

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

Aquellos modelos a los que no se les aplica la normativa actual, como el carpooling (radicalmente distintos de los modelos de arrendamiento de vehículos con conductor sin licencia, por principios, economía y funcionamiento) no requerirían a nuestro juicio regulación adicional. En todo caso, únicamente sería procedente una normativa que: (i) confirmase la legalidad de compartir gastos y (ii) estableciera límites para garantizar que el uso de este tipo de modelo es siempre con un fin colaborativo. Es decir, en caso de regularse la actividad habría de ser una regulación de mínimos con el fin de resaltar aún más la naturaleza originaria de la actividad, siendo suficientemente amplia como para que tengan cabida distintas fórmulas dentro del propio concepto. En lo que se refiere a la regulación del taxi y VTC, si bien la actividad de plataformas como Uber no es compatible con la que actualmente existe, sí que sería posible disminuir la regulación de dichos sectores. Por lo general, el sector del transporte se encuentra excesivamente regulado y la emersión de nuevos modelos en este sector no manifiesta sino la necesidad de que se modifiquen una serie de elementos. En este sentido, la regulación debe asegurar en todo caso la seguridad del usuario y solventar en la medida de lo posible la asimetría de información. De esta manera, se podrían tomar varias medidas para paliar estos efectos, sin que necesariamente el régimen de licencias actual tuviera que seguir existiendo. Ahora bien, incluso aunque se elaborasen unas nuevas normas para el sector del transporte de viajeros, la actividad del usuario-conductor en plataformas como Uber debería adaptarse al mismo tiempo a los requisitos legales existentes para iniciar y desempeñar una actividad profesional por cuenta propia. Esto mismo sucede en lo relativo a las plataformas utilizadas como medio para ofrecer servicios turísticos. En este sentido, pese a que se derogaran las nuevas normas que se están aprobando a estos efectos, la actividad debería también adaptarse en cierto sentido. No obstante, esto no quiere decir que la normativa que se ha confeccionado al respecto sea la adecuada, pues infiere claros atisbos de haberse elaborado de una manera acelerada, como respuesta a las presiones de un sector concreto que se ha visto afectado por el auge de estas nuevas actividades. En cualquiera de los casos, sería preferible una regulación que únicamente sienta unas bases generales. Esto es debido a que la confección de normativa para casos excesivamente específicos implica que dichas nuevas reglas pasen a encontrarse desactualizadas en poco tiempo, especialmente teniendo en cuenta la velocidad a la que progresa la realidad social. En cualquier caso, sería conveniente la existencia de una regulación estatal de mínimos al respecto y no una divergencia autonómica de regulaciones, como inadecuadamente suele suceder. En definitiva, nos encontramos ante tres escenarios distintos. Por un lado, nos encontramos con el carpooling, que al no verse afectado por la normativa actual, no requeriría una regulación realmente, si bien no debe descartarse la posibilidad de establecer unas pocas reglas para reafirmar su legalidad. Por otro lado, se encuentra la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en transportes intraurbanos, que para ser legal implicaría la desaparición de parte de la normativa de taxi y VTC y, adicionalmente, la adaptación de los usuarios a los requisitos para establecerse como profesional por cuenta propia. Por último, las plataformas relativas al sector turístico deberían encontrar una nueva regulación de ámbito estatal que sentase unas bases para determinar los supuestos en los que se puede hacer uso de las mismas de manera

lícita, dejando atrás las actuales normas autonómicas surgidas de manera improvisada para dar solución a un supuesto concreto.

Considero de ser un país de pandereta cambiar las Leyes cada vez que unos señores deciden poner un negocio ilegal en un país, ellos han de adaptarse a las Legislaciones de los países donde quieren funcionar. Gracias a ustedes estamos viendo como desafían a Gobiernos, Jueces etc, ya que ustedes les dan alas para que ellos piensen que lo que hacen es legal. Siento vergüenza ajena por el Gobierno que me representa al no parar los pies a empresas que trabajan creando economía sumergida, defraudando a Hacienda, llevándose el dinero a paraísos fiscales, mofándose del Estado de Derecho, de la justicia. En fin

Creo que son los nuevos modelos los que se tendrían que adaptarse a la actual legislación porque sino no entiendo porque hasta ahora estos han estado regulados.

Dicho ésto creo que hay que aprovechar esta oportunidad que se brinda a la sociedad de abrir a la competencia el mercado de transporte en vehículos de turismo con conductor y de autocares. No hacerlo de manera desordenada, sino regulada y siempre y cuando se cumpla la legislación laboral, fiscal, seguridad social, etc. Así se darían las autorizaciones administrativas para prestar el servicio, tanto para vehículos de alquiler con conductor, bien sea taxi o turismo de lujo o líneas regulares de autocares. Una vez hecha esta transformación, y siempre y cuando se cumplan las legislaciones afectas a cualquier actividad económica, (fiscal, laboral, riesgos laborales, seguridad social, etc) UBER u otras plataformas similares podrían prestar sus servicios de manera legal. Desde el punto de vista de la regulación dentro de la liberalización, la propia administración tiene sus reglas que pueden servir de minimus para aceptar nuevas empresas o prestadores de servicios; Por ejemplo en el caso de los taxis; vehículos un máximo de antigüedad, conductores que tengan el BTP, y que tengan que pasar un examen en ayuntamiento preceptivo. En el caso de las líneas regulares de autocares, en las nuevas licitaciones exigen unos mínimos para poder realizar la oferta a esa licitación, se pueden poner esos mínimos como requisitos de acceso a cualquier empresa que quiera realizar un transporte regular concreto. Contrariamente a lo que se piensa desde el sector, ésto no destruiría puestos de trabajo, sino que los crearía al liberalizar estos sectores, con lo cual el usuario recibiría un mejor servicio al haber mayor competencia y precios más económicos. Basta echar un vistazo al sector aéreo para ver la enorme bajada de las tarifas en el último decenio y la gran creación de puestos de trabajo con nacimiento y gran crecimiento de nuevas compañías.

En estos dos mismos sectores, ¿cree que son los nuevos modelos los que deberían adaptarse a la regulación actual (sectorial y general) o bien considera necesaria una modificación de dicha regulación para tener en cuenta todos los modelos de actividad? Verdaderamente es difícil que los nuevos modelos se adapten a la regulación actual, ya que implicaría la desintegración de la red de transporte público regular de viajeros por carretera, por imposibilidad de hacer frente a un nuevo "modo" en competencia. Además, los problemas en materia de seguridad, congestión y polución puestos anteriormente de manifiesto que provocaría la existencia de una red paralela de servicios "puerta a puerta" se consideran irresolubles. ¿En qué cree que debe consistir esta modificación? Se entiende por parte de FENEBUS que no puede permitirse la entrada a nuevos operadores con interés económico sin modificar de manera completa el sistema estatal y autonómico de servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

CONCLUSIONES: -El planteamiento realizado por la CNMC es torticero, porque parece intentar encontrar cabida dentro de la legislación actual a nuevos servicios más modernos y atractivos, cuando en la práctica lo que significa es liberalizar de manera completa un sector prolijamente regulado, no por razones históricas ni de captura del regulador, sino porque ha demostrado

ser la opción más adecuada, eficiente y menos costosa para el erario público para cubrir las necesidades de movilidad de los ciudadanos. -La opción de desregular podría hacerse planteado igualmente en los años 80, antes de internet, en los mismos términos en que se plantea ahora por la CNMC, y el resultado seguiría siendo igual de negativo. -Primar la desregulación y, por consiguiente, primar al transporte privado es una política absolutamente contraria a los postulados de la Unión Europea a favor del transporte público. -Se recomienda vivamente a la CNMC leer con atención, entre otros documentos, el libro "El transporte en autocar, una colusión sostenible para la movilidad de las personas. Contribución económica, regulación y retos del sector", elaborado por Fenebus, Asintra y AFI.

Estas dos modalidades en litigio no se interfieren entre sí y cada una tiene su propia regulación ya establecida: leyes aplicables a los establecimientos hoteleros/hosteleros y LAU/ley de alquileres La estancia de turistas en hoteles, con servicios propios de hotel y estancia de turistas en alojamientos de particulares (me niego a calificarlos como "alojamientos turísticos" pues no son tales, si no viviendas normales y corrientes, que se alquilan "por periodos inferiores al año", según definición de la LAU).

La Cámara de Concesionarios y empresas vinculadas al Sector Público en el ámbito de las Infraestructuras, los Equipamientos y Servicios (CCIES) está dispuesta a colaborar en la formulación de todos aquellos cambios que requiera nuestro Ordenamiento, para avanzar en este camino. Aunque nos parece que un debate de tal calibre, debiera enmarcarse en un proceso participativo mucho más estructurado, plural, y en el que los diversos agentes implicados pudieran realizar sus aportaciones, en un entorno de máxima profesionalidad y competencia.

La regulación actual está bien ya que debe ser controlada por alguien/algo. Se deben adaptar estos sectores a las nuevas tecnologías y así se está haciendo como se puede ver en la infinidad de APPs que hay en el mercado.

Por supuesto que deben adaptarse a la legislación actual. De ninguna manera debe modificarse la legislación actual para adaptarla a estos modelos ilegales. No estamos de acuerdo con los "trajes a medida" para algunos. Sin embargo, sí que debe reforzarse la legislación existente y la aplicación de la misma, en la medida que pueden surgir "mercados paralelos" ilegales, cuestionando al regulador, para intentar sustituirle, y fijando reglas propias, para desplazar al sector legal. Ésta sí es la verdadera novedad de este modelo, y es posible que la legislación, y en mayor medida, la aplicación de la misma, no responda a ese reto. Medidas y normas de defensa del usuario, de los derechos laborales, del empleo existente y de la calidad de servicio. Quien se disfraza de economía colaborativa, porque responde a una idea de marketing más que a una realidad, para crear negocios basados en la intermediación, obteniendo beneficios, pero sin cumplir con la normativa de transportes, fiscal, laboral, de seguridad social, de consumidores y usuarios, etc., debe ser debidamente perseguido y sancionado. Por lo tanto, estas preguntas, y en definitiva, esta encuesta, con el escoramiento hacia conclusiones preconcebidas, no merece el calificativo de estudio imparcial y objetivo.