

PROCESOS CIVILES, ADMINISTRATIVOS Y DE DERECHO EUROPEO EN LOS QUE BLABLACAR ESPAÑA ES PARTE*

José María Martín Faba

*Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha
Abogado colegiado en el ICA de Toledo*

Fecha de publicación: 1 de diciembre del 2016

Blablacar España, la plataforma digital que pone en contacto a particulares –conductores y pasajeros– y ejecuta las gestiones necesarias –a cambio de una comisión– para que estos puedan realizar viajes en coche compartiendo gastos¹, ha sido demandada en la jurisdicción civil y es el “blanco” de un procedimiento administrativo sancionador, hecho este último que ha motivado una denuncia de la plataforma ante la Comisión Europea. A continuación, se referencian sucintamente los procedimientos en los que la compañía de *carpooling* es parte:

- (i) Primero, Confebús interpuso demanda civil de juicio ordinario contra Blablacar por competencia desleal, alegando que la plataforma opera como intermediario de servicios de transporte público con ánimo de lucro sin la licencia que requiere la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. La única resolución relevante hasta el momento es el Auto núm. 26/2016 de 26 de enero del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid que denegó la adopción de las medidas cautelares en las que la patronal solicitaba el cese de la actividad de la plataforma digital. En síntesis, el Juez de lo Mercantil sostiene que no ha lugar al acuerdo de las medidas cautelares solicitadas pues lo que *“en verdad se pretende (es) anticipar en cierta forma el resultado del fallo, al pedir el cese de los actos de competencia desleal, lo que tiene un marcado efecto anticipatorio puesto que es uno de los*

* Trabajo realizado en el marco de la beca de colaboración con referencia 2016-BCL-5999 para el Proyecto «Grupo de investigación del profesor Ángel Carrasco» cuyo director e investigador responsable es el Prof. Dr. Ángel Carrasco Perera, de la Universidad de Castilla-La Mancha (UCLM).

¹ El funcionamiento de Blablacar ha sido analizado por GARCÍA MONTORO, L., “*El principio del fin de la economía colaborativa con la posible suspensión cautelar de la actividad de Blablacar*”, CESCO, 27 de octubre de 2015, <https://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/34/110.pdf>, [Consulta: 21 de noviembre de 2016].

pedimentos de la demanda”. Además, el juez argumenta para no conceder la cautelar que Confebús consintió una situación de hecho a lo largo del tiempo pues no interpeló de manera efectiva a Blablacar en el momento en que empezó a cobrar por el servicio de interconexión, allá por el año 2013. El pleito está pendiente de la sentencia que se pronuncie sobre el fondo del asunto.

- (ii) Después, la Conserjería de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid incoó sendos expedientes sancionadores a dos usuarios-conductores de Blablacar porque consideró que se lucraban realizando un transporte público de viajeros sin la preceptiva licencia (infracción muy grave prevista en el art. 140.1 LOTT). También incoó otro expediente administrativo proponiendo la imposición a la operadora de: dos sanciones muy graves por facturar en nombre propio servicios de transporte público sin ser titular de la autorización (art. 140.2 LOTT) y una grave por ofertarlos sin disponer del título habilitante (art. 141.7 LOTT). Por esto, Blablacar ha denunciado a la Comunidad de Madrid (España) ante la Comisión Europea pues entiende que la decisión de la Administración vulnera la Directiva 2000/31/CEE de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico.

Es probable que el Juzgado de lo Mercantil de Madrid declare que Blablacar no conculca la libre competencia (art. 15 LCD) a pesar de operar sin la licencia que exige la LOTT para ejercer transporte público de viajeros (arts. 91 y ss. y concordantes de su Reglamento), máxime porque parece obvio que esta autorización no va dirigida a “intervenir” una actividad consistente en interconectar digitalmente a conductores y pasajeros particulares con el fin de que compartan los gastos de un determinado viaje en coche, sino que la autorización se requiere para ejercer un transporte público de viajeros. Con todo, un usuario-conductor sí infringiría las normas reguladoras de libre competencia y las disposiciones de la LOTTT si al operar sin licencia se lucra por recibir importes de los pasajeros que superan los costes del viaje o si realiza trayectos con una habitualidad reveladora de que la finalidad pretendida no es el desplazamiento con compartición de gastos. Pero si el usuario-conductor respeta la teleología de la plataforma y de esta forma de viajar, creo que el negocio entre los pares podría subsumirse en un contrato de transporte privado de particulares no sujeto a intervención administrativa (art. 101.2 LOTT).

Por otra parte, es posible que la Comisión valore que Blablacar es un prestador de servicios de la sociedad de la información cuya actividad no puede estar sometida, por regla general, a una *autorización previa ni a ningún otro requisito* para operar en el Mercado Único (art. 4 DSSICE). Si la Comisión Europea razona en este sentido estimará la denuncia de la plataforma digital por infracción de la Directiva 2000/31/CEE por parte de la Comunidad de Madrid.