

Roj: **SJM M 6/2017 - ECLI: ES:JMM:2017:6**Id Cendoj: **28079470022017100001**Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**Sede: **Madrid**Sección: **2**Fecha: **02/02/2017**Nº de Recurso: **343/2015**Nº de Resolución: **30/2017**Procedimiento: **JUICIO ORDINARIO**Ponente: **ANDRES SANCHEZ MAGRO**Tipo de Resolución: **Sentencia**

JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 02 DE MADRID

C/ Gran Vía, 52 , Planta 1 - 28013

Tfno: 914930547

Fax: 914930538

42020310

251658240

NIG: 28.079.00.2-2015/0087933

Procedimiento: Procedimiento Ordinario 343/2015

Materia: Derecho mercantil

Clase reparto: DEMANDAS LEY COMPETENCIA DESLEAL

Demandante:: CONFEDERACION ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBUS -CONFEBUS-

PROCURADOR D./Dña. IGNACIO BATLLO RIPOLL

Demandado:: **COMUTO IBERIA** S.L. y **COMUTO** S.A.

PROCURADOR D./Dña. ADELA CANO LANTERO

SENTENCIA Nº 30/2017**JUEZ/MAGISTRADO- JUEZ:** D./Dña. ANDRÉS SÁNCHEZ MAGRO**Lugar :** Madrid**Fecha :** dos de febrero de dos mil diecisiete.

Vistos por D. ANDRÉS SÁNCHEZ MAGRO, Magistrado titular del Juzgado de lo Mercantil nº 2 Madrid, los presentes autos de juicio ordinario número 343/2015 seguidos ante este Juzgado a instancia de CONFEDERACION ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBUS-CONFEBUS, representada por el Procurador de los Tribunales D. Ignacio Batlló Ripoll frente a **COMUTO IBERIA** S.L. Y **COMUTO** S.A. ambas representadas por la Procuradora de los Tribunales D^a Adela Cano Lantero, en ejercicio de acción declarativa de condena generada en materia de obligaciones mercantiles derivadas de contrato de transporte, y resultando los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por D. IGNACIO BATLLÓ RIPOLL en nombre de la CONFEDERACION ESPAÑOLA DE TRANSPORTES DE AUTOBUS, en adelante CONFEBUS, se interpone demanda contra **COMUTO IBERIA** SL y **COMUTO** SA por razón de ser propietarias o ligadas a la plataforma BLABLACAR, alegando básicamente que BLABLACAR a



través de las dos demandadas realizan competencia desleal para con sus asociados, transportistas de viajeros regular en autocar.

Matiza en apoyo de su demanda que BLABLACAR funciona gracias a que un usuario se registra en una pagina web, concretamente www.blablacar.es, con objeto de buscar a alguien que lo transporte en un destino concretamente prefijado por el usuario, sin que ambos tengan ningún contacto.

BLABLACAR según la demanda actuaría como empresa de transporte sin las autorizaciones correspondientes pues el viaje se abona por plaza, tiene gastos de gestión, horario de viaje y desplazamiento, abono a través de una tarjeta bancaria, etc., y que BLABLACAR traslada al conductor posible la solicitud de hacer el viaje con él, le carga en la tarjeta el importe, le notifica un número de reserva una vez que recibe la aceptación por el prestador del servicio, que envía un whatsapp para quedar con él. BLABLACAR a través de **COMUTO SA** desde Francia le envía un ticket desglosando el importe abonado y los gastos de gestión además del IVA.

Además BLABLACAR controla que los datos del usuario son correctos, fija un perfil para el conductor sobre el número de viajes y opiniones de los usuarios y retiene el importe hasta 10 días después del viaje después de cuyo transcurso el conductor recibe una transferencia. Añade que BLABLACAR además de establecer las condiciones penaliza en caso de cancelación al usuario e indemniza al conductor.

Añade, como cuestión sustancial que: 1) el conductor obtiene un lucro, 2) que los gastos de desplazamiento son inferiores que los ingresos, 3) que si hay más pasajeros aumenta el lucro, y así hace un cálculo de diversos viajes con el coste del combustible donde el prorrateo de dicho coste es inferior al gasto que tiene el conductor, prueba de que hay un beneficio.

En razón al apoyo jurídico que pregona para su demanda, se añade que considera competencia desleal con las empresas de transporte pues el número de servicios realizados son 700.000 viajeros/mes en España, y otros datos Europeos, generando una merma de los servicios que pudieran prestar los asociados a la Confederación del demandante.

También consigna que cuando BLABLACAR se inició a finales de 2012 era gratuito, y que todas estas cuestiones que han variado, como las recomendaciones o reglas de transporte, facturación a conductores, etc., se han producido posteriormente.

En su apoyo manifiesta que la administración ha llevado una labor inspectora y que incluso ha denunciado a conductores por realizar una actividad con ánimo de lucro.

A esto añade los fundamentos jurídicos que entendió de aplicación, y entre los más sustanciales se encuentran los que consideran que es una infracción de las normas de transporte terrestre de viajeros de la ley 16/87 de 30 de junio y su reglamento. Como cuestión también sustancial establece que no serían de aplicación según el art. 101 de la citada ley los transportes privados de los familiares del vehículo y sus allegados, y como mucho las personas que convivan, tengan una relación de dependencia personal o laboral de carácter domestico, así como aquellos cuyo transporte se realice en base a "una relación social de amistad o equivalente".

Entiende de aplicación los art. 15.1 y 2 de la ley de competencia desleal, en detrimento de sus asociados, toda vez que se realiza una competencia sin ningún tipo de garantía, sin darse de alta en ninguna administración, sin pasar los controles y garantías y seguridades que otorgarían el sistema implantado en nuestro territorio con el consiguiente coste para los profesionales, que se salta la demandada.

SEGUNDO.- Se dirige al juzgado DÑA. ADELA CANO LANTERO en nombre de **COMUTO IBERIA**, la que tras resumir la demanda a la que se enfrenta y la pretensión de la demandante, niega que ni **COMUTO** ni BLABLACAR infrinjan norma alguna y en su defensa dice que tampoco puede prohibirle a los conductores que figuran en el alta de la página según el suplico que cesen en su actitud porque no están demandados, que BLABLACAR no infringen las normas de transporte ya que la define como una plataforma online que presta servicios de transmisión e intercambio de información en redes electrónicas, especializada en compartir los gastos de viajes por carretera, cosa natural y existente de siempre, desde los carteles en las Universidades, vecinos, etc. BLABLACAR lo que consigue es poner el máximo de información en su página, lo que ocurría antes a través de anuncios, y además en protección de los usuarios de la página, e incluso de los conductores le añade más información y unas normas para estar dado de alta en la página en la que se anuncia.

Alega que **COMUTO** es la sociedad matriz de **COMUTO IBERIA** que realiza labores de promoción y marketing, como cualquier plataforma online, y que funciona en toda Europa.

Explica su servicio según manifiesta porque permite que los conductores que tienen asientos vacíos que supuestamente van a hacer un viaje en cualquier caso, buscando acompañantes abaraten su viaje, es decir, comparten costes. BLABLACAR presta servicios de intermediación de información entre particulares, según

el art. 1 de la ley 34/2002, y no hay ni remuneración ni lucro ni para pasajeros ni para conductores, ni son empleados de BLABLACAR.

Define la actividad de BLABLACAR en facilitar intercambio de información, y consigna en su página web que es una plataforma que hace una selección entre quienes van a ir a un lugar determinado, que se apunten a la plataforma porque tengan plazas libres, y que estén dispuestos a llevar a otras personas. Así todos ellos tienen la información que ofrece la plataforma con el interés común de compartir los gastos de su desplazamiento.

Para fomentar la confianza en la plataforma de los posibles interesados realiza 1) un registro de la persona con algunos datos personales, una identificación de su dirección a través de correo electrónico, su teléfono, garantizar la veracidad y exactitud de los datos del perfil, 2) impedir que terceros no autorizados accedan a la plataforma en nombre del usuario, prohibir que los usuarios utilicen los datos con fines ilícitos, o fraudulentos o comerciales, observar normas de buena conducta.

Así pues, se añade que de esta forma facilita la detección de los usos indebidos, elige a los usuarios de forma personal, pues son los propios usuarios a través de sus opiniones los que discriminan y eligen, por ejemplo si un usuario llega habitualmente tarde a las citas, etc.

Igualmente precisamente en contra de la opinión de la demandante, BLABLACAR impide el uso lucrativo de la plataforma, pues calcula el trayecto y sienta como referencia para el conductor 0,06 €/km, valor sensiblemente inferior a lo que entiende la Administración pública de lo que es el coste del uso de un vehículo privado, que lo fija en 0,19€/km, siendo que hay algunas comunidades que lo fijan en 0,22.

Califica a los conductores con un código de colores para disuadir a los usuarios de pagar aportaciones excesivamente altas y nunca superiores a los 0,09 €/km, siendo como dice la media 0,06.

Estas labores de aportación de información entre los que utilizan la plataforma implican una transparencia del sistema, una información fiable, el impedir que haya ánimo de lucro o que se use indebidamente el sistema.

Aporta un informe pericial donde se manifiesta que el coste medio de viajar en un vehículo privado es de 0,332 €/km y que nunca los conductores reciben una cantidad equivalente, que ni siquiera cubrirían la totalidad de los costes con 4 pasajeros.

Aporta dicho informe datos donde según el perito está fraccionada de forma razonable los viajes que repiten tanto conductores como usuarios, ya que el 96% de los usuarios publicaron menos de dos viajes al mes, y que solamente el 0,02% publicaron más de 10 viajes al mes de media, y otros datos que según la demandada acreditarían que tanto los usuarios como los conductores acceden por necesidades puntuales en general.

Reconoce que BLABLACAR cobra al usuario por adelantado la aportación de los gastos del viaje lo que fomenta la confianza a los usuarios y a los conductores, siendo una herramienta útil a la propia plataforma, reduciendo drásticamente el número de usuarios que se comprometían y luego cambiaban de opinión.

Aclara que la remuneración de BLABLACAR se basa en los gastos de gestión por la plataforma en base a: 1) transmisión e intercambio de información 2) control de los pagos y de las incidencias, 3) motor de búsqueda de datos, etc.

Que en base a todo ello BLABLACAR cobra una remuneración pero no por los servicios de transporte públicos, ni siquiera de la mediación, sino por el control y gestión de la plataforma. BLABLACAR le da medios para que se relacionen y consigan el objetivo común.

Niega que BLABLACAR preste servicios de transporte, ni los usuarios tampoco, que sin BLABLACAR también existiría la opción de que varias personas compartan coches y gastos de viaje, y que BLABLACAR es una herramienta al servicio de quienes tienen tal aspiración. Los usuarios ni prestan ni demandan servicios de transporte, ni reciben remuneración alguna, se realizan los viajes porque el conductor fija unilateralmente las características del viaje, hora, ruta, etc., y si coincide con la otra persona, la plataforma los pone en contacto. También se añade que el conductor no puede aceptar un usuario, y que ninguno es empleado de BLABLACAR y que no existe ningún otro contacto con dicha compañía que la cuestión puntual de uno o dos viajes.

Añade a su favor que BLABLACAR ha obtenido el reconocimiento de la sociedad española por distintos premios; que la Dirección de Transportes Terrestres conoce la actividad de BLABLACAR y no ha puesto ningún reparo ni sanción, ni le ha exigido ninguna licencia siendo pública su actividad.

En cuando a las indemnizaciones, añade que BLABLACAR no es la causa del descenso de la actividad de CONFEBUS, consignando determinados datos sobre estadísticas del INE que así lo acreditarían, que más bien quizá pueda ser el tren, el AVE o el avión con los bajos costes los que puedan ser los causantes de su disminución. Añade que BLABLACAR no es responsable de la crisis del sector y que la economía colaborativa es beneficiosa, que BLABLACAR de forma indirecta es vista con buenos ojos por el Instituto para



la Diversificación y ahorro de energía del Ministerio, que en los países del entorno se usa habitualmente la plataforma, y otras plataformas parecidas como UBERPOP en Italia, con sentencias a favor, incluyendo del Tribunal de Police de Bruselas.

A eso añade los fundamentos jurídicos que consideró de aplicación incluyendo la falta de legitimación de **COMUTO IBERIA**, con el principio de legitimatio ad procesum y legitimatio ad causam, defecto legal en el modo de proponer la demanda, etc.

TERCERO.- Por la misma procuradora se contesta a la demanda en nombre de **COMUTO SA**, sociedad francesa domiciliada en París, en la que básicamente se alegan los mismos argumentos, añadido a que BLABLACAR ha sido consentida por CONFEBUS durante 6 años y que constituye el ejercicio desleal del derecho. En los fundamentos jurídicos alega el defecto legal en el modo de proponer la demanda del art. 399 LEC, ya que no identifica a los verdaderamente afectados, cuáles son los usuarios o los conductores.

CUARTO.- Tras la celebración de la audiencia previa, se llevó a cabo el correspondiente juicio en el que se practicaron las pruebas que las partes entendieron pertinente, observándose las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRELIMINAR.- *luris praecepta haec sunt: honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere.* Digesto 1.1.10. La regla transcrita se mantiene plenamente vigente en el Ordenamiento Jurídico y para que siga siendo inalterable, es absolutamente necesario un Poder Judicial independiente. La Constitución no se refiere a la independencia del Poder Judicial, sino a la de los Jueces y Magistrados integrantes del mismo. Es decir, parece contemplar la independencia de los miembros del Poder Judicial tanto respecto de otros Poderes del Estado como respecto de sus propios órganos de gobierno, distinguiendo así entre lo que se ha llamado independencia externa e independencia interna.

La consagración de la independencia del Poder Judicial se entronca históricamente con la propia doctrina de la separación de poderes, y tiene diversas manifestaciones: en primer lugar se proclama frente a los demás Poderes del Estado, especialmente frente al Ejecutivo; y, por otro lado, la independencia se predica de todos y cada uno de los miembros integrantes del Poder Judicial, lo cual conduce a la configuración de un "status" jurídico de los mismos que presenta ciertas especialidades en relación con los demás titulares de los poderes estatales.

El reconocimiento de la independencia judicial se convirtió en uno de los ejes centrales de la regulación efectuada por la LOPJ, al predicarse de los jueces y tribunales con un carácter pleno. Como señala la STC 108/1986 de 26 de julio, ésta "constituye una pieza esencial de nuestro ordenamiento jurídico, como del de todo Estado de Derecho, y la misma Constitución lo pone gráficamente de relieve al hablar expresamente del Poder judicial, mientras que tal calificativo no aparece al tratar de los demás poderes tradicionales del Estado, como son el Legislativo y el Ejecutivo. El poder Judicial consiste en la potestad de ejercer la jurisdicción y su independencia se predica de todos y cada uno de los jueces en cuanto ejercen tal función, quienes precisamente integran el Poder Judicial o son miembros de él porque son los encargados de ejercerla", añadiendo que la independencia judicial "tiene como contrapeso la responsabilidad y el estricto acantonamiento de los jueces y magistrados en su función jurisdiccional y las demás que expresamente les sean atribuidas por Ley en defensa de cualquier derecho (artículo 117.4), disposición esta última que tiende a garantizar la separación de poderes".

En relación con el necesario respaldo y protección de la independencia ante un eventual ataque o perturbación, señala el artículo 14.1 de la LOPJ que "los Jueces y Magistrados que se consideren inquietados o perturbados en su independencia lo pondrán en conocimiento del Consejo General del Poder Judicial, dando cuenta de los hechos al Juez o Tribunal competente para seguir el procedimiento adecuado, sin perjuicio de practicar por sí mismos las diligencias estrictamente indispensables para asegurar la acción de la justicia y restaurar el orden jurídico".

El Consejo General del Poder Judicial ha venido interpretando el artículo 14.1 de la LOPJ antes referido con un criterio estricto, considerando que, si bien la independencia judicial no se predica en abstracto del Poder Judicial, sino de todos y cada uno de sus miembros, como se ha expuesto, el mecanismo previsto en el artículo 14 de la citada Ley debe ser interpretado de una forma restrictiva que haga compatible tanto la independencia judicial predicada de Jueces y Magistrados, como el derecho subjetivo que se predica de todos los ciudadanos a la obtención de la tutela judicial efectiva por un Juez imparcial.

Como consecuencia de ello, en ocasiones en que Jueces y Magistrados se han dirigido al Consejo General del Poder Judicial con invocación del artículo 14 de la Ley Orgánica, se ha respondido comunicándoles que, a juicio de este Órgano Constitucional, no se advertían motivos de inquietamiento o perturbación en la independencia



o, lo que es igual, circunstancias objetivas de perturbación. De tal forma -como se señala en el Acuerdo Plenario de fecha 19 de julio de 2001 (recurso nº 62/01) "el Consejo General del Poder Judicial no cuestiona la veracidad o autenticidad de la expresión de una sensación o sentimiento del Juez o Magistrado que eleva tal solicitud, sino que le participa que esa sensación o sentimiento deriva de hechos desprovistos, a juicio del Consejo General del Poder Judicial, de entidad objetiva suficiente para fundar tal sensación o sentimiento".

No puede olvidarse que el artículo 14 de la LOPJ exige que haya habido, objetivamente, una injerencia indebida en la independencia judicial para que pueda otorgarse el amparo solicitado, lo que exigirá a fin de adoptar adecuadamente la decisión que compete al Consejo General del Poder Judicial sobre el amparo solicitado, examinar si, con arreglo a una prudente consideración de los hechos y de sus posibles -no necesariamente seguras- repercusiones, esto es, examen de los hechos y de las circunstancias concurrentes, el Juez o Magistrado en cuestión tiene motivos razonables o racionales para considerarse inquietado o perturbado en su independencia judicial, y ofrecer, en su caso, al Juez Magistrado una respuesta adecuada a su situación".

En el artículo 14.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial no se contempla expresamente que el Consejo pueda conceder esta medida en virtud de su obligación de velar por la independencia judicial, puede ser una de las formas que puedan utilizarse para velar por la independencia de los jueces, debiendo ser ejercitada en los términos de prudencia indicados, pues debe hacerse compatible tanto la independencia judicial, predicada de Jueces y Magistrados, con el derecho subjetivo de los ciudadanos a la obtención de la tutela judicial efectiva de un Juez imparcial.

Por ello ha de matizarse cuando es admisible dicho amparo, que no está pensado para la defensa del Juez dentro de la relación procesal, donde el ordenamiento le habilita de potestad disciplinaria en relación con los intervinientes en el proceso, como de la posibilidad de deducir testimonio de las actuaciones que considera pudieran revestir carácter penal.

La garantía adquiere sin embargo su sentido cuando determinadas actuaciones extrañas a la relación procesal pretenden influir en la opinión pública descalificando al Juez o Tribunal, dudando de su imparcialidad, o presionándoles para que resuelva en un determinado sentido un litigio en curso, midiendo la relevancia de quien las profiere o promueve y del contexto y manera en que se difunden. La necesaria imparcialidad del Juez hace que no pueda entrar a contradecir ni matizar personalmente informaciones alrededor de un proceso o litigio cuya resolución le corresponde, so pena de vulnerar el secreto de las actuaciones y perder incluso, desde el punto de vista subjetivo de las partes, dicha imparcialidad. En estas circunstancias, es razonable que quien tiene atribuido el mandato constitucional de velar por la independencia del Poder Judicial, supla, sin necesidad de entrar en el fondo de la relación litigiosa, aquella defensa que el Juez por sí mismo no puede hacer.

Cabe entender que el Juez, dotado, al menos de la entereza del ciudadano medio y protegido jurídicamente por las normas que le definen su posición, resista sin particulares dificultades los reproches que se le puedan formular. Ahora bien, la mera apariencia de que es posible menoscabar la independencia judicial ha de ser razón bastante para que el Consejo se pronuncie aunque el Juez afectado no se halle psicológicamente inquietado ni perturbado.

En estos casos, el procedimiento del artículo 14 de la Ley Orgánica del Poder Judicial estaría justificado por razones objetivas: principalmente, las que tienen que ver con la necesidad de despejar la posible duda que los ciudadanos pudieran albergar sobre la independencia de un determinado juez ante una campaña de prensa o de cualquier forma semejante de presión. En tal caso, es la confianza en el Poder Judicial la que se pretende preservar.

En determinados supuestos especialmente notorios por las circunstancias que les acompañan o por la descalificación que en ellos se haga del juez, incluso sin solicitud del afectado, el Consejo General del Poder Judicial podría, en atención a ese mismo valor, pronunciarse públicamente amparando la actuación judicial por entender que la crítica pública de sus decisiones carecía de todo fundamento.

Por lo que se refiere a las causas que puedan determinar la inquietud o la perturbación a la que se refiere el artículo 14 que nos ocupa, la experiencia generada desde 1985 pone de relieve que son las declaraciones y manifestaciones de personas relevantes -bien titulares de cargos públicos, bien dirigentes de organizaciones o entidades privadas relevantes- hechas en público y recogidas en los medios de comunicación, descalificando actuaciones judiciales o al propio Juez, o señalando la, a juicio de sus autores, única manera admisible en que deben producirse, las que han llevado a los Jueces a recabar el amparo del Consejo. Pero también se encuentra entre ellas las afirmaciones del mismo o parecido tenor lanzadas desde los propios medios, mediante editoriales, columnas o comentarios, que reflejan puntos de vista del mismo medio y que, simplemente, se dirigen a cuestionar la decisión del juez y/o tienen la pretensión de imponerle una determinada solución para el asunto controvertido. Manifestaciones que, frecuentemente, van acompañadas de expresiones de



desconfianza sobre el propio juzgador, cuando no de insinuaciones de falta de imparcialidad, incompetencia o desconocimiento de la realidad.

Es decir, las amenazas a la independencia judicial en que está pensando este artículo 14 de la Ley Orgánica del Poder Judicial son las que surgen en la esfera de la opinión y pueden proceder tanto del seno de las instituciones públicas cuanto de las formaciones sociales. Por eso, el amparo que el Consejo presta, cuando entiende que es procedente, se mueve en el mismo plano y se concreta en una declaración formal en la que se otorga.

Representa, por tanto, una confirmación de la corrección formal de la actuación del juez y, al mismo tiempo, el apoyo expreso del órgano de gobierno del Poder Judicial. También suele significar la declaración de que las manifestaciones que han dado lugar a este procedimiento se han excedido de los límites que deben respetar.

Así pues, no obstante la irrefutable panoplia de comentarios y afirmaciones aparecidas en los medios de comunicación acerca del presente pleito, este juzgador no quebrantado en su independencia o quizás insularidad, puede entrar en el fondo del asunto que se le somete a su decisión, sin perjuicio que el Órgano de Gobierno del Poder Judicial, pueda llevar a cabo las facultades correctoras que tiene encomendadas.

PRIMERO.- Invocado por la parte demandada un defecto en el modo de proponer la demanda, ha de principiarse la presente resolución si efectivamente existe o no un defecto procesal en el escrito rector del procedimiento de acuerdo con el art. 416 y 424 de la LEC. En ese orden, la cuestión resulta manifiesta en cuanto a quien demanda y a quien se le demanda, resulta igualmente patente que pretensiones tiene el demandante y frente a quien se realizan y además, razón de ser de la excepción, las partes demandadas han podido alegar y tratar de acreditar sin menoscabo de su derecho de defensa, por lo que las alegaciones de los demandados de que existe defecto en el modo de proponer la demanda han de ser desestimadas. Distinta cuestión es la proyección a otros innominados demandados, pero la litis denunciatio está correctamente conformada, por cuanto los demandados son las personas que realizan los actos que se intenta remediar o prohibir, no obstante que la prohibición que se exige en el suplico afectaría a los conductores o a los receptores del servicio, pero éstos son desconocidos, pues lo que se pretende es que se cercene la posibilidad de ofrecerlos, sean unos u otros los que en definitiva los realicen.

La demanda está perfectamente concretada, como así los demandados, pues de prosperar las pretensiones de la parte actora a los conductores o los receptores no podrían nunca prohibírseles la realización de un servicio de compartir gastos o incluso aunque incurriesen en la vulneración de los principios de la competencia, pero no a través del formato que prestan los demandados.

En el fondo subyace una cuestión de legitimación, que desde luego será resuelta como se dilucidó en la audiencia previa como una cuestión de fondo como son todas las cuestiones de legitimación pasiva. Tampoco se puede entender una cuestión de legitimación pasiva ad causam ni ad procesum, pues lo que se pretende es la intervención de las demandadas, y en este caso tanto causalmente como procesalmente, las pretensiones de la parte actora son lícitas y están incluidas de forma coherente en el suplico de la demanda, a quienes afectaría de forma directa, independientemente de cual sería el resultado respecto de las personas que prestan los servicios. La tutela y la causa petendi son claros y afectan a los demandados y no a terceros imposibles de determinar, y está en base a la actuación de los demandados, y no a la pasividad o actividad de las partes que se apoyan en la plataforma para recibir o prestar sus servicios. Por ende las referidas cuestiones han de ser claramente desestimadas, entendiendo que la demanda está perfectamente definida, está también definida frente a quien se entabla, y los resultados de los fundamentos y peticiones de la acción.

SEGUNDO.- Entrando en el fondo del asunto la cuestión debe centrarse en algo muy definido, como es, si las plataformas que lideran **COMUTO IBERIA** y **COMUTO**, sociedades ligadas entre sí por una cuestión regional, son o no protagonistas de actividades contrarias a la legislación de la competencia, pues en el caso de que lo sean, sería definible cual de las dos son las operadoras cuyas operaciones puedan ser prohibidas, y su efecto por su ligazón accionarial, pero no así en el caso de que no lo sean, lo que hace que carezca de importancia la cuestión de su relación participativa. En este caso, y antes de entrar en la distinción habría que dilucidar si efectivamente se producen los actos prohibidos por la legislación de la competencia, ya que si no lo son, poca importancia puede tener desde el punto de vista de la distinción entre ambas plataformas, la francesa o la constituida en España.

TERCERO.- La actividad de las demandadas consiste en la creación de una plataforma virtual a la que pueden acceder los pretendientes de hacer viajes o los pretendientes de abaratar los suyos, poniéndose de acuerdo en cuyo caso intervienen 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 determinadas reglas que publican claramente en su página web para hacerlo a través de su intervención.



La demandante y las demandadas están de acuerdo en que las demandadas configuran una plataforma a la que se puede adscribir cualquier persona que se registre en la página www.blablacar.es, en la que introducen sus datos personales, edad, teléfono, etc., y que una vez introducidos dichos datos se consigna la procedencia y el destino del viaje, configurados igualmente los voluntarios que pueden realizar dichos viajes. Todos coinciden en que los viajes pueden buscarse de una manera artesanal, mediante anuncios en internet, en las universidades, o incluso en el cartel de anuncios de un supermercado. La plataforma perfecciona el sistema de manera que genera un volumen enorme de usuarios y de proveedores mucho más allá de la cuestión artesanal, pues debido a su fama y a la publicidad que realiza, todo el que quiere abaratar su viaje, o el que quiere hacerlo en un coche particular puede acceder de forma infinitamente más efectiva que si lo hace a través de un anuncio mecánico o informático. Hasta ahí no habría ningún punto de fricción. Sin embargo BLABLACAR, además de ser intermediario en el contacto, es también quien pone reglas sobre las personas que lo organizan, el formato en que debe realizarse, el precio que debe pagarse, recibe el dinero y lo paga e incluso es beneficiada por un margen preestablecido en sus normas de contacto.

Además está la cuestión del perjuicio que podría generar la plataforma a quienes son transportistas o intermediarios de transporte según la legislación Española, y en el quantum del perjuicio.

CUARTO.- La demandante alega que BLABLACAR a través de sus sociedades operativas controla el alta del usuario, si los datos son correctos, el perfil del conductor y opiniones del usuario, y que recibe el importe de lo pactado y transcurridos 10 días emite un ticket y realiza una transferencia al beneficiario, alegando que la mediación en el transporte incumple además la normativa del IVA, incluyendo los efectos de la cancelación.

La cuestión de los efectos fiscales no es objeto del proceso, cuya competencia escapa a las atribuciones de los juzgados de lo mercantil, pues si el conductor debe pagar IVA o no, o el usuario del transporte debe soportarlo, no son sino apoyos jurídicos o alegatos que en el fondo no tienen ni definición en la petición de la demandante ni en su suplico, ni podrían tenerlo ya que son atribuciones absorbidas por la Administración Tributaria la que tiene que definir hasta que punto, de qué manera y cómo se controla y se paga un servicio que se presta de persona a persona, o si compartir gastos genera o no genera IVA, por lo que no se puede entrar ni siquiera tangencialmente en enjuiciar la situación que genera la existencia de la plataforma entre las partes directamente implicadas. Lo que sí reconoce la demandante, es que aunque no sea objeto del pleito ni puede serlo en este procedimiento es que solo se paga el IVA frente a la comisión o lo que sea definible que recibe la plataforma, es decir, sobre la diferencia entre lo que paga el usuario y recibe el conductor. No siendo objeto del pleito ni pudiendo entrar en la cuestión, queda ésta imprejuizada y al criterio de la Administración Tributaria la que en todo caso será la que defina el hecho imponible, cuál es el gravamen, y quien deba soportarlo.

Otra cosa es si los servicios de transporte terrestre de viajeros son los que presta la plataforma, y así el demandante alega distintos preceptos y la demandada se oponen a que sean de aplicación.

La demandante alega que las demandadas infringen las normas del transporte porque 1) el conductor obtiene un lucro, 2) que los gastos de desplazamiento son inferiores que los ingresos, 3) que si hay más pasajeros aumenta el lucro, y así hace un cálculo de diversos viajes con el coste del combustible donde el prorrateo de dicho coste es inferior al gasto que tiene el conductor, prueba de que hay un beneficio.

Las demandadas alegan que solo realizan un contacto entre ambas partes, condicionado a que los contactados cumplan determinados requisitos para beneficiarse o realizar el transporte, y que lo que cobra no es por el transporte en sí sino por el contacto, asumiendo además que para dar calidad a dicho contacto establece una serie de requisitos perfectamente establecidos en su página web, pero que estos requisitos no son ni obligatorios ni forman parte de la actividad, sino que son requisitos para afianzar, garantizar y dar confianza a las personas que utilizan la plataforma.

En realidad, por las pruebas practicadas, y salvo desviaciones excepcionales que tampoco supondrían una evidencia clara de que BLABLACAR es una sociedad que realiza labores de transporte de viajeros, queda probado al criterio de este Tribunal que BLABLACAR realiza una actividad ajena a la regulada por la LOTT, 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 la ley de ordenación del transporte terrestre.

Sin ninguna duda BLABLACAR ha generado una plataforma no para organizar el transporte, sino para poner en contacto a particulares que quieren realizar un viaje juntos, y compartir determinados gastos del trayecto, y para dar calidad al servicio de contacto ha puesto unos márgenes y unos límites y un formato de actuación, que en modo alguno es obligatorio para quienes lo usan o para quienes prestan una plaza en su coche para realizar el trayecto. Éstos no están contratados por BLABLACAR, ni pertenecen a una empresa o a una industria dedicada a este fin. Son particulares que a 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, -en el fondo es el concepto del pago el que define la cuestión-, el coste de un viaje.

Es cierto que la legislación va siempre detrás de la realidad, y que hay un ámbito bastante indefinido entre lo que se recibe y lo que se presta a través de una plataforma informática como lo es BLABLACAR, y que esta falta de legislación puede prestarse a dudas sobre qué regulación debe aplicarse, pero desde luego, la falta de indefinición no puede ser objeto de demanda ni de auxilio judicial. Ni en la mejor expresión de la Escuela de Derecho libre podría este juzgador crear un precepto que disciplinase esta nueva realidad socio-económica. No se trata de quedar encorsetado en una exégesis de ajuste normativo de corto vuelo pero en absoluto una creación alternativa del Derecho.

¿Se puede definir que el que pretende hacer el viaje o el que lo hace están inmersos en la regulación de la LOTT según el art. 156.1? Hay dudas de que sea de aplicación el art. 156.1 o 101 de la LOTT, ya que en estos artículos se regulan quienes no están afectos a su regulación. Y así no lo están los 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. Si una persona coge a otra persona por capricho en la puerta de un bar o porque se lo recomienda un amigo suyo para viajar con él y pagar el coste del viaje ¿está incluido en la definición?. Evidentemente no está incluido en la LOTT dada la indefinición con la que está enunciado el texto del artículo. Lo que significa amistad a los efectos de la regulación legal o "equivalente" forma parte de la falta de actualidad de la legislación existente, pero tal ambigüedad impide que los contactos que se realizan a través de una plataforma como BLABLACAR no puedan ser incluidos en las excepciones de la aplicación de la LOTT. La equivalencia va mucho más allá, y tendrá que definirse la intención de la ley con otros parámetros, pero desde luego en absoluto por la pretensión de la parte actora de no haber sido incluidos en la excepción que establece la regulación a la que se acoge para intentar la prohibición. Esta equivalencia de amistad encaja perfectamente en que dos personas se pongan de acuerdo para realizar un viaje juntos, sin que sea aplicable el precepto excepcional limitador a la situación legal que nos ocupa enjuiciar. En definitiva las pretensiones de la actora no pueden basarse en el enunciado de los artículos que dice relativos a la relación de los conductores con las personas que comparten el transporte, pues las prohibiciones solo pueden ser aplicables cuando afecten a la legislación y al orden público, y es evidente que ello tiene que tener una interpretación restrictiva de la prohibición como todas las prohibiciones, lo que aquí por las dudas no se da.

Otra de las cuestiones es si el control de los datos facilitados por el usuario de la plataforma constituyen una actividad integrada y regulada por la LOTT, lo que tampoco se da, pues es lógico que una plataforma virtual controle a quienes utilizan sus contactos y servicios. Por ejemplo whatsapp, o facebook, imponen normas de comportamiento para el uso de su plataforma, la identificación de sus usuarios, y a quienes pueden expulsar y quienes se pueden quejar y por qué calificar cómo mal uso o el uso indebido de un instrumento que pone en contacto a personas con personas.

Tampoco el que identifique al conductor y su perfil como persona idónea para contactar por el posible usuario puede ser motivo de la inclusión en el ámbito del transporte, pues aparte de no tener ninguna relación laboral, aceptando todos la falta de responsabilidad de la plataforma, el hecho de prohibir determinadas actitudes, de hacer cumplir determinados parámetros de cortesía, como que no pueda fumar en el viaje, que ponga o no música, o que no cobre más de lo que podría significar compartir gastos, tampoco puede ser incluido en la normativa de transporte.

En este sentido, en el de la limitación de los gastos, de fijar el coste etc., es una de las cuestiones en las que mejor se ha definido la plataforma en su defensa a través de las demandadas, pues lo único que hace es calcular los kilómetros y recomendar a fuerza de expulsar de la plataforma en caso de abuso, el importe que debe pagar el viajero en función de la distancia y de la cantidad de viajeros en relación al coste total del viaje. Consta acreditado que los viajes son calculados por la distancia y a un coste de entre 0,06 y 0,09 €/km recorrido, sin que desvirtúe el coste que calcula la plataforma por la alegación que hace la demandante del combustible que genera el viaje. Los costes del viaje son mayores que el combustible que se consume en el trayecto, pues cada kilómetro que recorre un coche no solo consume lo que cuesta el combustible sino también el desgaste, el aceite, las ruedas, etc. La prueba evidente de que no se supera el auténtico y verdadero coste no solo del combustible es que la Administración establece un coste muy superior por kilómetro por razón del servicio prestado de particulares a empresas según el art. 18 del real decreto 462/2002 de 24 de mayo, que fija en 0,19 € por kilómetro recorrido de indemnización, no de retribución como con mucha precisión alude la parte demandada. Hay que además decir que el Decreto 287/2007 de 3 de agosto, relativo a lo mismo en Extremadura establece 0,22 €/km. También es acertada la alegación de la parte demandada que la ley establece la cifra de 0,22 o de 0,19 no como retribución por un particular sino la indemnización que percibe por el uso de un vehículo privado para realizar servicios a una empresa concreta, lo que por cierto tampoco es objeto de regulación por la LOTT.



En esta cuestión tampoco ha de entenderse que los precios que la plataforma exige, orienta o como quiera definirse la regla que establece en su página web, sean precios que persigan un ánimo de lucro, y aunque algunos conductores pretendan subir el precio de compartir el viaje por encima de estos límites, la plataforma recomienda no usarlos por ser personas que usan indebidamente la plataforma. El que una persona pretenda lucrarse utilizando la plataforma, a la vista de los datos aportados, tiene carácter excepcional, pero no está entre los objetivos de BLABLACAR.

El pago directo a BLABLACAR por parte del usuario tampoco integra un elemento significativo para incluir la actividad en las reguladas por la LOTT, pues posteriormente a recibir el importe BLABLACAR remite una transferencia al conductor, una vez que ha comprobado que el servicio se ha realizado, que no ha habido ninguna reclamación, y que todo está de acuerdo con lo que pactaron las partes. No se paga más de lo que pactaron, ni de ese importe se queda nada la plataforma que no sea una comisión por su propia existencia y funcionamiento, y sobre la cantidad a modo de comisión sobre el particular paga el correspondiente IVA. Como recalcamos, las cuestiones fiscales no corresponden su enjuiciamiento a este tribunal, y en todo caso será la Administración Tributaria la que establezca si un particular que comparte gastos o que recibe una cantidad por realizar el transporte de una persona en su coche debe pagar o no impuestos, IVA, transmisiones, etc., pues no es objeto de este procedimiento. También recalcamos el que la realidad va muy por delante de la legislación, y que la existencia de todo este tipo de plataformas, empresas operativas en internet de intermediación, etc., no están suficientemente reguladas. Pero desde luego, la falta de regulación no puede llevar a su prohibición, pues como debe ser las cuestiones prohibitivas deben ser siempre interpretadas con ánimo restrictivo.

El que el conductor reciba una indemnización del dinero recibido por la plataforma por el usuario por la cancelación inminente de un viaje, tampoco es una prueba de que la plataforma sea un operador sujeto a las restricciones de la LOTT, pues su intención evidente es dar seguridad a los usuarios, e imponer formalidad en el uso de la propia plataforma, y desde luego en la opinión de este Tribunal no es un hecho incompatible con la definición que hace de su plataforma, siendo muy dudoso que por tal circunstancia pueda ser incluida en la LOTT.

A mayor abundamiento, el fondo del pleito se centró en la declaración de actos de competencia desleal por parte de las demandadas por entender que incumplen la normativa vigente, en este caso la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

En este sentido, es obligado detenerse en el artículo 62 LOTT el que distingue: "1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.

2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades".

A su vez el artículo 100 LOTT indica que: "Los transportes privados pueden revestir las dos siguientes modalidades: a) Transportes privados particulares y b) Transportes privados complementarios".

Por su parte el artículo 101 LOTT regula que: "1. Se consideran transportes privados particulares los que cumplen conjuntamente los dos siguientes requisitos:

a) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados.

En ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas.

b) Realizarse en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan.

2. Los transportes privados particulares no están sujetos a autorización administrativa, y la actuación ordenadora de la Administración únicamente les será aplicable en relación con las normas que regulen la utilización de infraestructuras abiertas y las aplicables por razón de la seguridad en su realización. Podrán darse, en su caso, asimismo, sobre dicho tipo de transportes, las actuaciones públicas previstas en el art. 14".

Por su parte El artículo 156.1 del ROTT RD1211/1990 establece que: "1. Los transportes privados particulares, definidos en el art. 101 de la LOTT servirán necesidades personales del titular del vehículo y de sus allegados, entendiéndose que éstos son sus familiares u otras personas que convivan o tengan con aquél una relación de dependencia personal o laboral de carácter doméstico, así como aquellos cuyo transporte se realice en base a una relación social de amistad o equivalente. No tienen esta consideración los transportes que sirven



de complemento a Empresas aunque éstas sean familiares, autónomas, cooperativas, sociedades civiles particulares, comunidades de bienes u otras similares."

A la vista de la normativa expuesta, la actividad llevada a cabo por las demandadas a través de la plataforma Blablacar, debe afirmarse que se centra única y exclusivamente en el ámbito del transporte privado, ni tan siquiera del transporte privado complementario igualmente regulado por la propia LOTT al no reunirse las características legales para ello, por lo que no puede aplicarse a las demandadas la LOTT, precisamente por estar en presencia de transportes privados y de ahí que no se pueda entender por desleal una competencia por vulneración de dicha normativa.

Podría suscitarse la duda si las demandadas realizan una labor de intermediación dentro de los postulados de la LOTT, pero la misma ha de disiparse, ya que no puede considerarse como una agencia de viajes, no solo porque como se ha dicho con anterioridad se está dentro del concepto de transportes privados, sino porque la regulación de las agencias de viajes están transferidas a las comunidades autónomas y en su consecuencia no tendría cabida dentro de la LOTT y además, porque la normativa de la intermediación hace referencia al transporte de mercancías que no es el caso, ni tampoco se está en presencia de un comisionista, por cuanto que se precisa de un apoderamiento al efecto, hecho que no tiene virtualidad en el supuesto de autos. Ni tampoco la de un transitario (artículos 1 y 126 de la Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres ; artículo 167 del Reglamento de la anterior ley, aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre y artículo 5 de la nueva Ley 15/2009), ya que se requiere un intermediario y organizador de transportes, que se equipararía, sin embargo, en cuanto a derechos y obligaciones ante el cargador, a la figura del porteador si se había comprometido con él a hacerse cargo de la total operativa del transporte, con independencia de que no lo hubiese realizado por sí mismo en todo o en parte, lo que tampoco es el supuesto litigioso, sin que haya subcontratación por carecer del carácter de profesional de ambas partes.

En suma la labor de los demandados no está regulada específicamente en la normativa de transporte terrestre, sin que pueda aplicarse analogía.

Por otro lado, para que la actividad sea desleal, tiene que haberse causado un perjuicio significativo, lo que no se ha acreditado a satisfacción en las presentes actuaciones.

QUINTO.- En definitiva, a juicio de este juzgador no existe ninguna actuación de la plataforma BLABLACAR, y en consecuencia de los demandados, susceptible de incluirse en la regulación legal del transporte, base y fundamento de la demanda.

Es por ello, por lo que una vez situada la actividad de Blablacar, fuera de los términos de la LOTT, se debe manifestar que, la actividad desarrollada por las sociedades CONMUTO Y CONMUTO **IBERIA** constituye, más bien, la propia de una sociedad de la información en los términos de la Ley 34/2002.

Esta Ley de servicios de la sociedad de la información y el comercio electrónico, entró en vigor en desarrollo de la Directiva 2000/31/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio, relativa a determinados aspectos de los servicios de la sociedad de la información, en particular, el comercio electrónico en el mercado interior.

Uno de los principales fundamentos de esta Directiva como se recoge en el considerando 5, tiene su origen en que "el desarrollo de los servicios de la sociedad de la información en la Comunidad se ve entorpecido por cierto número de obstáculos jurídicos que se oponen al buen funcionamiento del mercado interior y que hacen menos atractivo el ejercicio de la libertad de establecimiento y de la libre circulación de servicios".

En este sentido, la mencionada legislación española 34/2002, en su exposición de motivos, manifiesta también el necesario establecimiento de un marco jurídico que aclare las incertidumbres generadas por la llegada de las nuevas tecnologías.

De esta forma, se puede observar como ambos textos prevén un necesario sistema no intervencionista que garantice el principio de libre prestación de servicios.

Este principio se encuentra recogido por el artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea , de forma que "quedarán prohibidas las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Unión para los nacionales de los Estados miembros establecidos en un Estado miembro que no sea el del destinatario de la prestación".

El TJUE se ha pronunciado en numerosas ocasiones interpretando dicho principio. Como ejemplo, la Sentencia de 12 de julio de 2012, en el asunto C-176/11 , afirmando que "El artículo 56 TFUE exige suprimir cualquier restricción a la libre prestación de servicios, aunque se aplique indistintamente a los prestadores de servicios nacionales y a los de los demás Estados miembros, cuando pueda prohibir, obstaculizar o hacer menos interesantes las actividades del prestador establecido en otro Estado miembro, en el que presta legalmente servicios análogos". Pero además dispone que "Es necesario examinar en qué medida la



restricción controvertida en el litigio principal puede admitirse entre las medidas que establecen excepciones expresamente previstas en los artículos 51 TFUE y 52 TFUE, aplicables en la materia en virtud del artículo 62 TFUE, o estar justificada, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, por razones imperiosas de interés general".

A la vista de lo expuesto, se deduce que el principio de libertad de prestación de servicios no es absoluto, sino que en determinados casos, este principio puede quedar limitado o restringido.

En este sentido la Ley 34/2002 dispone en su exposición de motivos que "sólo se permite restringir la libre prestación en España de servicios de la sociedad de la información procedentes de otros países pertenecientes al Espacio Económico Europeo en los supuestos previstos en la Directiva 2000/31/CE, que consisten en la producción de un daño o peligro graves contra ciertos valores fundamentales como el orden público, la salud pública o la protección de los menores".

Por tanto, a pesar de que el principio de libre prestación de servicio no posee un carácter absoluto, su limitación, sin embargo, debe interpretarse siempre con carácter restrictivo. De esta forma, y particularmente en el caso de las sociedades de la información, solo podrá restringirse la libre prestación de servicios en los supuestos de hecho antes mencionados, primando la no intervención en el resto de los casos.

A ello se le suma, además, que ante la concurrencia de este supuesto, en términos del TJUE, deberá acudir a un juicio de proporcionalidad entre la medida restrictiva o limitativa y el objetivo que con ella se espera. Así se dispuso en Sentencia de 12 de julio de 2012, en el asunto C-176/11, al afirmar que "Sin embargo, las restricciones impuestas por los Estados miembros deben cumplir los requisitos que se derivan de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en lo que respecta a su proporcionalidad, es decir, que sean adecuadas para garantizar el cumplimiento del objetivo perseguido y que no vayan más allá de lo necesario para alcanzarlo.

Además, debe recordarse, en este contexto, que una normativa nacional sólo es adecuada para garantizar la consecución del objetivo alegado si responde verdaderamente al empeño por hacerlo de forma congruente y sistemática. En todo caso, tales restricciones deben aplicarse de modo no discriminatorio (véase, en este sentido, la sentencia de 8 de septiembre de 2009, Liga Portuguesa de Futebol Profissional y Bwin International, C 42/07, Rec. p. I 7633, apartados 59 a 61 y jurisprudencia citada).

En el presente caso, de conformidad con la prueba practicada, es evidente que no nos encontramos ante ninguno de los supuestos, recogidos en el artículo 3 de la Directiva y el artículo 8 de la Ley referenciada, que justifique el establecimiento de limitación alguna. Es más, no solo no se está vulnerando el interés público, sino que dicho interés se ve beneficiado por el desarrollo de estas nuevas tecnologías que permiten la proliferación de nuevos mercados más competitivos. Así, estos mercados más productivos, permiten reducir el precio y garantizar una mayor elección y calidad de los servicios. Lo que redundará en beneficio de los consumidores y usuarios y por tanto de la economía en general.

Pero incluso en el hipotético supuesto en que pudiera entenderse la existencia de un riesgo en los términos manifestados, el cual además, tendría que revestir un cierto carácter de gravedad, se debería realizar el juicio de proporcionalidad antes mencionado. Lo que llevaría indubitablemente a la conclusión que la imposición, en el presente caso, de una limitación en los términos de la demandante, se encontraría totalmente injustificada, al punto de considerarse discriminatoria. Ya que como ha quedado probado, la actividad de las demandadas versa simplemente en la transmisión de datos entre usuarios, no para organizar el transporte, sino para poner en contacto a particulares que quieren realizar un viaje juntos, y compartir determinados gastos del trayecto. Contacto, que estos mismo usuarios podrían llevar a cabo por cualquier otra plataforma o red social.

SEXTO.- Por último y a los efectos de complemento, durante la pendencia de la presente litis, la Comisión Europea decidió publicar el 2 de junio de 2016 la "Agenda europea para la economía colaborativa" en la que se recogen una serie de recomendaciones dirigidas a los legisladores nacionales para adecuar la normativa de los Estados miembros a las nuevas necesidades del emergente mercado de la economía colaborativa, habida cuenta las nuevas formas de negocio de la economía colaborativa que han ido ganando progresivamente presencia en el mercado europeo, convirtiéndose en una forma cotidiana de prestar y disfrutar de servicios de la más diferente índole, desde el alquiler de viviendas hasta contratos de transporte. Sin embargo, ni el sistema legal europeo ni el de cada uno de los Estados miembros parecen adecuados para poder dar solución a los problemas que de estas nuevas formas de negocio pudieran surgir y de ahí la referida "Agenda", a la que este juzgador se remite.

Resumidamente en dicha "Agenda" la Comisión comienza por definir qué ha de entenderse por economía colaborativa e indica que se trata de aquellos modelos de negocios en los que las actividades se desarrollan



a partir de plataformas colaborativas que proporcionan un mercado abierto para la utilización temporal de bienes o servicios, frecuentemente ofrecidos por entes privados.

Así, se habla de tres actores: los proveedores de los servicios, que comparten activos, recursos, tiempo, etc.; los usuarios de tales servicios; y los intermediarios que conectan a los dos primeros. Estos modelos de negocio pueden ser con o sin ánimo de lucro. La Comunicación aclara varias cuestiones clave para los operadores del mercado y las autoridades públicas, entre las que destacan las condiciones de acceso al mercado.

En este punto, la Comisión establece que solo se puede obligar a los proveedores de servicios a obtener autorizaciones o licencias cuando sea estrictamente necesario para alcanzar objetivos relevantes de interés general; y cuando se exijan tales autorizaciones, las condiciones de concesión habrán de ser claras, proporcionadas y objetivas, y la propia autorización ilimitada en el tiempo. Las prohibiciones absolutas para realizar determinadas actividades, constituyen una medida que se debe aplicar tan solo en última instancia. Aquellas plataformas que actúen como meros intermediarios entre los consumidores y los oferentes de un servicio no deben estar sujetas a autorizaciones o licencias.

La Comisión reconoce, no obstante, que en algunos casos las plataformas pueden quedar sometidas a requisitos regulatorios si se entiende que proporcionan directamente los servicios regulados. Es el caso de las plataformas que proporcionan servicios de pago. En cualquier caso, la Comisión indica que el análisis ha de hacerse caso por caso, teniendo en cuenta todas las circunstancias fácticas y jurídicas relevantes.

La Comisión considera fundamental la protección de los usuarios. Por ello, establece que los Estados miembros deben asegurar a los consumidores un alto nivel de protección contra prácticas comerciales injustas. No obstante, ello no debe conllevar la imposición de obligaciones desproporcionadas a los individuos privados que presten servicios ocasionalmente.

La Comunicación aborda otros aspectos tales como el régimen de responsabilidad al que deben quedar sometidas las plataformas, el sistema laboral que debe potenciarse (diferenciando entre trabajador por cuenta ajena y autónomo) y la fiscalidad.

Por último, la Comunicación invita a los Estados Miembros a revisar su legislación de acuerdo con estas directrices. En este sentido, la Comisión Europea hará seguimiento de la evolución del entorno económico y de los cambios regulatorios, así como de los de avances económicos y empresariales que se experimenten en este ámbito. Se monitorizarán también las tendencias en materia de precios y la calidad de los servicios prestados y se identificarán los posibles obstáculos y problemas que pudieran surgir en el marco de las diversas regulaciones nacionales.

SEPTIMO. - Por todo lo afirmado en el cuerpo de esta sentencia debe desestimarse íntegramente la demanda sin que se entienda infringido el artículo 15 de la ley 3/91 de 10 de enero, aún cuando efectivamente se ponga de relieve la falta de regulación legal específica, lo que de conformidad con el artículo 394 LEC, pudiendo surgir dudas de hecho y de derecho, no se hace expreso pronunciamiento sobre las costas causadas.

Vistos los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación y administrando Justicia en virtud de la autoridad conferida por la Constitución española en nombre de S.M. el Rey,

FALLO

Que desestimando la demanda interpuesta por el Procurador de los Tribunales D. IGNACIO BATLLÓ RIPOLL en nombre y representación de la CONFEDERACION ESPAÑOLA DE TRANSPORTES DE AUTOBUS, CONFEBUS, contra **COMUTO IBERIA SL** y **COMUTO**, S.A. debo absolver y absuelvo a las demandadas de las pretensiones contra ellas deducidas, sin expreso pronunciamiento sobre las costas.

Contra la presente resolución cabe interponer recurso de APELACIÓN en el plazo de VEINTE DIAS, ante este Juzgado, para su resolución por la Ilma. Audiencia Provincial de Madrid (artículos 458 y siguientes de la L.E.Civil), previa constitución de un depósito de 50 euros, en la cuenta 2257-0000-04-0343-15 de este Órgano.

Si las cantidades van a ser ingresadas por transferencia bancaria, deberá ingresarlas en la cuenta número IBAN ES55 0049 3569 9200 0500 1274, indicando en el campo beneficiario **Juzgado de lo Mercantil nº 02 de Madrid**, y en el campo observaciones o concepto se consignarán los siguientes dígitos 2257-0000-04-0343-15.

Así mismo deberá aportar justificante del pago de la tasa prevista en la Ley 10/2012 de 20 de noviembre por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

Así por esta sentencia lo pronuncio, mando y firmo.



El/la Juez/Magistrado/a Juez

PUBLICACIÓN : En la fecha fue leída y publicada la anterior resolución por el Ilmo. Sr/a. Magistrado que la dictó, celebrando Audiencia Pública. Doy fe.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ