

LA VICTORIA DEL CARPOOLING EN ESPAÑA: BLABLACAR ES LEGAL¹

Lourdes García Montoro
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 14 de febrero de 2017

Casi dos años después de desatarse el revuelo social con la posible suspensión de la actividad de Blablacar en España, los usuarios de la plataforma de *carpooling* por fin respiran tranquilos gracias a la decisión del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid², que ha desestimado la demanda por competencia desleal interpuesta en mayo de 2015 por la patronal del transporte en autobús Confebús³.

Frente a las alegaciones de Confebús, que acusaba a la demandada de realizar la actividad de transporte de viajeros por carretera de forma encubierta, incurriendo en una práctica que podría considerarse de competencia desleal, Blablacar siempre se ha definido como una red social que pone en contacto conductores y viajeros, sin que los primeros obtengan un beneficio económico de esta actividad. La ausencia de ánimo de lucro en los conductores que ofertan compartir su coche ha sido el eje central en torno al cual ha girado toda la valoración del caso, y que ha llevado al Juzgado a determinar la legalidad de la actividad de la plataforma de economía colaborativa, por los motivos que exponemos a continuación.

1. Transporte de pasajeros e imprescindible ánimo de lucro del transportista

¹ Trabajo realizado en el marco del Proyecto Convenio de colaboración entre la UCLM y el Ilustre Colegio Notarial De Castilla-La Mancha (17 enero 2014) (OBSV) con referencia CONV140025, que dirige el Prof. Ángel Carrasco Perera

² Sentencia nº 30/2017, de 2 de febrero de 2017.

³ Confebús solicitaba en mayo de 2015 el cierre cautelar de Blablacar por competencia desleal, pretensión que fue desestimada. Ver GARCIA MONTORO, L., “*El principio del fin de la economía colaborativa con la posible suspensión cautelar de la actividad de Blablacar*”, octubre de 2015, CESCO, <https://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/34/110.pdf>



La pretensión de Confebús se fundamentaba en la presunta intermediación de Blablacar en un servicio de transporte profesional de viajeros para el que carece de la licencia exigida por la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. En concreto, la patronal del autobús considera que el conductor que oferta un viaje a través de Blablacar obtiene un lucro, que los gastos de desplazamiento son inferiores al precio que se abona por el trayecto, y que si hay más pasajeros aumenta el lucro del conductor. Además, entiende de aplicación los artículos 15.1 y 2 de la Ley de competencia desleal, en detrimento de las empresas de transporte de viajeros en autobús, al realizarse una competencia sin garantía, sin darse de alta en ninguna Administración, sin pasar los controles y seguridades que otorgaría el sistema que aplica a los profesionales del sector y ahorrándose el coste que acarrearán estos trámites.

Blablacar, por su parte, se define como plataforma online que presta servicios de transmisión e intercambio de información en redes electrónicas, especializada en compartir los gastos de viaje por carretera, a lo que añade que tampoco puede pedirse a los conductores registrados en la página que cesen en su actitud porque no han sido demandados. El objeto de la demanda es que Blablacar deje de prestar sus servicios de intercambio de información, de forma que los usuarios de la plataforma, conductores y pasajeros, no podrían seguir compartiendo coche por esta vía si se hubiera determinado la deslealtad de la conducta y se cerrase su web en España, sin perjuicio de que pudiesen seguir realizando esta actividad privada sin la intermediación de la plataforma con sus conocidos o familiares, o incluso a través de anuncios, posts en otras redes sociales, etc.

La plataforma percibe una comisión que se basa en la transmisión e intercambio de la información, control de los pagos e incidencias, o poner a disposición de sus usuarios un motor de búsqueda de datos, remuneración que se corresponde con el control y gestión de la plataforma y con los servicios de transporte público. Además, recomienda el precio que debería pagar el viajero en función de la distancia y de la cantidad de pasajeros transportados en relación al coste total del viaje, lo que se concreta en unos 0,06 y 0,09 euros por kilómetro, lejos de los 0,19 €/km que establece la Administración pública como coste de uso de un vehículo privado en el Real Decreto 462/2002. Cabe la posibilidad de que algunos conductores quieran establecer un precio superior al recomendado, caso en el cual la plataforma los clasificaría como trayectos no recomendados por su alto coste, pudiendo llegar a expulsar a dichos usuarios por uso fraudulento de la plataforma. Los conductores utilizan la plataforma como una suerte de red social en la que poder encontrar otros usuarios interesados en compartir los gastos de determinado viaje en coche, pero no puede tratarse de profesionales del transporte, pues la propia plataforma establece una serie de



limitaciones a la frecuencia con que los conductores pueden ofertar y compartir trayectos⁴ y el precio que pueden cobrar por kilómetro.

El Juzgado tumba con facilidad las alegaciones de la patronal y concluye que *“Blablacar no es una sociedad que realiza labores de transporte de viajeros y queda probado al criterio de este Tribunal que esta plataforma realiza una actividad ajena a la regulada por la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, pues poner en contacto a particulares con más o menos requisitos, con un control de pagos, con una crítica de las personas intervinientes sobre retrasos o sobre la calidad de otros servicios no es una actividad sujeta a esta ordenación”*. En su fallo, define a los conductores como *“particulares que, por su cuenta y riesgo, se ofrecen a la plataforma buscando a personas que tengan interés en realizar ese mismo viaje y pagar, no en el sentido de pagar un canon o un servicio, sino de pagar el coste de un viaje”*.

2. Compartir coche no es una actividad profesional y no constituye una práctica de competencia desleal

Los artículos 156.1 o 101 de la Ley de ordenación del transporte terrestre contemplan los supuestos en los que no podrá considerarse que existe una relación de prestación de servicios profesionales de transporte terrestre. En particular, no se considera incluido en el ámbito de aplicación de esta norma el transporte de familiares, otras personas que convivan y tengan una relación de dependencia personal o laboral de carácter doméstico o una relación social de amistad o equivalente. Es precisamente esta indefinición de lo que puede considerarse una relación social de amistad la que genera problemas en la práctica, y es que esta ambigüedad no impide que los contactos realizados a través de una plataforma electrónica como Blablacar puedan ser incluidos en la definición de la LOTT.

La patronal del autobús pretende que se cierre la web de Blablacar porque considera que conductores y pasajeros no son amigos, y que los primeros prestan servicios profesionales de transporte evitando la aplicación de la normativa a la que quedan sujetos los profesionales del sector. Pero siendo realistas, no es necesario que se acredite la existencia de una relación de amistad desde la infancia para considerar que dos personas con intereses comunes – desplazarse a determinada ciudad – puedan entablar una relación social puntual e incluso más duradera en el tiempo. Cabe la

⁴ Según estadísticas de Blablacar, el 96% de los usuarios de la plataforma publicaron menos de dos viajes al mes, y tan sólo un 0,02 % ofertó más de diez viajes mensuales de media, pretendiendo acreditar con ello que los usuarios recurren a la plataforma de *carpooling* por necesidades puntuales en general.



posibilidad de que estas nuevas amistades sean más fructíferas y duraderas que las mantenidas con los antiguos amigos del colegio.

Entender la normativa de otro modo supondría “poner puertas al campo”, limitando los potenciales beneficios para la recuperación de la economía que supone la creación de estas plataformas de economía colaborativa, como ya lo reconociera la propia Comisión Europea en su “Agenda para la economía colaborativa”⁵ publicada en 2016, que alentaba a los Estados miembros a interpretar su normativa nacional de forma flexible e incluso a modificarla para adaptarse a las nuevas necesidades del Mercado Único.

Visto que la plataforma en línea Blabacar presta servicios de la sociedad de la información, no puede considerarse que exista situación de competencia desleal alguna para con las empresas prestadoras de servicios de transporte de viajeros, en la medida en que no resulta de aplicación a la plataforma de *carpooling* la LOTT, puesto que el transporte realizado en el marco de la plataforma tiene carácter privado y no existe vulneración de dicha normativa, que excluye de su ámbito de aplicación precisamente el transporte de esta índole. Por otro lado, para que la actividad sea desleal, debe haberse causado un perjuicio significativo, que no ha quedado acreditado en las actuaciones seguidas ante el juzgador.

La competencia desleal, de existir, sólo podría declararse respecto de aquellos conductores de Blabacar que utilicen la plataforma como medio para el ejercicio de su actividad profesional. Es necesario que se trate de un empresario en el sentido del TRLGDCU, de otro modo nos encontraríamos ante un consumidor que no puede incurrir en competencia desleal alguna⁶; y serían tan sólo dichos conductores profesionales, y no la plataforma, quienes actuarían de forma desleal.

3. Imperiosa necesidad del sector del transporte en autobús de recuperar cuota de mercado

⁵ Ver GARCIA MONTORO, L., “Agenda europea para la economía colaborativa”, Revista CESCO de Derecho de Consumo, nº 18, 2016, <https://www.revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/1108>

⁶ El ámbito subjetivo de la Ley de competencia desleal se extiende a aquellos “*empresarios, profesionales y a cualesquiera otras personas físicas o jurídicas que participen en el mercado*”, tal y como se recoge en el artículo 3.1 de la Ley 3/1991, de competencia desleal.



Ya son alrededor de 700.000 viajeros al mes los que usan Blablacar en España⁷, plataforma que actualmente tiene unos 3,5 millones de usuarios registrados⁸.

La competencia desleal que se pretende persigue en realidad revertir el efecto de progresivo descenso del número de viajeros en autocar⁹, circunstancia que no puede atribuirse directa y exclusivamente al aumento de usuarios de plataformas de *carpooling* como Blablacar. La existencia de diversas alternativas para realizar desplazamientos, bien sea en coche, en autobús, en tren o incluso en avión, lo que hace es aumentar la competencia entre los distintos operadores del mercado, competencia que revierte en beneficio del viajero, que puede comparar los precios de las diferentes modalidades de transporte y decantarse por una u otra.

La revolución tecnológica ha propiciado la aparición de nuevos modelos de negocio de los que pueden beneficiarse tanto los nuevos como los tradicionales operadores del sector del transporte, y en esta carrera gana el más innovador y aquel que use en su beneficio las nuevas posibilidades que le brinda el mercado. Las empresas de transporte de viajeros en autobús, si bien ya cuentan en su mayoría con página web y reserva de billetes en línea, siguen siendo un medio de transporte rutinario y casi arcaico: limitación de la prestación de servicios a unos horarios muy concretos que no siempre se adaptan a las necesidades del pasajero, punto de llegada al destino inamovible, antigüedad de los vehículos, interminables paradas durante el trayecto entre punto de partida y destino, y falta de flexibilidad y adaptabilidad a las necesidades del viajero en general. Todos estos extremos influyen en la toma de decisiones del pasajero a la hora de decantarse por un medio de transporte u otro. Los conductores que ofertan sus viajes en Blablacar pueden decidir desviarse de la ruta programada para recoger otros pasajeros a lo largo del trayecto, si bien normalmente limitan el número de kilómetros que están dispuestos a desviarse; pueden permitir fumar o transportar animales en el vehículo; se dirigen a diferentes puntos de la ciudad, de forma que el usuario que quiera llegar, por ejemplo, hasta el aeropuerto, buscará un conductor que tenga como destino final (o intermedio) este punto y no el centro de la ciudad, ahorrándose así el precio de otro título de transporte que le lleve del centro al aeropuerto, y con el consecuente ahorro de tiempo. Parece que las características que marcan la diferencia entre uno y otro medio de transporte son

⁷ Según datos recogidos en la propia Sentencia nº 30/2017, de 2 de febrero de 2017, del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid.

⁸ Datos publicados en la página web de Blablacar.

⁹ <http://www.asintra.org/publicaciones/ver/1567/los-viajeros-de-la-media-y-larga-distancia-siguen-cayendo>



suficientes para desvirtuar la pretensión de la patronal del autobús y sugerirles una modernización de sus servicios.

La diversificación del mercado de transporte de pasajeros contribuye a crear precios competentes, sin que pueda considerarse competencia desleal la aparición de nuevos operadores en el mercado que compiten con los operadores tradicionales, y ello teniendo en cuenta que Blablacar ni siquiera podría considerarse como operador del sector transportes, sino que realizaría una actividad de intermediación de servicios de pago, regulada por Ley 16/2009, y de comercio electrónico de conformidad con lo dispuesto en la Ley 34/2002 de servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico.

4. La actividad de intermediación de Blablacar

Tal y como lo considera el juzgador, Blablacar es una plataforma virtual a la que pueden acceder los interesados en hacer viajes o aquellos que pretenden abaratar los suyos, poniéndose de acuerdo, en cuyo caso interviene la plataforma identificando a las personas, no para hacer los viajes o para pagar los gastos, sino para poner a unos y a otros de acuerdo en función de las reglas publicadas en su página web y a través de su intervención.

La actividad de Blablacar no es en absoluto novedosa, ya con anterioridad eran los propios interesados en compartir los gastos de un viaje quienes publicaban dicha posibilidad en la sección de anuncios de un periódico, en el tablón de la universidad, del supermercado o cualquier otro lugar visible. Blablacar ha optado por hacer negocio con este tradicional sector de actividad, pero invirtiendo en publicidad y otras estrategias de márketing, a través de las cuales ha conseguido que millones de conductores y viajeros en todo el mundo opten por registrarse en la plataforma para conseguir su objetivo con mayor facilidad.

Pero la plataforma de *carpooling* no se limita a publicar un “tablón de anuncios” en su web, sino que establece una serie de condiciones generales de uso de su espacio virtual, entre otras, el precio que debería pagarse por trayecto, el formato del viaje, recibe el dinero del viajero y lo paga al conductor, e incluso percibe un margen económico preestablecido por esta intermediación. Este extremo es el que, presuntamente, podría causar un perjuicio a los transportistas tradicionales, perjuicio que por otro lado no ha quedado acreditado. Además se acusa a la plataforma de incumplir la normativa del IVA a la que debería sujetarse su actividad, cuestión que excede de la competencia del Juzgado de lo mercantil ante el que se sigue el proceso, correspondiendo a la Administración tributaria definir hasta qué punto, de qué manera y cómo se controla y se paga un servicio que se presta de particular a



particular, o si compartir gastos genera o no genera IVA. Sin embargo, sí que se acredita que se paga IVA frente a la comisión que percibe la plataforma.

Según criterio del Tribunal, Blablacar no organiza el transporte, sino que pone en contacto a particulares que quieren realizar un viaje juntos y compartir los gastos del trayecto; y para dar calidad al servicio ha dispuesto unos márgenes, límites y un formato de actuación, que no son obligatorios para los usuarios, que no son empleados de Blabacar ni pertenecen a una empresa o industria dedicada a este fin. Se trata de particulares que por su cuenta y riesgo se ofrecen a la plataforma buscando otras personas interesadas en realizar ese mismo viaje y pagar no la prestación de un servicio, sino el coste de un viaje.

Por estos motivos, considera el juzgador, aun a riesgo de resultar reiterativo, que la actividad de Blablacar se sitúa fuera de los términos de la LOTT, y que constituye, más bien, una actividad propia de los servicios de la sociedad de la información, en concreto, el comercio electrónico en el mercado interior, que debe sujetarse a lo previsto en la Ley 34/2002 vigente en España en lo relativo a servicios de esta índole.

Dicha normativa, adoptada en transposición de la Directiva 2000/31/CE, tiene como objetivo superar los obstáculos jurídicos que obstan al buen funcionamiento del mercado interior y que lo hacen menos atractivo al ejercicio de la libertad de establecimiento y de la libre circulación de bienes y servicios. De ahí que se recoja el establecimiento de un sistema no intervencionista que garantice el principio de libre prestación de servicios, según lo previsto en el artículo 56 TFUE. Este principio sólo podrá ser restringido si existe riesgo de producción de un daño o peligro graves contra el orden o la salud pública, o la protección de los menores.

En el caso que aquí nos ocupa, considera el Tribunal que no concurre ninguna de las circunstancias que fundamentarían la adopción de medidas restrictivas a la libre prestación de servicios de la sociedad de la información, sino que la proliferación de nuevos mercados más competitivos redundaría en beneficio de los consumidores y usuarios, garantizando mayor diversidad y calidad de los servicios.

5. Blablacar es legal, de momento...

El Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid ha desestimado de forma íntegra la demanda interpuesta contra Blablacar y ha reconocido la legalidad de la actividad realizada por esta plataforma y sus usuarios. Sin embargo, no parece que la patronal del transporte en autobús vaya a conformarse y ya ha anunciado que recurrirá esta



decisión en apelación¹⁰, alegando que en esta primera instancia se ha obviado el hecho de que la plataforma cobra una comisión por la intermediación en la prestación de servicios de transporte de viajeros por carretera.

Si bien es verdad que el órgano juzgador no entra a conocer de la posible actividad de prestación de servicios de pago que realiza la plataforma, y se limita a calificarla como entidad de prestación de servicios de la sociedad de la información, no parece que el hecho de que también gestione los servicios de pago de las operaciones generadas en la plataforma – retener el importe abonado por el viajero hasta que haya confirmado la efectiva realización del viaje, antes de ingresarlo al conductor, deduciendo su comisión de dicho importe – vaya a poder revertir la decisión de primera instancia.

Ya apuntábamos antes, coincidiendo con la interpretación del Tribunal, que Blablacar realiza una actividad de prestación de servicios de la sociedad de la información, y que quedaría sujeta a la normativa que regula este sector en nuestro país, la Ley 34/2002. Ello no obsta a que simultáneamente la plataforma lleve a cabo una actividad que pueda calificarse como prestación de servicios de pago, en el sentido contemplado en la Ley 16/2009, de servicios de pago, adoptada en transposición de la Directiva 2007/64/CE, recientemente derogada por la Directiva (UE) n° 2015/2366, que pretende adaptarse al innovador mercado electrónico de los servicios de pago y colmar las lagunas legales de su predecesora.

Con todo, no parece que la actividad de servicios de pago pueda equipararse a la prestación de servicios de transporte de viajeros, pues la plataforma es un tercero ajeno a la relación bilateral existente entre los particulares que comparten viaje en coche, limitándose la actividad de la primera a poner a disposición de sus usuarios un espacio virtual de encuentro y gestionar los pagos a que se comprometen las partes, ofreciendo mayores garantías del cumplimiento de los compromisos asumidos por ambas partes que si la misma relación se hubiese establecido por otra vía. De modo que consideramos que tampoco en ese caso puede existir competencia desleal de la plataforma de *carpooling* para con el sector del transporte en autobús, dado que no puede considerarse a la primera prestadora de servicios de transporte ni tampoco competidor directo en el mismo sector del mercado, toda vez que sus usuarios acuerdan la realización de un transporte privado que queda fuera del ámbito de aplicación de la LOTT, y tampoco sería posible en este caso calificar como competencia desleal la actividad realizada por Blablacar.

¹⁰ http://economia.elpais.com/economia/2017/02/07/actualidad/1486471936_667796.html



Tras esta reflexión, cabe preguntarse qué pasará con otras plataformas de economía colaborativa cuya cuota de mercado no ha parado de crecer en los últimos años. Por ejemplo, Airbnb, plataforma en línea que los interesados en alquilar una habitación o incluso una vivienda completa utilizan para dar a conocer sus ofertas a potenciales interesados en alojarse a buen precio en su destino de vacaciones, o por motivos laborales, o cualesquiera otros. ¿Acaso no realizaría, de forma analógica a lo que ocurría con Blablacar y el sector del autobús, una competencia desleal para con las agencias de viajes que realizan una actividad de intermediación en la prestación de servicios de alojamiento turístico, o incluso para con el propio sector hotelero? Y sin embargo parece que los tradicionales operadores de este sector no se hayan visto perjudicados por la relación inter privados que se celebra entre aquellos que ofrecen alojamiento a través de la plataforma en línea y quienes se decantan por usar una vivienda particular en lugar de alojarse en un hotel.

Sin embargo, no podemos descartar que los operadores del sector turístico, con la intención de ampliar su cuota de mercado, acusen a Airbnb, Booking o cualesquiera otras plataformas de economía colaborativa, buscadores o comparadores de precios del sector, de competencia desleal. No obstante, parece que la decisión más adecuada es la ya alcanzada en la sentencia objeto de este estudio en relación con el caso Blablacar, que moderniza la concepción jurídica de la prestación de un servicio tradicional como el transporte, adaptándose a los nuevos tiempos y dotando de seguridad jurídica a un sector del mercado cada vez más globalizado, y sobre todo cooperando a la reactivación de la economía en un maltrecho mercado europeo cuya recuperación económica se vería ralentizada si se ponen barreras a las nuevas modalidades de contratación de servicios, sea cual sea el sector afectado.