la comunicación de las personas. Este segundo grupo posee un componente social claramente diferenciado, mientras que el primer grupo, pese a que 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.

COMPETENCIA DESLEAL. MIENTRAS UNOS CUMPLIMOS TODA LA REGULACIÓN, OTROS LA TOREAN PARA SALTARSE EL PAGAR IMPUESTOS Y DEMÁS DEBERES

Conflictos y graves disturbios sociales, no pueden jugar con el pan de tantas familias, no podemos más!!! Competencia totalmente desleal e injusta Más contaminación, ya que a los que ya estamos trabajando legalmente con nuestros vehículos, se sumarán los que lo hacen con UBER y otras aplicaciones del estilo, que están en la ciudad 12 horas o más diarias

Crean "Murallas Chinas" o barreras a los nuevos entrantes que hacen muy difícil que el mercado se beneficie de las innovaciones tecnológicas que generan una gran productividad y un ahorro de costes que redundan en los precios de mercado

Creo que la ley puede servir para saltarse la regulación urbanística en algunos casos. El ejemplo que vivimos los vecinos en Sant Feliu de Guíxols es el de un empresario que después de intentar alcanzar calificación de hotel para una finca de su propiedad y no conseguirla, edificó un establecimiento hotelero con aspecto de vivienda unifamiliar para acogerse a la ley de apartamentos turísticos. Con lo cual se incurre en un fraude de ley, ya que se permite realizar un tipo de negocio auspiciado por dicha ley cuando la regulación urbanística lo ha prohibido expresamente.

Creo que pueden convivir perfectamente los dos sectores porque existe demanda suficiente para los dos. En otras ciudades del mundo donde estas aplicaciones están implantadas desde hace más tiempo, donde sociológicamente están consideradas como "sociedad de mentalidad avanzada" a las personas que viven en ellas, están cambiando las costumbres de tal modo que sus habitantes cada vez utilizan menos su vehículo particular en beneficio de todo el transporte público en general. Con una regulación adecuada, creo que no plantearía problemas.

Debe ser proporcionada y justa. Debe crear un perímetro de juego común, pero manteniendo el terreno de juego nivelado, y no en favor de los competidores ya establecidos

Debido a la limitación de caracteres en este formato hemos remitido las respuestas de HomeAway al correo facilitado por la CNMC: economia.colaborativa@cnmc.es

Dificulta la entrada de nuevos emprendedores si bien para cambiarlas se debería compensar a los que en su día cumplieron todos estos requisitos con el visto bueno de la administración.

Dificultad de controlarlos. Facilidad de que la regulación sea influida por grupos de presión. Estabilidad jurídica vs innovación y adaptación.

Economía sumergida. Esclavitud de personas a la sombra de estas Multinacionales. Prostitución encubierta, por necesidad y amparada en la economía colaborativa (esto ya existe, por desgracia) Creación de mas paro por cierre de empresas de transportes de viajeros, auto taxis, hoteles, pensiones legales, hostales etc Fraudes a la Hacienda pública, Seguridad Social, etc. Estafas a compañías de Seguro al no estar declarada la actividad cómo transporte público, hostales, fondas, pensiones etc. Las multinacionales que ofertan este tipo de economía no aportan nada al Estado de Bienestar. Las empresas legales no podrían competir con este tipo de economía ya que las empresas legales están sometidas al pago de tasas, licencias, impuestos, seguros sociales etc mientras que las de economía colaborativa no pagan nada de lo anterior, creando desigualdad. No crean puestos de trabajo ya que no se necesita contratación para manejar las APPS. Discriminación, ya que algunos pagarían impuestos, licencias, empleados etc y otros no. Inseguridad ciudadana, no es fácil saber quien conduce un vehículo privado por no estar identificado el conductor, al igual que no se sabe en casa de quien vas ha pasar la noche.

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 constitucional de competencias (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 o Bla Bla Car- realicen con ánimo de lucro una actividad empresarial o profesional de servicio de transporte público de viajeros, 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 de 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 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 o Bla Bla Car 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.

El mayor problema, como comentamos en nuestro artículo, es el control y la gestión de una base de realmente operativa y con una regulación que proteja al ciudadano.

<https://www.effishopping.com/es/blog/economia-colaborativa-de-la-energia-n7>

El principal problema es la concentración de la oferta dando lugar a un cuasi-monopolio del sistema de transporte de conductores, produciendo un beneficio óptimo para el taxista y una pérdida de recursos económicos para el consumidor, ya que si el precio de uber es tan barato y aun así se generan beneficios es totalmente indignante los precios de las carreras de taxi. La regulación y ante todo el deber de pago de una licencia para una actividad tan sencilla como es el conducir un vehículo resulta absolutamente ridícula (no es un conductor de autobús, ni piloto de avión, ni capitán de barco)

El principal problema que veo es que una nueva regulación introduciría necesariamente barreras de entrada. Al haber ya una regulación impuesta por la publicidad y controlada por los propios usuarios, parece innecesaria introducir otras regulaciones más burocráticas que no harían sino aportar ineficiencias. Refiriéndome solo al sector de las viviendas vacacionales, que es el que conozco, me parece que funciona suficientemente bien y no veo la necesidad de tocarlo. No veo cómo una regulación estatal o autonómica pueda mejorar el funcionamiento de este sector.

El problema es aumento de costes, bajada de calidad y hacer consumidores/ciudadanos cautivos, sin real libertad de elección

El problema principal es la regulación existente que impide a los propios operadores actuales participar de los nuevos modos de producción. Desde la óptica de los ciudadanos limitan la competencia y alteran artificialmente los precios, así el coste de un taxímetro está entre los 1.200 y los 4.000€, al menos 10 veces más de lo que cuesta un terminal inteligente de quinta generación que cubre todas sus funciones e integra gps

El problema que puede existir es cuando la regulación no se adapta a la realidad de los sectores y a la realidad actual. Hay que escuchar a las personas que forman esos sectores, que son los que saben los problemas con los que se encuentran para hacer la regulación adaptada a las necesidades de los nuevos problemas de los consumidores. Creo que la regulación en estos sectores ha de existir para garantizar que se ofrezcan estos servicios con una calidad indiscutible y que esta regulación ha de dar garantías a las personas que ofrecen los servicios regulados y a los consumidores de este tipo de servicios.

El sistema concesional es un sistema equilibrado, es de carácter zonal y no sólo lineal, dando lugar a una malla equilibrada, lo cual persigue garantizar el servicio público a una zona de un corredor, garantizando servicio a muchas poblaciones. El sistema concursal puede mejorarse en garantías y equilibrio, y no debe prevalecer la mayor ponderación en la tarifa sino otros elementos constitutivos de la calidad de servicio, evitando ofertas temerarias y/o expulsando a empresas solventes. En los años 80, la tarifa ponderaba un 40% y actualmente están en el 60% e incluso en algún caso el 80%. Las exigencias requeridas de la Admón. pueden ir aumentando buscando más incorporación de nuevas tecnologías, calidad servicio, mejoras sociales para una adecuada explotación del servicio, pero debe tenderse a una cierta armonización en el conjunto del estado. Debe prestarse especial atención a los cambios que se introduzcan "ex-post" en cuanto a atención a poblaciones de débil tráfico. El precio-km debe estar en una horquilla razonable en el conjunto de las concesiones sean estatales o autonómicas. También contemplarse cierta flexibilidad de discriminación de precios, con criterios objetivos y armonizados.

El sistema de licencias administrativas otorga el permiso para desarrollar una actividad conforme a un modelo decimonónico que no tiene en cuenta los avances económicos, sociales, culturales y tecnológicos del siglo XXI. Dicho sistema desconoce las tendencias de la

normativa europea encaminadas a la prestación de servicios mediante mera la declaración responsable, cumpliendo unos requisitos objetivos mínimos. Por ello la concesión de permisos para actuar en el tráfico jurídico y económico, se asemeja más a la institución de la tutela que considera a los ciudadanos incapacitados para tomar sus propias decisiones, que a un sistema acorde a los tiempos que corren. Las personas que no tenemos limitaciones de movilidad también sufrimos los defectos del transporte público que ha empeorado notablemente la frecuencia y calidad del servicio sin recorte acorde, del precio del abono. Es otra ineficiencia del sistema monopolístico de precios regulados. Estos hechos son verificables por sus servicios de inspección y recabando las reclamaciones interpuestas por los ciudadanos en los organismos correspondientes, o realizando consultas a las asociaciones de consumidores y usuarios. Adjunto "pantallazo" al final del documento, que acredita la falta de prestación del servicio de taxi regulado, por lo que éste debería liberalizarse. El pago de multas por superar los niveles de contaminación marcados por la UE en el caso del Ayuntamiento de Madrid, no se resuelve aumentando impuestos o cortando el tráfico, sino haciéndolo más racional a través de coche compartido, taxi compartido, la excelente idea del alquiler de bicis, y en definitiva, mediante la bajada de precios de los servicios de taxi derivada de la competencia real y efectiva. Tiene que llegar a ser más ventajoso coger un taxi, que desplazar el propio vehículo desde fuera de Madrid. La citada contaminación tendrá sin duda unos perjuicios cuantificables para la salud con repercusión en productividad y costes sanitarios, que también sufragamos con impuestos. Por otra parte, el número limitado de taxis sólo genera incremento de precios e ineficiencia por servicios no prestados cuando se les pide que salgan de la ciudad, por ejemplo.

El único problema que veo en el sector del taxi es que no halla un criterio unánime para todo el país porque los ayuntamientos y comunidades no ejercen los debidos controles para que se respeten las ordenanzas del taxi y algunos individuos las exploten de forma ilegal

En algunos casos puede desanimar a algunas personas por miedo a sanciones, condicionando comportamiento.

En el caso de los apartamentos, me parecería bien que hubiera una regulación en cuanto a que hacienda se asegurara de que todo el mundo que lo alquila declare sus ingresos. También sería posible tener un listado de los inmuebles disponibles (listado que podría obtener de la propia página web). En el caso de Uber y los taxistas, creo que también debería haber un registro por parte de la administración y tener la determinada licencia necesaria para poder llevar personas. Además, como en el caso de los alquileres de viviendas, declarar todo lo que se gane a hacienda.

En el caso de los taxis, la existencia de un número limitado de licencias encarece en gran medida el precio de uso del servicio, siendo excesivamente caro para determinados grupos sociales, incluso actualmente. Por otro lado, la congestión considerada como externalidad negativa, actúa como mecanismo de diferenciación respecto al resto de medios de transporte, ya que a medida que aumenta la congestión, se traslada el uso de los diferentes medios de transporte del taxi (o coche en este caso), al transporte público, por lo que podría considerarse que se autoregularía. En el caso de los alojamientos hoteleros, y en concreto los apartamentos turísticos, la aplicación de las mismas medidas a los pequeños propietarios como a las cadenas que se dedican a ello, supone la eliminación de determinada oferta que no puede costearse dichas medidas. La regulación de este tipo de alojamientos es necesaria, pero debería ser la mínima para asegurar determinada calidad, ya que en muchos casos la regulación es excesiva eliminando potenciales clientes que generaría ingresos. En este último caso, los clientes no

suelen disponer de mucho presupuesto para vacaciones, por lo que no suponen mercado para las cadenas hoteleras pero sí podrían realizar ese gasto en caso de que las opciones alternativas fueran asequibles como es el caso de los apartamentos turísticos.

En el caso de Uber que es lo que tratan de apoyar significaría que un sector como el del taxi dejaría de trabajar para que otros lo hicieran en economía sumergida, como está ocurriendo. Requieran ustedes a Uber que trabaje con licencias, permisos, pagando impuestos etc, ya no les interesaría, pero aunque sea poco cuentan con el apoyo de ustedes, a pesar de ser ilegal.

En el caso de vehículos compartidos determinar el límite de cada propietario o persona para optar por compartir un desplazamiento y sus costes.

En el sector de taxis, vehículos de alquiler y líneas de buses barreras de entrada, puesto que para poder desarrollar la actividad se está sujeto bien a una licencia bien a una concesión administrativa. Lo que en la actualidad si bien podría mantener transitoriamente debería desaparecer en el futuro o quedar limitado a supuestos excepcionales cuya justificación sea más adecuada. Por ejemplo, vincular/limitar el número de licencias a la población; debería tener en cuenta no solo la influencia del turismo en determinados periodos del año, sino la población flotante que podría hacer uso de ellas, en el bien entendido que un sector más competitivo probablemente incrementaría la demanda de los servicios y traería las ventajas propias de un proceso competitivo.

Entonces el taxi como lo conocemos¿que pasa con el?. Es increíble plantear la regulación de estos piratas, porque es como están actuando. Regularizar a estas aplicaciones, es la ruina para el sector del taxi.

Entre el caos y la hiperregulación administrativa tiene que gestarse una normativa que no impida de facto la creación de nuevas estructuras económicas más eficientes, competitivas y cercanas al ciudadano. Y desde luego los grupos de presión que han sido privilegiados por esa regulación no deberían ser tenidos en cuenta por delante de los ciudadanos.

Es imposible regularla. Si la ley dice que para prestar alojamiento en una parte de tu casa por días tienes que acogerte a ella no puedes saltártela. Si para prestar una actividad económica tienes que pedir licencia y las normas urbanísticas o los estatutos no lo permiten pues no se puede. Si la normativa al completo de edificación dice que hay que cumplir el criterio de "uso público" no la van a cambiar con ello. Si hay unas normas de protección de los consumidores ya regladas, no se pueden inventar unas a conveniencia. En resumen: ya está reglado.

Es un derecho inalienable del ciudadano el comerciar libremente cuando hay acuerdo voluntario entre las partes. De nuevo, la tecnología gana la carrera a la burocracia y los modelos actuales de regulación -taxi y sector hostelero- quedan obsoletos. Igual que los productores de velas quebraron una vez llegó la luz eléctrica y los reguladores no cedieron ante la presión de gremios instaurados -en pro del bienestar social y el libre desarrollo económico-, no se debe obstaculizar a las plataformas de economía colaborativa que surgen actualmente.

están excesivamente regulados. Como se especifica en el informe, la mayoría de las exigencias de calidad y seguridad se hacen para compensar una hipotética asimetría en la información. Hoy en día, esta asimetría es inexistente o irrelevante. En el sector de alojamientos turísticos, es un hecho que la reputación en internet es más valorada que la clasificación turística

otorgada por la administración. Clasificación que, en la mayoría de los casos, no se adapta a la demanda del público. Como ejemplo, la normativa sobre albergues turísticos en la Comunidad Valenciana -establecimientos con habitaciones de varias camas que se venden de manera separada- sólo los admite en el turismo de interior "en los municipios no lindantes con la costa", en clara concesión a los establecimientos hoteleros "de sol y playa", pensiones, hostales u otros alojamientos, incluidas las viviendas de arrendamiento por corta estancia o vacacionales, no se ofertan por su clasificación administrativa sino por sus características reales, mostradas ampliamente en la red a los consumidores y criticadas o alabadas por usuarios de los mismos

Evasión de impuestos o " optimización" precariedad laboral y inseguridad al consumidor

Evidentemente nuestro convencimiento de la bondad del modelo regulatorio es tal que minimiza los inconvenientes que en toda relación Administración/Empresa prestadora de servicios/usuarios/ciudadanos puedan existir. En todo caso, Administraciones y entes regulatorios potentes, con equipos humanos bien preparados, instrumentos de gestión eficientes, capacidad de reacción ante los incumplimientos de las obligaciones por parte de concesionarios y empresas autorizadas, atentos a detectar las nuevas necesidades que territorios y ciudadanos reclamen, con capacidad para establecer marcos normativos y contractuales flexibles y adaptables, que permitan atender estas demandas, posiblemente ayudarían a resolver más eficazmente esos posibles inconvenientes. Debe ser también responsabilidad de las empresas operadoras de transporte contribuir a crear un mercado transparente, en un entorno de real competencia, que apueste por la estabilidad a medio plazo, la modernización de sus activos y la reinversión de los excedentes generados, así como por la minimización de los costes que supone para las Administraciones, la necesidad de subvencionar aquella oferta estructuralmente conveniente, pero incapaz de ser cubierta en una proporción adecuada por los usuarios. En definitiva, si entendemos que entre todos estamos creando condiciones de movilidad más sostenibles, ambiental y socialmente, para nuestros conciudadanos, los posibles inconvenientes de un entorno de regulación y, si fuera el caso, sus implicaciones económicas, deberían superarse, para alcanzar el objetivo esencial, dado que en cualquier circunstancia debe suponer, por las propias externalidades positivas que el modelo genera, un coste para el conjunto del Estado.

Evidentemente, y repitiendo la expresión de la Directora de Turismo de la Generalitat en un vídeo que figura en el escrito adicional que les envío por mail (enviado por pesdbs@gmail.com , dolores de cabeza para los responsables de la regulación. Cada parte tiene unos intereses, y ejercer de árbitro o juez no es fácil si se intenta buscar el interés general.

Fundamentalmente a burocratización y la complicación del acceso a los particulares a una fuente de ingresos interesante para su propia economía y en general para la economía de un país que va evolucionando hacia otros productos y tipos de consumo.

Hundirá estos sectores.

Incompatibilidad con los legalmente establecidos

Inseguridad, competencia desleal, impuestos y sobre todo falta de control por las actividades que bajo el nombre de Economía Colaborativa se puedan realizar.

La actual regulación plantea problemas de gestión de las concesiones de transporte con una escasa flexibilidad lo que podría mejorar el servicio prestado.

La adquisición de licencias. Creo que es un requerimiento totalmente innecesario ya que no estoy de acuerdo que se deba pagar una licencia por transportar personas. Esto no representa en lo absoluto un beneficio para el prestador del servicio y mucho menos para el (los) beneficiarios del servicio.

La competencia desleal y fraudulenta.

La lucha entre el viejo modelo y el nuevo. Los hoteleros no quieren algo que favorecería mucho a gente corriente, quitando el monopolio del turismo. El turismo tiene que beneficiar a todos y no solo a los hoteleros por ejemplo

la negativa de los taxis a la misma

La regulación de esos sectores se ve necesaria porque las leyes actuales no están adaptadas a estas nuevas economías emergentes. Son sectores de futuro, nuevas economías que llegan para quedarse. La Unión Europea reconoció la Sharing Economy como economía del futuro.

La regulación de este tipo de sectores es fundamental, tanto para el control de los mismos, como para garantizar la prestación del servicio con unas garantías mínimas al usuario; pero el problema no es tanto la regulación (de hecho los sectores legales ya lo están) sino más bien es el control del cumplimiento de la normativa vigente, donde radican las dificultades, y máxime sobre los vehículos ilegales/particulares cuya actividad es lucrativa, pero sin que exista registro alguno de los mismos. Todos conocemos que es muy fácil localizar a un vehículo que está claramente identificado, como es un taxi, pero no lo es así, un vehículo particular que presta servicios esporádicos o, al menos, no de forma regular. Debe existir un mayor control de este tipo de aplicaciones informáticas que promueven que vehículos ilegales obtengan réditos económicos ilícitamente, de forma que se eviten perjuicios en potencia a viajeros, así como perjuicios reales y palpables a los sectores profesionales legalmente establecidos. Y es que Asociaciones como esta, observamos como la administración continúa estática ante las numerosas denuncias que presentamos en contra de vehículos ilegales, sin que se tomen las medidas correctoras que serían necesarias, dotando de medidas a los medios de control e inspección, para una correcta fiscalización de los vehículos que de forma ilegal, representan de forma impune, una competencia desleal, en este caso, a nuestro sector.

La regulación no creo que plantee problemas, no es un monopolio ya que, por ejemplo, en el caso del taxi en Madrid hay 16500 vehículos propiedad de particulares y no todo de una empresa que es lo que podría pasar si se desregula. En otros sectores aparecen grandes empresas que acaparan el mercado, pueden bajar costes hasta que los pequeños se arruinan y se reparten entre 4 el pastel.

la regulación no es mala el uso abusivo de la misma por parte del Lobby si que lo es, me gustaría un modelo europeo que permitiera negocios como el Bed and breakfast anglosajón que desde luego nunca se plantearían una persecución como la que existe en España.

La regulación sería ventajosa, ya que la actividad se está llevando a cabo sin pagar pagar impuestos y generando las externalidades negativas comentadas anteriormente.

La regulación, habrá quien se queje de que limita el mercado, lo cual es cierto, pero realmente si queremos que la economía colaborativa crezca como el modelo original del que se trataba, debe ser limitado e identificado a efectos de que no de lugar a competencias desleales, fraudes, fraudes fiscales y un largo etcétera de posibles incumplimientos normativos

Las estructuras de economía colaborativa suelen estar coordinadas o centralizadas por una organización o empresa que puede actuar como intermediario o prestador de los servicios. En primer lugar, es importante identificar quien presta el servicio o suministra el bien, la compañía o los agentes individuales que colaboran. En segundo lugar, que regulación tributaria se les aplica. En este sentido una sobre-regulación puede poner fin a actividades que de otra manera pueden ser objeto de tributación y con capacidad de generar ingresos para las administraciones públicas. Tal como se articula la Economía colaborativa y tal como suelen establecer las empresas que centralizan o coordinan la actividad, su objeto social es actuar de coordinadora de dos agentes económicos que colaboran entre sí. Por lo tanto debemos decir que nos encontramos ante agentes que colaboran entre si prestando servicios o bienes y una empresa cuyo objeto social es ayudar a que dicho intercambio o colaboración se produzca. Por todo ello la tributación de los agentes que participan en el proceso de Economía colaborativa se puede considerar incluida en el concepto de realización con carácter habitual de la ordenación por cuenta propia de factores de producción, materiales y/o personales con la finalidad de intervenir en la prestación de servicios. Ello supondría que se encuadraría dentro de la definición de actividad económica a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido y, tratándose de personas físicas, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas . En relación con el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, las cantidades percibidas por prestar un servicio de transporte o arrendamiento de bienes inmuebles se pueden considerar por un lado rendimientos de actividades económicas que, al no encontrarse exentas del impuesto, deberían tributar de acuerdo con lo establecido en los artículos 27 y siguientes de la LIRPF, en el caso del transporte y si se cumplen los requisitos del artículo 25 en su apartado 2, en el que se delimita cuando el arrendamiento o la compraventa de inmuebles constituye una actividad económica. Para ello han de ocurrir que para la ordenación de aquella se utilice, al menos, una persona empleada con contrato laboral y a jornada completa. En consecuencia, si se desprende que no se realiza ninguna prestación de servicios complementaria, sino que tan solo se alquilan los apartamentos con sus enseres, y no se cumplen los requisitos del artículo 25.2, los rendimientos derivados de los alquileres se calificarán como rendimientos del capital inmobiliario. Al tratarse del arrendamiento de inmuebles cuyo destino primordial no es satisfacer la necesidad permanente de vivienda de los arrendatarios, no resultará aplicable la reducción del 60% del rendimiento neto prevista en el apartado 2 del artículo 23 de la Ley del Impuesto. En relación con el Impuesto sobre el Valor Añadido, la prestación de estos servicios de transporte o alojamiento si se realiza en el ámbito espacial del impuesto por empresarios o profesionales, a título oneroso, con carácter habitual u ocasional, en el desarrollo de su actividad empresarial o profesional, constituye una actividad sujeta al impuesto. En el caso del arrendamiento de inmuebles para alojamiento estaría sujeto pero exento al pago del impuesto en virtud del artículo 20. De acuerdo con dicho precepto la exención no comprende los arrendamientos de apartamentos o viviendas amuebladas cuando el arrendador se obligue a la prestación de alguno de los servicios complementarios propios de la industria hotelera, tales como los de restaurante, limpieza, lavado de ropa u otros análogos. De esta manera independientemente de la regulación inicial o final, así como de la legalidad o ilegalidad inicial o sobrevinida, las obligaciones tributarias afloran.

Las viviendas de uso turísticos, en muchas CCAA están incluidas en la tipología de apartamento turístico, desde los años 60 estaba contemplada esta figura en la normativa turística. No es ninguna novedad. La novedad está en la intermediación, sobre todo la que ofrecen las nuevas tecnologías. el servicio de viviendas de uso turístico puede ser ocasional para su titular, pero es habitual para la plataforma/web de intermediación (sino cierra por no ser rentable)

Los he citado arriba, destrucción de puestos de trabajo, el caso Uber como tantos otros, lo que haría es no aportar nada a las arcas de los estados y destruyendo puestos de trabajo, existen dos casos conocidos dos personajes uno esta en el paro y haciendo de pirata en uber y otro jubilado. Verdaderamente increíble.

Los problemas que plantea es que un monton de personas en paro o trabajando saldrán a la calle con su coche y de esa forma crearan mucho más paro (taxistas, conductores autobuses etc). El transporte está regulado al igual que los estancos, farmacias, loterías etc, . Muchas personas aprovechan el transporte colaborativo con fines lucrativos, con blablacar trabajan furgonetas de 7 plazas que van y vienen con gente y deja unos beneficios cuantiosos al conductor. Además no se justifica economía colaborativa cuando existen autobuses, metro, trenes de cercanía etc. Algunos han visto un gran negocio y es lo que es. Otro de los problemas que está planteando es la economía sumergida, estas empresas cuando tienen conductores de sobra (Hablo de Uber) empieza a rebajar su comisión y si se queja o protesta le quitan de la aplicación, haciendo que sean exclavizados, ha ocurrido en otros países. Por favor informense.

Los problemas que plantea son para los propios taxistas que por regla general tienen que adecuarse a unas flotas sobredimensionadas que si bien permiten atender las grandes demandas de servicio de congresos como el Mobile World Congress de Barcelona también deben compensar el conjunto de días de menor demanda. Para ello deben adaptar su ritmo de trabajo a las previsiones de demanda en función de los eventos previstos o de si es fin de semana, etc. La competencia en el sector del taxi en España está garantizada y se materializa en las grandes ciudades en la especialización de las compañías de taxi bajo demanda por el medio que sea (Mercedes, ecológico, adaptado, gran capacidad, etc). Por otro lado, la inclusión de la variable precio como elemento generador de competencia no es buena solución dado que es más que probable que merme condiciones como la seguridad por falta de inversión en los vehículos. Asimismo, en caso de querer utilizar la variable precio para fomentar todavía más la competencia sería más útil aplicar esa posibilidad a la red actual que se ha demostrado competente y efectiva que no permitir una red paralela que generaría duplicidades y un trasvase de empleados inútil (logicame todos los taxistas se acabarían pasando a la nueva empresa con su coche particular, si no tiene sentido tener una licencia para qué tenerla?

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.

Los problemas se plantearían, por el contrario, por la falta de regulación, que afectaría profundamente a los temas mencionados anteriormente, como son la seguridad, la calidad en la prestación del servicio, la universalidad del servicio, la capilaridad de la red (el transporte regular en autobús es el modo de transporte que garantiza la movilidad en la totalidad del territorio nacional) y los precios (el transporte regular interurbano en autobús ofrece las mejores tarifas sin coste para la Administración frente a otros modos de transporte –caso del ferrocarril- que presentan importantísimos resultados económicos negativos que deben ser cubiertos vía subvención vía recaudación de impuestos). Es conveniente poner de manifiesto que la regulación actual del transporte regular de viajeros por carretera, por su condición de servicio público, no sólo fija limitaciones sobre los precios máximos a percibir por el

concesionario o los servicios mínimos a ofrecer sino que establece todo un conjunto de elementos que garantizan la óptima prestación del servicio regulando aspectos tales como el calendario y las frecuencias mínimas del servicio, los itinerarios (localidades atendidas), el confort, las políticas de atención al público, comercialización y fidelización que ofrezcan mejoras para los usuarios, las medidas de fomento de la conectividad e intermodalidad que favorecen el uso del transporte público (más eficiente en términos de externalidades) frente al uso del vehículo privado, programas de eficiencia energética, etc. La Administración titular del servicio determina (en los anteproyectos de servicio público) el nivel de oferta y las condiciones básicas de prestación del mismo, procediendo a su prestación bien mediante gestión directa pública o mediante gestión indirecta (contratación pública). No obstante, es indudable que un exceso de regulación que conlleve un mayor grado del actual fundamentalmente en materia de inversiones en activos (con períodos de amortización muy altos) a los operadores, podría implicar distorsiones en el mercado que pudieran expulsar del mismo a operadores de menor tamaño con mayores dificultades para obtener financiación. Como en cualquier otro sector, la regulación debe ser proporcional, estar motivada y, en la medida de lo posible, permitir períodos transitorios que posibiliten su cumplimiento, siempre que éstos no penalicen los objetivos básicos del transporte: movilidad integradora, seguridad, calidad, eficiencia y sostenibilidad.

Los sectores ya están suficientemente regulados sin necesidad de introducir variantes que nada bueno aportarían.

Más burocracia

Miedo a una forma nueva forma de consumo entre particulares. economía sumergida

Ninguno, más bien, muchos beneficios, para poder crear empleo.

Ninguno, no hay ningún problema, si una empresa o autónomo no sabe que tiene que modificar constantemente su manera de acercarse a la demanda, antes o después el mercado le apartará. Esta economía con o sin regulación seguirá operando porque los sistemas tienden a encontrar su mínimo punto de fricción, si los Estados o Lobbies quieren ejercer esa fricción, el mercado igualmente les expulsará.

Ninguno, puesto que la competencia en el mercado, no es tal, al estar VTC-N sujetas a precios y VT-N a tarifas, sobre todo en lo concerniente a transporte urbano. Aunque considero necesario comentar, que desde mi punto de vista, existe un aspecto en la regulación competencial de los Ayuntamientos, que, esta capando, permítaseme la expresión, la eficiencia competitiva del sector de las VT-Taxi, muy especialmente, en los grandes núcleos poblacionales, que es la ausencia de concentración de decisiones ejecutivas sobre explotación de licencias, lo que está impidiendo poder hacer economía de escalas eficientes y optimización de los recursos disponibles hacia el usuario del servicio, además de impidiendo la introducción de esta actividad empresarial en el SXXI, y que nada tiene que ver con posibles oligopolios. Por ejemplo si en el mercado de VT-N de Madrid existiese la posibilidad, que no obligación, de crear una S.L ó S.A. o bien, la figura del empresario autónomo, con un máximo de 150 licencias, en una hipotética idealización del mercado nos encontraríamos con más de 100 operadores, en un mercado, principalmente local. Eso sí sujetos a tarifa, como lo está en todos los países desarrollados. (Existen dos liberalizaciones acometidas en la década de los 90 del S:XX y suprimidas posteriormente a tenor de los negativos resultados obtenidos. Una en Suecia por un Gobierno socialdemócrata y otra en Nueva Zelanda por un Gobierno laborista)

Ninguno, el servicio siempre está atendido, que haya algún momento puntual, tal vez a todos nos ha pasado, ir a la administración y donde había 4 personas que podrían atenderte solamente hay una

Ninguno. Garantía de servicio, seguridad para el usuario, reparto de oportunidades de trabajo en sectores sobre dimensionados como el taxi.

Ninguno. Ha estado siempre así y el servicio ahora y siempre ha funcionado a la perfección.

No debería plantear ningún problema este tipo de regulación si se hiciera correctamente. Pensando en los consumidores y en las personas que ofrecen los servicios. Protegiendo a las personas que están dentro de estos sectores, ya que están regulados y tienen que cumplir unos requisitos exigidos que tuvieran la contrapartida de estar un poco "protegidos" para poder dar sus servicios. El tema de que debido a esta regulación los sectores pueden involucionar o no mejorar no es creíble en una sociedad donde la competencia existe. Por ejemplo, en el caso de los taxis, quien se adapte a las nuevas tecnologías tendrá más clientes, el hotel que mejor tenga sus instalaciones más clientes tendrá. La excelencia en el servicio está presente en todos los sectores si se quiere ganar dinero y al estar regulado la administración siempre puede exigir unos mínimos de mejoras.

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 hay competitividad ninguna. Están las Asociaciones, en manos de gente sin demasiada formación, convirtiéndose muchas de ellas en auténticas mafias del servicio, por lo que el cliente no le queda más opción que plegarse a lo que decidan, y los ayuntamientos con la amenaza constante de paralizar el sector si ellos hacen huelga, paralizando el normal funcionamiento de la ciudad sin otra alternativa efectiva. Las centrales de taxi deberían de estar en manos de los ayuntamientos por ser un servicio de interés público, librando a los taxistas de autoregularse, muchas veces sin muy buen final, y dejarles que se dediquen a trabajar, buscar trabajo, competir y aportar soluciones a los clientes con más libertad. Creo que muchísimos estatutos de asociaciones de taxis y acuerdos que se toman, no pasarían un filtro de competencia, más del 90% tendría acuerdos que serían anticompetitivos para los taxistas y para los clientes. La regulación actual de las VTC deja en manos de una empresa ciudades de 200.000 habitantes con 5 VTC y a muchas de menos de 150.000 sin ninguna, por lo que esta empresa se convierte en dueña y señora de este tipo de servicios.

no hay mas problema q el que tienen aquellos que quieren quitar regulaciones para su lucro personal

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 está considerando por ejemplo: - Lo que se está regulando en Portugal - Las directivas de Unión Europea - Las tendencias a nivel mundial - No ignorar la profunda crisis económica a los hoteles con falta de liquidez se les permite ERE y después contratar los mismos empleados (externalizados), a las familias se les va a quitar una opción importante de evitar el desahucio. Un ejemplo es NH Hoteles: El Expediente de Regulación de Empleo (ERE) se ha presentado de manera estatal y se centra en gran medida en la Comunidad de Madrid con el 50,31% de los despidos, 325 empleados en total. El objetivo de este expediente fue abaratar costes del servicio, ya que posteriormente se subcontrató a una empresa externa. NH Hoteles logró en el primer semestre 2013 un beneficio neto de 100.000 euros frente a las pérdidas de 27,6 millones de euros de 1 semestre 2012. A 31 marzo, la deuda neta del grupo asciende a 801,9 millones de euros, tras incrementarse en 57 millones de euros, un 7,6% más, fundamentalmente debido al capex de reposicionamiento. La crisis destapó las carencias y debilidades del sector hotelero con una gestión que se había adormecido en la bonanza de la burbuja económica. No se trata de no querer pagar impuestos, se podrían tributar las viviendas de uso turístico

No son prioritarios, las posiciones de monopolio y abuso de posición de dominio de muchas empresas tecnológicas ni se investigan ni preocupan al órgano de la Competencia.

pasamos de el colaborativismo a directamente liberizar servicios públicos de profesionales, ¿esto no tiene sentido, ¿pasamos entonces del colaborativismo? tanto que se valora ahora mismo.....intereses otros??

Precariedad fraude | legitimación

Principalmente: • Negativa valoración del usuario de taxi • Pésima reputación del sector debido a la actitud de "resistencia" y presión descrita en detrimento del interés del pasajero • Numerosos casos de fallos en la calidad de servicio (coches antiguos o mal mantenidos, trato descortés, picaresca y estafas...) • Falta de adecuación de oferta a demanda (en ocasiones exceso, en ocasiones escasez) • Potencial de crecimiento no aprovechado (numerosos estudios sobre la elasticidad demanda-precio del taxi indican que si las tarifas bajasen, los márgenes serían mayores) • Imposibilidad de innovación en el modelo de servicio, particularmente en relación a los nuevos modelos de vehículos compartidos "DRT" (transporte bajo demanda) o "ridesharing" que son hoy posibles gracias a las nuevas tecnologías. • Falta de eficiencia debido a lo anterior (imposibilidad de compartir), y potencial aumento de productividad no aprovechado debido a regulación excesivamente rígida. • Taxi no integrado en los sistemas de transporte público urbano, a pesar de que, como opinan muchos expertos y directores de transporte urbano, los servicios discrecionales o "flexibles" ofrecen un gran potencial para suplir de forma eficaz y eficiente servicios regulares de muy alto coste fijo (autobús, metro o tren) en zonas y horas de menor densidad de demanda. Algunas ciudades en España y fuera de ella ya están avanzando en dicha integración buscando los recovecos legales que les permiten hacerlo. La regulación debería facilitar mucho más este proceso de integración.

pues muchos lo primero es que pone en peligro los puestos de trabajo y el pan de muchas familias Además contribuye a una economía sumergida ya que no están sujetos a ninguna regulación ni reglamentaria ,horaria y por supuesto fiscal

Sector alojamiento: Fragmentación y pequeña dimensión de la oferta (gran parte pymes) por lo que los cambios normativos requieren largos períodos transitorios de adaptación. La escasa capacidad financiera dificulta llevar a cabo reconversión sin exenciones y/o dispensas de requisitos.

Si esta regulado ningún problema. . Todo funciona como hasta ahora

Si la regulación se realiza desde una participación real y efectiva de los agentes implicados, se minimizarán los problemas que pudiera surgir. Una desregularización del sistema, vendrá a beneficiar a las grandes plataformas que utilizan este modelo de negocio, debilitando por tanto al resto de agentes.

Si regulan , estos sectores, cierra campo de trabajo y quita oportunidad a las personas a tener un gran campo de oferta

Si se enmarca dentro de los criterios de garantía de las expectativas del cliente así como su comodidad, el cumplimiento de los requisitos sanitarios y la protección de sus derechos, no se plantea ningún problema. Es importante que se cuente con unos criterios mínimos consensuados que permitan contar con una normativa homogénea en todas las Comunidades Autónomas sin perjuicio de que luego se adecuaran a las características propias de cada Comunidad Autónoma.

Significaría la ruina de estos pequeños autónomos transportistas en beneficio de 4 ricachones y no beneficiaría al consumidor, al contrario sería perjudicado a medio plazo

Todos los referencias os en la pregunta anterior. - confusión al consumidor con disparidad de legislaciones sectoriales. - impedir la regulación de nuevos nichos de mercado, amparándose en feudos de poder establecidos hace decenios. - fragmentar más aún si cabe la regulación de turismo, permitiendo que también los Ayuntamientos tenga capacidad de regulación en esta materia según su color político, olvidando los interés reales de los ciudadanos. - al ser legislaciones claramente anticonstitucionales, verse abocadas a su posterior nulidad, ayudando más aún a crear más caos informativo a la ciudadanía.

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.

Una migración del turismo a otros países

UNA VEZ PUBLICADO EL DECRETO 79/2014, DE 10 DE JULIO, DE APARTAMENTOS TURÍSTICOS Y VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO DE LA COMUNIDAD DE MADRID, SE SUGIERE EL EMPLEO DE UNA DENOMINACIÓN UNIFORME: VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO. (la utilización del sustantivo "apartamentos" y el adjetivo "vacacionales" inducen a error). CON RESPECTO A LA DENOMINACIÓN "ECONOMÍA COLABORATIVA", NO RESPONDE AL CONCEPTO DE "VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO", EN EL QUE LA CONTRAPRESTACIÓN ES UN PRECIO EN DINERO. (Por economía Colaborativa se entiende la contratación de un servicio de alojamiento a cambio de otro servicio no dinerario)

Ustedes han pensado en los residentes de esas viviendas donde podrían existir apartamentos turísticos? Se lo digo porque 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? PROBLEMAS VECINALES MUY IMPORTANTES.

Ya que los actores que quiere irrumpir en el entorno actual son empresas de Ride-sharing quiero dar unas pinceladas sobre estas empresas. Primero pasemos a describir el servicio que quieren implantar en España. Estos servicios llamados de ride-sharing son servicios en los que ponen a disposición de los pasajeros a conductores particulares. Estos conductores solo tienen el carnet de conducir normal, poseen un seguro normal y no tienen ningún tipo de acreditación profesional. Estas empresas se escudan en que su servicio está dentro del marco de la economía colaborativa y que estos conductores sólo comparten gastos queriendo asimilarse a otros servicios como Blablacar o Amovens donde se realizan trayectos interurbanos en los que se comparten los gastos entre los ocupantes de un vehículo particular. Este argumento se cae por su propio peso ya que como se puede comprobar las tarifas de por ejemplo Uber son SOLO un 20% más baratas que las tarifas reguladas del taxi, lo que implica que hay un ánimo de lucro por parte del conductor. La falsedad con la que operan estas empresas implica varios aspectos. El más preocupante es el riesgo en el que trabajan los conductores, al trabajar con ánimo de lucro y no poseer la preceptiva licencia administrativa. Esto implica que están cometiendo una ilegalidad lo que comporta que si el conductor tuviera un accidente no estaría cubierto ya que no poseen una póliza de responsabilidad civil que cubra esa actividad económica y se vería forzado a responder con su patrimonio a las responsabilidades civiles y penales. Los pasajeros tampoco estarían cubiertos por los seguros así como los posibles daños a terceros. Un aspecto que no podemos dejar pasar es el aspecto moral de una aplicación de ride-sharing. Cuando uno de los conductores tiene un problema,

un accidente con muertes, un intento de asalto sexual de unos de sus conductores, la respuesta de siempre es la misma. Ellos no son una compañía de transporte y solo son una herramienta que conecta a conductores con conductores particulares. Este discurso se utiliza para obviar la legislación vigente en materia de Transporte. Esta declaración implica que la ilegalidad antes comentada recae completamente en el conductor, completamente desprotegido antes la ley pero de la que estas empresas se lleva un 20% de toda la recaudación. Haciendo un símil el conductor es el mantero mientras estas empresas de ride-sharing disfruta de la recaudación sin arriesgar nada. El conductor que se arriesga de esta manera no posee ningún derecho y puede ser dado de baja en cualquier momento de la plataforma de ride-sharing cuando lo decida la empresa. En otros servicios de auténtico coche compartido son los propios usuarios los que deciden los precios de los costes del viaje y la plataforma en cuestión como por ejemplo Blablacar solo vigila que el coste no esté inflado para que haya ánimo de lucro. Con las empresas de ride-sharing esto no sucede ya que es son estas empresa las que deciden los precios de las tarifas, son quien decide quien se da de alta en la aplicación, no como Blablacar en la que se puede dar quien quiera sin pasar un proceso de selección como si sucede en estas empresas. Es la empresa la que proporciona al conductor un smartphone con la aplicación instalada para poder realizar los servicios y finalmente es la empresa quien decide cuando se da de baja al conductor que no desempeñe su labor de forma satisfactoria. Es decir, estas empresas definen de manera muy estricta toda la envolvente de la actividad y al conductor no le deja ninguna iniciativa, sólo puede conducir y nada más.

The CNMC has very effectively noted the damaging consumer consequences from much of today's regulation, and recognised the importance of proportionality in the rest. The current transport regulation creates fundamentally two problems related to the provision of occasional passenger transport services by car. On the one hand, the regulation creates unnecessary barriers of entry, both for provision of passenger transport services and for the provision of intermediation services. In a number of cases there is an absolute limitation to market entry for the provision of taxi services. Besides, the regulation imposes a ratio between the number of authorisations for the provision of occasional passenger services in taxis and the authorisations for the rental of vehicles with driver. The regulation extends the barriers of entry also to the provision of intermediation services, hampering the development of innovative business models. On the other hand, the regulation limits competition and innovation, but also reduces the incentives to provide an excellent quality of service. Since entry of new players in the occasional passenger transport sector is limited, current market players are not subject to competitive pressures —actually competition on prices in the provision of taxi services is prohibited—. Moreover, there are no incentives for service differentiation. This prevents the development of business strategies and innovative commercialization models. Intermediation services —area where innovation has been very limited so far— are also affected by the restrictions. All these elements restrict to a great extent the development of models for the provision of services of high technological content. Additionally, the regulation unduly restricts the provision of services facilitating the intermediation related to the passenger transport, thereby preventing the appearance of new services that respond to the evolving needs of the consumers' demand.