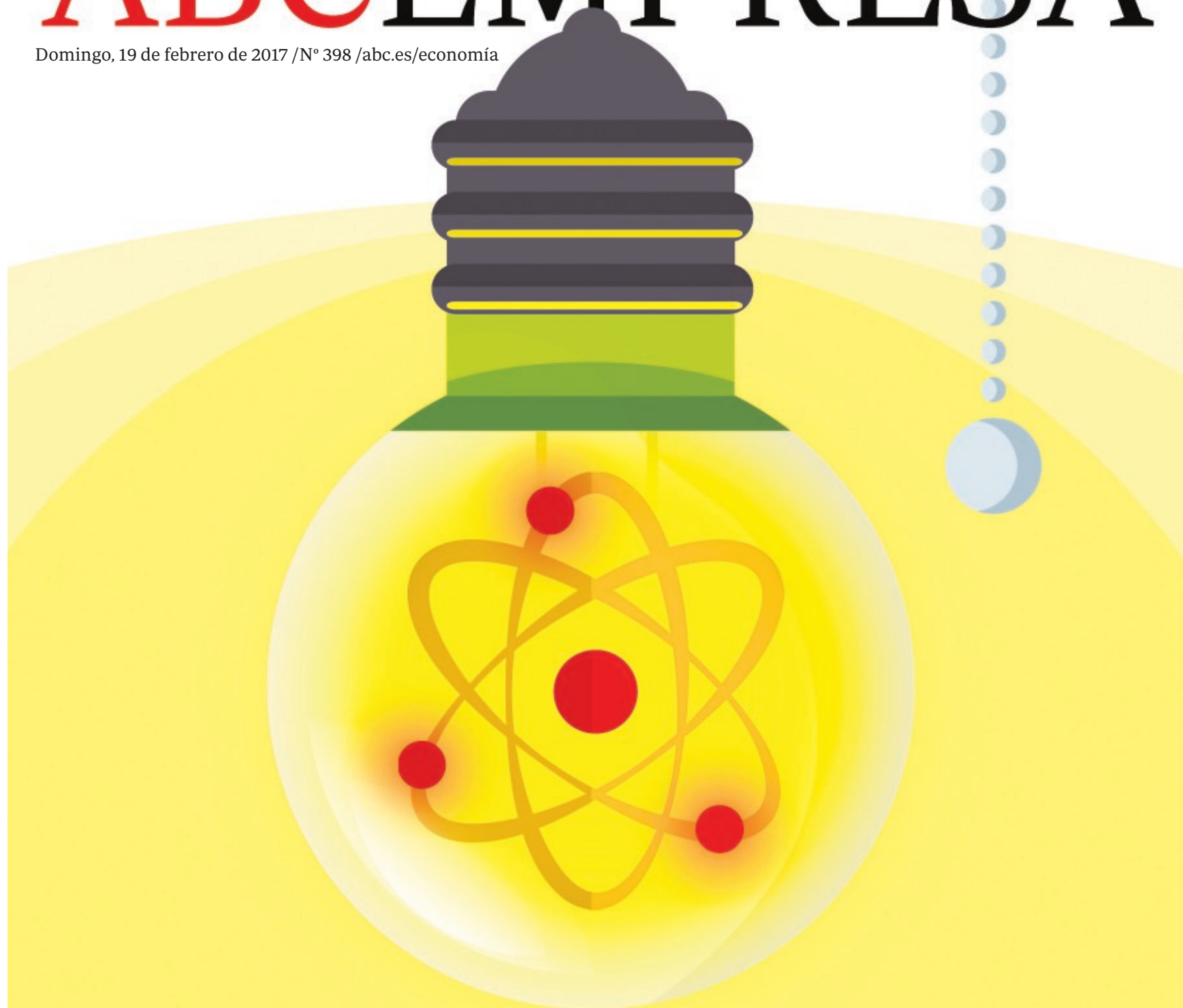


# ABC EMPRESA

Domingo, 19 de febrero de 2017 / N° 398 / abc.es/economía



## NUCLEARES

### El debate se vuelve a encender

El futuro de Garoña pone de nuevo el foco sobre la energía que más electricidad genera en España y es clave para una transición ordenada hacia un modelo sin emisiones

ARTICULO DE OPINIÓN DE MIGUEL ARIAS CAÑETE [4 a 6]

J. D. VELASCO

Blablacar-Confebús: la economía colaborativa aguanta el primer órdago en los tribunales [8-9]

Grecia rememora sus peores horas con la negociación del nuevo tramo de su rescate [13]

Sentencia pionera Caso Blablacar-Confebús

# La economía digital aguanta el primer órdago en los tribunales



► A falta de un marco normativo, los jueces comienzan a definir el encaje legal del modelo colaborativo

GUILLERMO GINÉS

¿Qué encaje legal tienen las plataformas digitales? Se trata de una pregunta que, a base de ser repetida, comienza a vislumbrar su ansiada respuesta. La referencia más cercana vino recientemente de los tribunales. El Juzgado de lo Mercantil número dos de Madrid ha dado un espaldarazo a la economía colaborativa hace poco más de diez días, al desesti-

mar la demanda de Confebús (patronal del sector) contra Blablacar por competencia desleal. Una sentencia que marca un hito para las empresas nacidas en internet y otorga alguna certeza a un ¿sector? repleto de dudas.

El juez rechaza, a través de los veintiséis folios en los que se extiende la sentencia, cada uno de los argumentos de la patronal del autobús contra la plataforma francesa. Confebús consideró en su denuncia que Blablacar actuaba como una empresa de transporte sin estar sujeta a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) que rige este sector. Desde que comenzó el proceso hace casi dos años, ha alertado de que la plataforma francesa realiza una competencia desleal.

El fallo, sin embargo, refleja una visión distinta. Considera que la plata-

forma no puede considerarse una compañía dedicada al transporte porque, entre otros motivos, no impone tarifas y sus usuarios ni «están contratados» ni tienen intención de lucrarse «salvo desviaciones excepcionales». «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», aclara el texto.

Teniendo en cuenta los antecedentes de este conflicto, en el que Confebús llegó a reclamar sin éxito la suspensión cautelar de la actividad de Blablacar, parecía evidente que la sentencia estaba abocada a ser recurrida, fuera cual fuera su veredicto. Así ha sido. La patronal del sector anunció apenas cuatro días después del fallo que llevará a la Audiencia Provincial su litigio

con la compañía francesa y reiteró que este ofrece un servicio «ilegal».

## Fin de la indefinición

Si finalmente el recurso no prospera, el fallo del Juzgado de lo Mercantil madrileño supondrá un antes y un después para la economía digital. «Aunque esta sentencia no es inmediatamente trasladable a otros sectores, sí puede llegar a tener mucha relevancia fuera del mercado del transporte debido a la indefinición en la regulación aplicable a estas plataformas», afirma Marta Delgado, socia de Jones Day.

La Justicia está siendo más rápida que la regulación, por lo que los jueces han aplicado su propio criterio en este tipo de conflictos. Es cierto que el de Blablacar y Confebús ha sido el primer juicio en España que hacía referencia

## OPINIONES ENFRENTADAS

**Jaime Rodríguez de Santiago-Concha**  
Country Manager de BlaBlaCar  
España y Portugal



### Una sentencia que nos evita el sonrojo

Es inexplicable la sensación de levantarse cada mañana con la amenaza de que un juez pueda declarar ilegal aquello a lo que tanto esfuerzo has dedicado. Que aunque lleves ya más de 7 años en España y jamás hayas tenido problema alguno en ningún otro de los 22 países en los que operas, puedas verte obligado a cerrar. Así han sido los dos últimos años para el equipo de BlaBlaCar en España.

Más duro ha sido explicar a los más de 3.500.000 españoles que lo utilizan para compartir coche que corrieran el riesgo de no poder volver a hacerlo. Cuando 40 millones de personas utilizan nuestro servicio en todo el mundo, sólo en España ha estado al

borde de la prohibición. Todo, porque algunos se negaban a asumir que el mundo ha cambiado.

Nunca tuvimos duda de que la ley estaba de nuestro lado y que BlaBlaCar seguiría operando. Desde luego, estábamos dispuestos a agotar las vías legales para que así fuera, pero afortunadamente la decisión ha sido la más lógica: BlaBlaCar es legal en España. Esta noticia debe ser un orgullo para todos. Nos evita el ridículo de prohibir aquí lo que en todos los países de nuestro entorno se fomenta. Menos mal.

Esperamos que ahora se abra una nueva etapa. Una en la que quienes nos demandaron entiendan que su problema no es que la gente compar-

ta coche, sino su propia necesidad de innovar y de cambiar un sector hiperregulado que frena su propia competitividad. Una en la que las administraciones, como la Comunidad de Madrid, no envíen a policía e inspectores a sancionar como si fueran taxistas piratas a quienes viajan a ver a sus familias. Una etapa en la que podamos colaborar con las instituciones para hacer del coche compartido una solución más para las necesidades de movilidad y sostenibilidad de nuestro país.

Y si las leyes actuales no están adaptadas a esta nueva realidad, es el momento de cambiarlas. La economía colaborativa presenta nuevos retos, pero también enormes oportunidades para la sociedad. Abordémosla con el interés de los ciudadanos en mente, no para proteger las prebendas de un grupo de empresas que se niega a modernizarse. Tenemos excelentes ejemplos en Europa de cómo regularla, no volvamos a ser una sonrojante excepción. Impulsemos la innovación.

**Rafael Barbadillo**  
Presidente de  
Confebús



### La mal llamada economía colaborativa

El pasado 3 de febrero el Juzgado de lo Mercantil de Madrid desestimó la demanda interpuesta por la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebus) contra BlaBlaCar, demanda basada en que su actividad es ilegal y constituye un caso de competencia desleal. Se incumplen diversos artículos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre (LOTT), como la intermediación en el mercado de transporte sin la correspondiente licencia o autorización -recomiendan precios, gestionan el cobro del servicio mediante tarjeta de crédito,



directa economía colaborativa, pero sí se han producido con anterioridad decisiones judiciales que condicionaron la actividad de empresas digitales.

El mismo juzgado que acaba de res-paldar a Blablacar suspendió cautelarmente UberPOP en España en 2014. «El caso de Uber fue totalmente distinto. Promovía una actividad de transporte de 'taxi' sin que ni la plataforma ni los usuarios tuvieran las preceptivas licencias», explican conjuntamente los abogados de BDO Adolfo Soria y Sergio de Juan-Creix.

Si bien la sentencia puede llegar a ser una referencia, cada empresa cuenta con unas características propias. No todo vale. Si un nuevo servicio digital se asimila demasiado a un sector ya regulado y opera sin restricción alguna tiene muchas posibilidades de ser suspendido. Si no, por el momento nada impide su uso, aunque en la práctica este vaya en detrimento de un sector concreto. «Es competencia desleal cuando la plataforma promueve o permite una actividad que infringe las normas del ordenamiento jurídico», sostienen los expertos de BDO.

De hecho, el propio Juzgado de lo Mercantil reconoce en su veredicto sobre la plataforma francesa que la normativa «va siempre detrás de la realidad, 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».

«La regulación está elaborada por

el momento para supuestos concretos y en ocasiones como esta el modelo de negocio no encaja con la norma. Es como meter un triángulo dentro de un cuadrado» sostiene Marta Delgado.

La ansiada norma se hace de rogar, aunque las instituciones van dando pequeños pasos hacia su aprobación. «Varios organismos de la Unión Europea están realizando una labor de análisis y diálogo con actores públicos y privados para definir las políticas y regulaciones más adecuadas para las plataformas y servicios colaborativos» subraya Miguel Ferre, director de asuntos públicos de Kreab. En este contexto,

**Clave**  
*Si un servicio digital se asimila mucho a un sector regulado tiene opciones de ser suspendido*

**Desfase**  
*El propio Juzgado Mercantil asegura que la normativa «va siempre detrás de la realidad»*

cobra especial relevancia la comunicación del pasado mes de junio de la Comisión Europea, que según Ferre señaló «la necesidad de no restringir normativamente estas actividades». En España, mientras todas las partes implicadas en estos conflictos han reclamado la aprobación de unas normas concretas, el papel de la Administración se ha limitado a algunas multas que varias comunidades han impuesto a empresas como Airbnb en Cataluña o la propia Blablacar en Madrid. Competencia sí ha tenido una posición mucho más activa en este ámbito y ha pedido una nueva regulación más flexible.

Por el momento, ya hay una sentencia que analiza qué es una empresa colaborativa y qué es competencia desleal. Queda por ver si esta es refrendada o anulada. A falta de una norma en la que basarse, son los jueces los que están respondiendo las preguntas de la economía digital.

cargan el 10% de comisión por la intermediación, pagan finalmente al conductor pasados 15 días desde la realización del servicio y el precio no varía en función de la ocupación del vehículo-, o la realización de transporte público con vehículos particulares.

Queremos dejar claro que compartir vehículo particular se ha hecho siempre y se seguirá haciendo, y el transporte profesional de viajeros por carretera jamás se ha opuesto. Sin embargo, las normas deben ser para todos iguales y si se quiere hacer transporte hay que cumplir con todas las reglas, otra cosa es que haya o no que reformar la legislación. En este caso lo que se está haciendo bajo el paraguas de la mal llamada economía colaborativa es otra cosa, es transporte público en vehículos particulares e intermediación en la contratación del transporte, sin someterse a la regulación y fuera del sistema establecido, no contribuyendo al sostenimiento del Estado del Bienestar y siendo, además, competencia desleal.

Toda la regulación de transporte está

destinada a que los servicios se presten en las mejores condiciones de seguridad y de calidad para nuestros pasajeros. Por eso tenemos normas que regulan los tiempos de conducción y descanso de los conductores, aparatos que los registran (tacógrafos), formación específica de los conductores, derechos de los pasajeros, ITVs más severas y periódicas, seguros adicionales, etc. y todo ello bajo el fuerte control de las administraciones a través de la inspección de transporte, lo que hace que las garantías de seguridad y calidad de nuestro sector sean altísimas. Cuando un cliente compra un viaje de autobús tiene toda una organización a su servicio para garantizar una excelente experiencia y cubrir sus necesidades en caso de que se produzca algún incidente.

Viajar en autobús es 20 veces más seguro que hacerlo en un vehículo particular. Si queremos dar entrada a estas nuevas formas de movilidad habrá que modificar la regulación, para establecer los elementos de seguridad necesarios para todos los usuarios.

endesa.com

## ¿Por qué la energía abre caminos?

Porque las ciudades con modelos de ahorro energético ayudan a nuestro medioambiente. Por eso, Endesa incentiva la autoproducción de electricidad y el uso de iluminación eficiente en calles y edificios. Porque cuando abrimos nuestra energía, el progreso es posible para todos.

endesa

TEATRO REAL  
300 AÑOS