



TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

CURSO ACADÉMICO 2018-2019

RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE

COMPARTIDO

CIVIL LIABILITY IN THE CARPOOLING

AUTOR: MARCOS GÓMEZ GARCÍA

DIRECTORA: ARAYA ALICIA ESTANCONA PÉREZ

RESUMEN

El fenómeno '*Carpooling*', o uso compartido de vehículo, ha revolucionado el sector del transporte de personas. En la actualidad, esta modalidad carece de un régimen jurídico específico que regule las diferentes relaciones contractuales y responsabilidades derivadas del contrato de este servicio. Con este trabajo se pretende profundizar en las modalidades contractuales que le son aplicables y esclarecer el régimen de responsabilidad civil que se deriva de esta nueva forma de transporte, así como poner de manifiesto la problemática que se plantea.

ABSTRACT

The phenomenon of '*Carpooling*', or sharing a vehicle, has revolutionized the sector of people's transportation. Currently, this model does not have a specific legal framework to establish the different contractual relationships and responsibilities derived from the contract of this service. The intention of this project is to delve into these contractual methods applicable and to clarify the framework of civil responsibility created with this new form of transportation, moreover to manifest the problems brought up by this.

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	5
2.	LA ECONOMÍA Y EL CONSUMO COLABORATIVO.....	6
2.1.	LAS PLATAFORMAS DE ESTILOS DE VIDA COLABORATIVOS.....	8
2.2.	LA INCIDENCIA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS.....	9
2.2.1.	Modalidades colaborativas en el transporte de personas.....	10
3.	CARPOOLING.....	11
3.1.	RELACION CONTRACTUAL ENTRE LOS USUARIOS.....	12
3.1.1.	Elementos subjetivos del contrato.....	12
3.1.2.	Elementos objetivos del contrato.....	14
3.2.	RELACION CONTRACTUAL ENTRE LA EMPRESA Y LOS USUARIOS.....	15
3.2.1.	Naturaleza jurídica del contrato.....	15
3.2.2.	Particularidades.....	16
3.2.3.	Especial referencia a la ST. N° 30/2017 del juzgado de lo mercantil N° 2 17	
4.	RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL APLICABLE.....	19
4.1.	LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA.....	19
4.1.1.	La protección del usuario como consumidor.....	20
4.2.	LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR.....	23
5.	CONCLUSIONES.....	26

6. BIBLIOGRAFÍA.....30

ABREVIATURAS

Art./Arts.: Artículo/Artículos

CC: Código Civil

LCS: Ley del Contrato de Seguro

LRCSVM: Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor

LOTT: Ley Orgánica de Transportes Terrestres

LSSI: Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y el Comercio Electrónico

Nº/núm.: Número

Op. Cit.: Obra citada

Pág./Págs.: Página/Páginas

RLOTT: Reglamento de la Ley Orgánica de Transportes Terrestres

SOA: Seguro Obligatorio del Automóvil

ST.: Sentencia

TRLGDCU: Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios

1. INTRODUCCIÓN

El hecho de compartir vehículo para desplazarse a un mismo destino repartiéndose los gastos es algo que siempre se ha venido haciendo a lo largo de los años a través de las diferentes relaciones de confianza. La novedad de la figura del *'Carpooling'* radica en la intervención de una empresa intermediaria y la relación entre los particulares (conductor y pasajero) que contratan este servicio, que no parece tener encaje en las anteriores.

Hoy en día, gracias al avance de las nuevas tecnologías, se trata de una práctica muy habitual contratar este tipo de servicios a través de las diferentes plataformas y aplicaciones que operan a través de Internet¹. Los trámites a seguir son sencillos, tras el registro en la página y creación del perfil², puede ofrecerse el servicio como conductor creando y publicando un itinerario de viaje o bien solicitar un asiento (o varios) en un desplazamiento previamente publicado por otro usuario. La plataforma se encarga de poner en contacto a esas personas con el objetivo de que compartan los gastos del trayecto sin que obtengan beneficio económico, para lo cual la plataforma bien puede establecer precios recomendados o limitar el precio que pueda exigir el conductor. Y una vez realizado todo ello, comienza el viaje.

El consumo colaborativo ha transformado los hábitos del consumo permitiendo, en ocasiones, el acceso a una serie de servicios a un precio más asequible. Pero no todo son ventajas, como veremos, ya que la falta de regulación da lugar a la inseguridad jurídica.

Cuando se dan situaciones tales como accidentes, incumplimientos contractuales, pérdida de objetos... cabe preguntarse: ¿qué responsabilidad deriva de cada una de las partes, ¿cómo se protege ante estas circunstancias a los consumidores o usuarios?, ¿qué soluciones pueden darse a estos problemas? Para responder a estas preguntas es importante concretar el tipo de contrato ante el cual nos hallamos y las relaciones jurídicas que derivan de los mismos.

¹ Destacan en nuestro País: BlaBlaCar <https://www.blablacar.es/>, y Amovens <https://amovens.com/>.

² Se deberán proporcionar datos personales, datos acerca del vehículo y los relativos a la forma de pago.

2. LA ECONOMÍA Y EL CONSUMO COLABORATIVO

Una noción amplia de la economía colaborativa englobaría lo que inicialmente se llamó *consumo colaborativo*, ‘con referencia a las actividades sin ánimo de lucro entabladas a través de la red entre particulares con la finalidad de incrementar el uso de bienes infracapitalizados y compartir gastos³’ junto con ‘aquellas otras que se celebran con una clara finalidad lucrativa por parte de prestadores de servicios profesionales, que pueden llevarse a cabo entre un empresario o profesional y un consumidor⁴ o entre un empresario o profesional y otro empresario o profesional⁵’. En estas actividades van a intervenir tres tipos de agentes: los prestadores de servicios, los usuarios y las plataformas⁷.

La economía colaborativa constituye según el Parlamento Europeo ‘un nuevo modelo socio-económico que ha surgido gracias a la revolución tecnológica⁸, en el que Internet permite conectar a los actores involucrados a través de plataformas online, donde las transacciones en relación con bienes y servicios pueden ser completadas de manera segura y transparente⁹’. También, la Comisión apunta a ella como ‘modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares’, distinguiendo tres categorías de agentes: los prestadores de

³ Operaciones *consumer-to-consumer*: C2C

⁴ Operaciones *bussines-to-consumer*: B2C

⁵ Operaciones *bussines-to-bussines*: B2B

⁶ MIRANDA SERRANO, L.M., “Economía colaborativa y competencia desleal ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por las plataformas digitales?” *Revista de estudios europeos*, Nº. 70, 2017 (Ejemplar dedicado a: Economía colaborativa), pág. 212

⁷ MARTÍN MORAL, M.F., “Economía colaborativa y protección del consumidor”. *Revista de Estudios Europeos*, (Ejemplar dedicado a: Economía colaborativa), pág.187

⁸ Aunque se puede decir que en rigor siempre ha existido el consumo colaborativo, véase como ejemplo la práctica del ‘Autoestop’ Velasco San Pedro, L. (2015): “El consumo colaborativo en el transporte de personas”. *Diario La Ley* Nº 8601, pág. 3. En MIRANDA SERRANO, L.M., “Economía colaborativa y competencia desleal ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por las plataformas digitales?” Op.cit.

⁹ Resolución del Parlamento Europeo, de 29 de octubre de 2015, sobre nuevos desafíos y estrategias para promover el turismo en Europa. http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0391_ES.html?redirect

servicios (que pueden ser particulares de forma ocasional o profesionales), los usuarios de dichos servicios y los intermediarios (que a través de la plataforma conectan a los prestadores con los usuarios facilitando las transacciones). Debido a la economía colaborativa la frontera entre consumidores y empresa resulta más confusa, puesto que *'hay una relación multilateral que puede implicar transacciones entre empresas, empresas y consumidores, consumidores y empresas, y consumidores'* lo cual genera dudas acerca de cuál va a ser la parte débil a la que se debe proteger ¹⁰.

El auge de la económica colaborativa trae causa en la crisis económica y financiera, el desarrollo de las tecnologías y de canales alternativos en el mercador financiero, así como en factores de carácter socio-cultural como es la creciente sensibilización en un modelo económico responsable y sostenible desde las perspectivas social, económica y medioambiental ^{11 12}.

Centrándonos en el ámbito del consumo colaborativo, podríamos clasificarlo en¹³:

- Mercados Redistributivos: redistribución de objetos de lugares en los que no son necesarios a otros en los que sí lo son.
- Sistemas de servicios de productos: pago por uso del producto sin necesidad de adquirirlo en propiedad.
- Plataformas de estilos de vida colaborativos: alquiler, compartir e intercambiar bienes o servicios como tiempo, habilidades, dinero, experiencias o espacio.

¹⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones 'Una agenda europea para la economía colaborativa', COM(2016) 356. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52016DC0356>

¹¹ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. / RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Ed. Aranzadi. Pamplona. 2017. Pág. 39

¹² MIRANDA SERRANO, L.M., "Economía colaborativa y competencia desleal ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por las plataformas digitales?" Op.cit. págs.208 y 209

¹³ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Ed. Tirant Lo Blanch. Valencia 2018.

Pág. 363

2.1. LAS PLATAFORMAS DE ESTILOS DE VIDA COLABORATIVOS

No cabe duda de que las plataformas electrónicas juegan un papel fundamental. A través de ellas se hace posible la interacción de las partes interesadas en compartir bienes y servicios, pues *‘identifican y conectan a los propietarios de los activos con los usuarios interesados en hacer uso de los mismos’*¹⁴. Así, la Comisión Europea destaca la importancia de las plataformas en línea, no solo para la economía colaborativa sino para la economía en general¹⁵.

El modelo de economía digital colaborativa facilita la contratación de servicios al tiempo que favorece la puesta en común de recursos, tanto físicos como humanos. El incremento de plataformas electrónicas permite la puesta en contacto a través de rápidos y ágiles sistemas electrónicos, que sirven como canal de contratación online ¹⁶.

Estas plataformas operan en mercados multilaterales¹⁷, en muchas ocasiones, como meras mediadoras en la contratación de servicios, por lo que habrá que determinar la naturaleza de las relaciones jurídicas derivadas entre las plataformas y los usuarios, así como de los propios usuarios entre sí. A través de ellas se posibilitan prestaciones de bienes y servicios por personas físicas no profesionales, dando lugar al fenómeno de los servicios entre iguales¹⁸, aunque no solo quedan circunscritas a estos¹⁹.

Actualmente la falta de una regulación específica, al menos de carácter general, está provocando cierta desprotección para los usuarios de estas plataformas, pese a que sí se

¹⁴ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. pág. 95

¹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones ‘Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa’ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0288>

¹⁶ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. págs. 185 y 186.

¹⁷ Caracterizados por la presencia de dos o más grupos de usuarios que aparecen beneficiados por esa interacción

¹⁸ P2P ‘peer-to-peer’

¹⁹ MONTERO PASCUAL, J.J., “La regulación de las plataformas colaborativas”. *Revista de Privacidad y Derecho Digital*, Nº 10, Madrid abril-junio 2018, págs. 116 a 121.

haya podido abordar de manera específica²⁰. Una de las principales preocupaciones se puede encontrar en el ámbito contractual, dado el poder que ejercen estas plataformas, pues parece que los términos y condiciones de contratación para el acceso y participación no resultan del todo garantes a la hora de proteger a los clientes usuarios, pues no parecen muy claros sus derechos y responsabilidades.²¹

2.2. LA INCIDENCIA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

Destaca especialmente el fenómeno de la economía colaborativa en el sector del transporte, así como en el del alojamiento, pues ambos representan el 80% de las inversiones detectadas en economía colaborativa. Además de ser los sectores que mayor inversión han recibido, cuentan con un elevado grado de implantación de nuevas empresas y una amplia aprobación entre los consumidores y usuarios.²²

Los nuevos modelos de prestación de servicios van a permitir poner a disposición de terceros medios de transporte infrautilizados con costes de búsqueda y transacción significativamente más reducidos, que gracias a la intermediación de las plataformas digitales van a permitir que la disponibilidad de los vehículos se realice con una precisa profundidad de mercado y con la credibilidad necesaria para que estas transacciones se realicen de manera libre y masiva²³. Además, como ya se ha visto, se va a permitir la puesta en contacto entre personas no profesionales, lo cual permite un servicio entre iguales. Y también se debe tener en cuenta la facilidad de la contratación, que permite que esta sea realizada en tiempo real (aunque en ocasiones también puede ser con una antelación marcada) con un gran volumen de incorporación de ofertantes y demandantes²⁴.

²⁰ La Ley 5/2015, de 27 de abril, de Fomento de la Financiación Empresarial, constituye un primer intento en nuestro ordenamiento a la hora de establecer una normativa aplicable a los agentes que utilizan estos canales y sistemas de mediación electrónica.

²¹ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. págs.188 a 190

²² Según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (marzo 2016): Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y economía colaborativa E/CNMC/004/15.

²³ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. Págs. 31 a 34

El transporte de personas ha sido considerado como una actividad de riesgo por nuestro legislador europeo, de ahí la importancia de una adecuada regulación, que parece resulta obsoleta y escasa en determinadas modalidades de transporte terrestre de personas. Dada su importancia es necesario la existencia de una regulación que dé respuesta a los problemas jurídicos que se plantean en la práctica en torno a las relaciones contractuales y la responsabilidad civil derivada de esta actividad²⁵.

2.2.1. Modalidades colaborativas en el transporte de personas

En función de su ámbito de actuación, existen plataformas que operan en el transporte urbano o metropolitano como alternativas al taxi y a los vehículos de alquiler con conductor²⁶. Y por otro lado están las que lo hacen en el transporte interurbano, como alternativas a las líneas regulares de transporte de viajeros²⁷. Otra distinción se puede realizar por la presencia o no de conductores y de su carácter. Existen plataformas con conductores profesionales²⁸ y plataformas con conductores no profesionales (*carpooling o ride sharing*)²⁹. También encontramos las plataformas sin conductor (*carsharing*)^{30,31}.

Centrándose en los servicios que ofertan las diferentes empresas nos podemos encontrar, en primer lugar, con aquellas que se dedican al alquiler de vehículos entre particulares ofreciendo un servicio de intermediación *on-line* entre el propietario del vehículo que ofrece el alquiler y un particular que desea alquilarlo. Por otro lado, los sistemas denominados *carsharing* ofrecen un uso compartido de vehículo a través de un precio por el uso ocasional o mediante una tarifa mensual; en este caso la flota

²⁴ MONTERO PASCUAL, J.J., “La regulación de las plataformas colaborativas”. Op.Cit. Págs. 121 a 124

²⁵ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op. Cit. Págs. 363 a 364.

²⁶ Uber, Cabify, Avancar o Drivy.

²⁷ BlaBlaCar, Amovens, Shareling

²⁸ Uber, Cabify, Ntaxi

²⁹ BlaBlaCar o UberPop

³⁰ Avancar, Drivy o Socialcar

³¹ VELASCO SAN PEDRO, L.A., “El transporte colaborativo hit et nunc”. *Revista de estudios europeos*, Nº. 70, 2017 (Ejemplar dedicado a: Economía colaborativa). Pág. 402

pertenecería a una empresa. También existen las empresas que ofrecen los servicios de taxi, chófer o similares, donde existen diferentes controversias derivadas de la obligatoriedad de las licencias. Y, por último, las empresas *carpooling*, sistema que se analizará en mayor profundidad, que a través de su servicio de intermediación pone en contacto a dos particulares, conductor y pasajero, para realizar un mismo viaje compartiendo los gastos derivados de éste³².

3. CARPOOLING

Podemos definir el '*Carpooling*' como el uso conjunto de un vehículo por un conductor y uno o varios pasajeros con el propósito de dividir los costes del desplazamiento, siendo normalmente el conductor el propietario de dicho vehículo³³. La puesta en contacto de ambos se realiza a través de una plataforma, que opera como intermediaria. Con ello se permite que el conductor que va a realizar un determinado viaje pueda llenar sus asientos vacíos, ofreciendo una opción adicional de transporte a quienes tengan previsto hacer ese mismo viaje. El pago que efectúan los pasajeros por este servicio lo gestiona la plataforma, que recibe dicho importe reteniendo un porcentaje, que se corresponde con la retribución obtenida por la prestación del servicio de intermediación³⁴, remitiendo el importe restante al conductor tras comprobar que el servicio ha sido efectivamente efectuado de acuerdo con lo que acordaron las partes y que no ha habido ninguna reclamación. En estos casos, el precio fijado equivaldría a los costes variables (gasolina y peajes). Dado que el conductor realizaría el viaje de todos modos, no se incluyen en el precio los costes fijos³⁵³⁶

³² ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op. Cit. Págs. 364 a 366

³³ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. Pág. 96

³⁴ 'El porcentaje que recibe la plataforma por las relaciones contractuales que se concluyen mediante ella se justifica en razón de la actividad de intermediación que se realiza en el ámbito electrónico, sin que exista un ánimo de lucro propio de la ejecución del transporte.' VÁZQUEZ RUANO, T., "Economía colaborativa y el transporte de personas". CIRIEC-España. *Revista Jurídica N° 31/1017*. Pág. 6

³⁵ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. Pág. 97.

³⁶ En este sentido, por ejemplo, BlaBlaCar informa en la sección de 'Preguntas frecuentes' que el precio vendrá determinado por el conductor al publicar el viaje (conforme al itinerario y costes del viaje), que

La principal desventaja de este servicio la encontramos en la falta de una regulación que proteja adecuadamente a los usuarios, tanto en la relación con la empresa *carpooling* como en la relación que se da entre los propios usuarios³⁷. Pero esta modalidad ofrece considerables ventajas, pues supone una reducción del impacto medioambiental, ya que disminuyen las emisiones de CO2 y además se trata de una práctica que promueve las relaciones sociales³⁸. Otras ventajas, como ya se ha visto, serían el ahorro en los costes y la agilidad que ofrece su contratación, y también puede suponer un ahorro de tiempo en comparación con el uso de los transportes públicos.

3.1. RELACION CONTRACTUAL ENTRE LOS USUARIOS

El contrato estipulado entre las partes consiste en la obligación del usuario conductor, como prestador de servicios particular, de trasladar al usuario pasajero a cambio de una compensación económica, que equivale a los gastos que genera la realización del viaje.

3.1.1. Elementos subjetivos del contrato

Como ya se ha mencionado, uno de los aspectos que caracterizan a esta figura es que el servicio se presta por un particular no profesional, con el objetivo de optimizar el uso de su vehículo privado infrautilizado³⁹. Se trata de algo muy habitual en las plataformas colaborativas el hecho de que el oferente sea un particular que ofrece la prestación de un servicio de manera ocasional y no de manera profesional ni habitual, por lo que no tiene la condición de comerciante. Es un aspecto muy importante a tener en cuenta, dado que determinará que se adopte una posición distinta respecto de la

será el mismo para todos los pasajeros, siempre dentro de unos límites establecidos por la compañía para asegurar que el conductor no obtiene beneficio. <https://www.blablacar.es/faq/question/como-funciona-el-precio-y-el-metodo-de-pago>

³⁷ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op. Cit. Pág. 364

³⁸ LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., “Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *carsharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal”. *Revista de Derecho Mercantil*, Nº 296, 2015.

³⁹ VELASCO SAN PEDRO, L.A., “El transporte colaborativo hit et nunc” Op.Cit. Pág.401

plataforma y los usuarios pasajeros⁴⁰. Con ello se determina que el TRLGDCU, que trata de proteger a los usuarios como la parte más débil, no puede ser de aplicación en esta relación contractual entre pasajero y conductor, que como se adelantaba se trata de una relación C2C, entre consumidores.

Por lo tanto, hay que hacer referencia a los *'transportes privados particulares'* modalidad que aparece prevista en el artículo 100. a) de la Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres⁴¹, en adelante LOTT, y que supone una exclusión a la actividad sujeta a dicha norma. Según el artículo 101 de esa misma ley, esta modalidad debe cumplir conjuntamente dos requisitos: En primer lugar, su dedicación a satisfacer necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados, sin que dé lugar a remuneraciones dinerarias, ya sean directas o indirectas, exceptuando la percepción de dietas o gastos de desplazamientos para su titular; y en segundo lugar, que se realice en vehículos cuyo número de plazas o capacidad de carga no exceda de los límites fijados reglamentariamente. El mismo artículo también establece que este tipo de transporte no estará sujeto a autorización administrativa. Con anterioridad, el artículo 156⁴² del Reglamento de desarrollo de la LOTT, modificado recientemente por el artículo 2 del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero⁴³, entendía por *'allegados'* a sus familiares, otras personas que convivan o tengan con él una relación de dependencia personal o laboral de carácter doméstico o aquellos que se realizan en base a una relación social de amistad o equivalente. En este sentido, caben diversas interpretaciones en cuanto al término *'equivalente'*. Partiendo del artículo 3 del Código Civil a la hora de interpretar las normas jurídicas de acuerdo con la realidad del momento se podría extender a los usuarios que forman parte voluntariamente de la red creada por la plataforma⁴⁴; pero bien es cierto que esa relación social equivalente en la mayoría de ocasiones no ha podido existir con anterioridad a la realización del viaje, ya que los usuarios, en el caso

⁴⁰ Se les conoce a estos usuarios como *'prosumers o prosumidores'*. BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. Págs. 101 y 102.

⁴¹ «BOE» núm. 182, de 31/07/1987

⁴² Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la LOTT, «BOE» núm. 241, de 08/10/1990

⁴³ «BOE» núm. 44, de 20 de febrero de 2019, páginas 16148 a 16258

⁴⁴ VELASCO SAN PEDRO, L.A., “El transporte colaborativo hit et nunc”. Op.Cit. Págs. 408 y 409.

de que no haya sido la plataforma quien haya acordado todo automáticamente, solo habrán cruzado unas pocas palabras a través de mensajes o llamadas telefónicas⁴⁵. Por ello y, junto a otras particularidades que se examinarán a continuación, no parece que esta novedosa figura encaje del todo dentro de este concepto.

Por todo lo anterior, nos encontramos con que las partes celebran un contrato de transporte civil, regulado en los artículos 1601 a 1603 del CC, que se perfeccionaría en el momento en que se produce la aceptación de la reserva digital. Pero nos encontramos con que carece de una regulación específica delimitadora de su objeto y de los derechos y obligaciones accesorias de ambas partes⁴⁶.

3.1.2. Elementos objetivos del contrato

Se descarta el *transporte amistoso o de mera cortesía* dentro de esta figura. Esta modalidad no encaja dentro del marco contractual del CC, ya que no es consecuencia de un contrato sino de una prestación motivada por '*razones de humanidad o benevolencia*'. Aquí el precio no se da en ninguna circunstancia. Si se diera precio, una contraprestación o existiera lucro dispondría la existencia de un contrato que determinaría la exclusión de esa relación exclusivamente benévola⁴⁷. Por tanto, se descarta la gratuidad en esta figura en la que ambas partes realizan un sacrificio patrimonial.

La prestación del contrato consiste en el traslado que realiza el conductor conforme a las condiciones pactadas, y como contraprestación tenemos la participación del pasajero en los gastos originados por el trayecto. Con lo cual se concluye que estamos

⁴⁵ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op. Cit. Pág. 374.

⁴⁶ BASTANTE GRANELL, V., "Carpooling: Responsabilidad y cobertura de daños". *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*. Nº 6, Madrid 2018. Pág. 11

⁴⁷ MAPELLI, E., *Régimen jurídico del transporte*. Ed. Ministerio de Justicia, Madrid 1987. Pág. 46

ante un contrato oneroso, pero no lucrativo⁴⁸, a diferencia de lo sucede en el contrato de transporte mercantil en el que el transportista sí que persigue el lucro.

3.2. RELACION CONTRACTUAL ENTRE LA EMPRESA Y LOS

USUARIOS

La plataforma se encarga de facilitar la interacción entre los usuarios a la hora de contratar los servicios, sin vocación alguna a prestar sus propios servicios de transporte⁴⁹. Este aspecto es determinante a la hora de diferenciar el *Carpooling* de otras figuras de transporte colaborativo que se han mencionado. En estos casos la plataforma va a actuar como una intermediaria, prestadora de servicios de la sociedad de la información, con independencia de la actividad de los usuarios; por otro lado, se puede dar la situación de que, además, la empresa, ofrezca a los usuarios una actividad subyacente, en cuyo caso hablaríamos de otra figura.⁵⁰

La relación que se da entre la empresa y los usuarios se trata en ambos casos de una relación B2C, ya que como hemos visto el prestador (conductor) se trata de un particular no profesional.

3.2.1. Naturaleza jurídica del contrato

Parece claro afirmar que el contrato de ‘intermediación’ entre la empresa y los usuarios se trata de un *contrato atípico*⁵¹, es decir, carece de regulación legal. Este tipo de contrato se suele emplear en casos en los que, ante las nuevas necesidades del tráfico, nuestro ordenamiento jurídico no posee los instrumentos legales oportunos para satisfacerlas. En todo caso van a regir las limitaciones a la autonomía de la voluntad de

⁴⁸ En el negocio lucrativo, por el contrario, el beneficio de una de las partes no está acompañado de ningún sacrificio que sea su contrapartida.

En el negocio oneroso, los sacrificios que realizan las partes están compensados o encuentran su equivalente en el beneficio que obtienen.

DÍEZ-PICAZO, L., y GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil, Volumen II (Tomo I): El contrato en general. La relación Obligatoria*. Ed. Tecnos, Madrid 2012. Pág. 25

⁴⁹ MONTERO PASCUAL, J.J., “La regulación de las plataformas colaborativas”. Op.Cit. Pág.116

⁵⁰ VÁZQUEZ RUANO, T., “Economía colaborativa y el transporte de personas”. Op.Cit. Pág.7

⁵¹ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Pág. 368

las partes (la ley, la moral y el orden público) del Art. 1255 del CC⁵². En términos generales, se puede afirmar que estamos ante un *contrato de prestación de servicios* del Art.1544 del CC⁵³.

Y en este punto nos encontramos con uno de los contratos atípicos más frecuentes, el denominado *contrato de mediación*, mediante el cual la empresa *Carpooling* como mediadora, se limita a poner el contacto a los usuarios pasajeros para que sean estos quienes lleguen a un acuerdo a la hora de perfeccionar el contrato. Una vez perfeccionado, la empresa, si es que así lo establece, recibirá una comisión por haber realizado la labor intermediación⁵⁴. Aunque los usuarios acuerdan unas condiciones particulares, las plataformas en la práctica suelen adoptar la forma de un *contrato de adhesión*⁵⁵ con unas condiciones generales estándar⁵⁶.

3.2.2. Particularidades

No obstante, no se trataría de un contrato de mediación propiamente tradicional, ya que presenta una serie de peculiaridades⁵⁷:

- en primer lugar, los riesgos concernientes al sector en el que se desarrolla, el transporte por carretera, que exige unos determinados niveles de eficacia, seguridad y control. El artículo 107 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro⁵⁸, con

⁵² DÍEZ-PICAZO, Luis y GULLÓN, Antonio. *Sistema de Derecho Civil, Volumen II (Tomo I): El contrato en general. La relación Obligatoria*. Op. Cit. Pág.27

⁵³ Por el cual una de las partes se obliga a prestar a la otra un servicio a cambio de un precio cierto. En estos casos la plataforma presta un servicio de intermediación entre los pasajeros, por lo cual recibe una comisión si es que así se ha previsto.

⁵⁴ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Págs. 369 y 370

⁵⁵ En los contratos de adhesión existe una preredacción del contrato por una de las partes, y a la otra sólo le es permitido aceptarlo o rechazarlo. DÍEZ-PICAZO, L., y GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil, Volumen II (Tomo I): El contrato en general. La relación Obligatoria*. Op. Cit. Pág.28

⁵⁶ BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Op. Cit. Pág. 208

⁵⁷ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Pág. 370

⁵⁸ «BOE» núm. 250, de 17/10/1980

anterioridad a la modificación operada por la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras⁵⁹, que derogó la definición de ‘grandes riesgos’, en la letra c) de su apartado segundo contemplaba los vehículos terrestres (no ferroviarios) y la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles (comprendida la del transportista).

- en segundo lugar, la vinculación contractual que los usuarios (conductor y pasajero) han de tener con la empresa, ya que para que ambos perfeccionen su contrato de transporte deberán estar registrados.

- en tercer lugar, el hecho de que se trate de una mediación exclusivamente *on-line* supone la aplicación de las normas relativas a la contratación electrónica, destacando la Ley 34/2002, de 11 de junio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico⁶⁰ (LSSI), que traspone a nuestro ordenamiento la Directiva 2000/31/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000⁶¹.

- por último, al tratarse de un contrato B2C, deberá quedar sometido a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias⁶² (TRLGDCU).

3.2.3. Especial referencia a la ST. N° 30/2017 del juzgado de lo mercantil N° 2

En referencia al asunto que nos concierne, la Sentencia nº30/2017 del Juzgado de lo Mercantil nº02 de Madrid⁶³, con Andrés Sánchez Magro como ponente, trae su causa en una demanda de la Confederación Española de Transporte en Autobús contra Comuto Iberia S.L y Comuto Ibera S.A (por razón de ser propietarias o ligadas a la plataforma ‘BlaBlaCar’), alegando que la plataforma a través de las partes demandadas realizan

⁵⁹ «BOE» núm. 168, de 15 de julio de 2015, páginas 58455 a 58611

⁶⁰ «BOE» núm. 166, de 12/07/2002

⁶¹ Diario Oficial N° L 178 de 17/07/2000

⁶² «BOE» núm. 287, de 30/11/2007

⁶³ <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&datasematch=AN&reference=7943161&links=blablacar&optimize=20170224&publicinterface=true>

competencia desleal para con sus asociados, transportistas de viajeros regular en autocar. Según la parte actora 'BlaBlaCar' actúa como una empresa de transporte, pero sin las autorizaciones pertinentes y que, además, el conductor obtiene un lucro, considerándolo competencia desleal.

La sentencia concluye que la actividad de la plataforma se centra única y exclusivamente en el ámbito del transporte privado y que ninguna actuación es susceptible de incluirse en la regulación legal de la LOTT. Los arts. 156.1 RLOTT y 101.1 LOTT regulan quienes no están afectos a la regulación de esta ley, lo que suscita dudas en cuando su aplicación al supuesto. Pese a la ambigüedad de la definición, la relación '*equivalente*' de amistad encaja en el hecho de que dos personas se pongan de acuerdo para realizar un viaje juntos.

La plataforma se limita a poner en contacto a particulares, que ni se encuentran contratados por la plataforma ni pertenecen a una empresa o industria dedicada al transporte, sino que son particulares que se ofrecen a su cuenta y riesgo. Todo ello a través de un control de pagos y con una serie de críticas sobre las personas intervinientes y la calidad de los servicios. No se crea para organizar el transporte, sino para poner en contacto a los particulares y que compartan los gastos del trayecto, dando calidad al servicio de contacto mediante ciertos márgenes, límites y formato de actuación.

El control de los datos facilitados por los usuarios a la plataforma no encaja en la actividad regulada por la LOTT, como tampoco lo hace el hecho de que la plataforma identifique al conductor y su perfil como persona idónea para contactar con los posibles usuarios, pues no existe ninguna relación laboral con la plataforma, y aceptando los usuarios la falta de responsabilidad de ésta, el hecho de prohibir ciertas actitudes, hacer cumplir determinados parámetros de cortesía (como que por ejemplo que no se cobre más de lo que podría significar compartir gastos).

En cuanto al hecho de limitar los gastos, lo único que hace la plataforma es calcular el kilometraje y recomendar el importe en función de la distancia y de la cantidad de viajeros en relación con el coste total, a fuerza de expulsar de la plataforma si se dan casos de abuso. Pese a que algunos conductores fijen el precio por encima de esos límites, no se considera que los precios persigan un ánimo de lucro, pues la propia

plataforma recomienda no usarlos por considerar que se está usando indebidamente y no está entra dentro de sus objetivos.

Tampoco es un elemento significativo para incluir en el ámbito de la LOTT el pago directo a la plataforma por parte del usuario, pues en el momento posterior de recibir el importe remite la transferencia al conductor, tras comprobar que el servicio se ha realizado correctamente. Y, la indemnización de dinero recibido por la plataforma por el usuario ante una cancelación inminente del viaje tampoco es prueba de que ésta sea un operador sujeto a las restricciones de la LOTT, pues se hace con la intención de dar seguridad e imponer formalidad en el uso de la plataforma.

4. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL APLICABLE

4.1. LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA

La responsabilidad de la plataforma tiene una doble vertiente. Por un lado, el régimen de responsabilidad por incumplimiento de sus deberes como plataforma de intermediación respecto a los usuarios y, por otro, la responsabilidad derivada como empresa que contrata con consumidores.

La plataforma, como prestadora de servicios de la sociedad de la información y en aplicación del art.13 LSSI queda sujeta a la responsabilidad civil, penal y administrativa que nuestro ordenamiento jurídico establece con carácter general, sin perjuicio de los dispuesto en dicha ley, y se estará a lo establecido en los siguientes artículos para determinar su responsabilidad en función de las actuaciones que realice en el ejercicio de su actividad de intermediación⁶⁴. El propio articulado establece que las plataformas quedarán exentas de responsabilidad de la información que almacenen cuando actúen como meras proveedoras de servicios. Esto en principio encaja con nuestra figura, pero como se verá a continuación, estas plataformas consideradas como meras intermediarias exigen a la hora de registrarse para utilizar sus servicios que se cumplan unas

⁶⁴ Los artículos 14, 15, 16 y 17 de la LSSI se refieren a la responsabilidad de los operadores de redes y proveedores de acceso y a la responsabilidad de los prestadores de servicios que realicen copia temporal de los datos solicitados por los usuarios, que alojen o almacenen datos o que faciliten enlaces a contenidos o instrumentos de búsqueda.

determinadas condiciones, lo cual pone de manifiesto que no estamos ante plataformas que únicamente se limiten a la puesta en contacto entre los usuarios.

4.1.1. La protección del usuario como consumidor

Tanto el conductor como el pasajero son considerados consumidores o usuarios de conformidad con el art.3 TRLGDCU en relación con el servicio de intermediación *on-line* prestado por la plataforma⁶⁵. El régimen de responsabilidad de la empresa quedará sometido respecto del contrato de intermediación al Título III (Contratos celebrados a distancia y contratos celebrado fuera del establecimiento mercantil) del Libro II (Condiciones generales y cláusulas abusivas) del TRLGDCU.

Como ya se ha analizado, no se puede considerar en estos casos a la plataforma como prestadora del servicio de transporte, ya que su actividad, al menos en principio, se limita a la puesta en contacto de los usuarios sin prestar como servicio subyacente el servicio de transporte. En este sentido, las propias plataformas como regla general se exoneran expresamente de la responsabilidad⁶⁶ frente a los usuarios por los daños que pudieran derivarse del transporte realizado⁶⁷.

Las plataformas, en general, podrán operar como meras intermediarias sin intervenir en el establecimiento o la ejecución de la relación establecida o bien pueden desempeñar también el papel de proveedoras del servicio. Por otro lado, se dan situaciones intermedias en las que la plataforma adopta un papel con cierta influencia en la contratación o prestación del servicio, que podrá ser más o menos activo, más o menos intenso o más o menos evidente, ejerciendo cierto control sobre el servicio subyacente, ya sea porque lo ofrece o lo compromete o porque lo supervisa, ordena, condiciona, etc. El servicio que la plataforma presta depende, por tanto, de la relación

⁶⁵ Se descarta la condición de consumidor o usuario del pasajero frente al conductor respecto del servicio de transporte puesto que deriva de una relación C2C entre ambos.

⁶⁶ En sus respectivas ‘Condiciones generales de uso’ tanto BlaBlaCar (apartado 12) como Amovens (apartado 4) se declaran exentos de dicha responsabilidad.

<https://amovens.com/terms>

<https://blog.blablacar.es/about-us/terms-and-conditions>

⁶⁷ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Pág. 389

que quiera ocupar, pero el problema radica en que no siempre es sencillo determinar el contenido de dicha posición⁶⁸. El hecho de que la plataforma ofrezca o realice determinadas actividades auxiliares no constituye una prueba suficiente para determinar que ésta ejerza un control o influencia significativa sobre el prestador, pero cuanto más se gestiona u organiza la selección de los proveedores o la manera en la que se prestan esos servicios será más probable que deje de ser una mera intermediaria y pueda ser considerada como prestadora de servicios⁶⁹ o, adoptar como acabamos de ver esa posición intermedia.

Pese a que parece claro que la plataforma no preste la actividad subyacente en la figura que nos atañe, se observa que tampoco se trata de una mera intermediaria, por dos razones fundamentales⁷⁰:

- en primer lugar, también actúan como intermediarias en el cobro del precio. El pago se realiza por adelantado y es retenido por la empresa que posteriormente procede al abono al conductor una vez descontada la comisión por la intermediación.

- en segundo lugar, la empresa determina parte de las condiciones en las que se debe llevar a cabo el transporte concertado entre los particulares.⁷¹

La solución legal no es clara y la clave está en esa situación intermedia. La regulación parece que opta por eximir las de responsabilidad por la actividad de transporte que se desarrolla al no ostentar la plataforma la consideración de prestador de servicios, pero cabe preguntarse si se debería trasladar a la plataforma intermediaria una mayor responsabilidad y control sobre los datos que publica, ya que al tratarse el transporte de personas de una actividad de riesgo sería recomendable dotar de más

⁶⁸ QUIJANO GONZÁLEZ, J. “Función y responsabilidad de las plataformas en línea: una aproximación”. *Revista de Estudios Europeos*, N° 70, 2017, Monográfico-Economía colaborativa. Págs. 340 y 341.

⁶⁹ *Ibidem* Pág. 347

⁷⁰ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Pág. 391

⁷¹ *Opera dentro de la normalidad que las plataformas intermediarias diseñen condiciones y términos a respetar respecto al acceso (...) Si bien más discutible puede ser la fijación de códigos de conducta o compromisos a aceptar y respetar por los usuarios'* vid. BASTANTE GRANELL, V., “Carpooling: Responsabilidad y cobertura de daños” *Op.Cit.* Pág. 9

protección al usuario. La Unión Europea no se muestra muy favorable a extender la responsabilidad de los intermediarios, pese a que las plataformas digitales disponen de medios para poder verificar los datos que suministran los conductores⁷². Según la Comunicación de la Comisión Europea en ‘Una Agenda Europea para la economía colaborativa’⁷³ los Estados miembros no pueden imponer a las plataformas, en la medida en que prestan servicios de alojamiento de datos, una obligación general de supervisar y realizar búsquedas activas de hechos o circunstancias que indiquen actividades ilícitas, pero insta a las plataformas a que adopten medidas voluntarias para aumentar la confianza y combatir los contenidos ilícitos.

Efectivamente, las plataformas a través de las cláusulas de ‘Condiciones y Términos’, que los usuarios deben de aceptar, exigen a estos que el transporte se desarrolle en unas determinadas condiciones de seguridad⁷⁴, extralimitándose de sus funciones como meras intermediarias, ofreciendo una garantía adicional⁷⁵ en la que el pasajero confía, pero en la que, sin embargo, la empresa no parece que se encargue de confirmar su autenticidad. De ahí se puede deducir una falta de diligencia profesional de la que pueden derivarse daños para los usuarios, y que no debería tener cabida en nuestro ordenamiento debido a que dichos daños derivan del incumplimiento de una obligación que el usuario ha tenido que aceptar para registrarse en la plataforma. Dada esta falta de control cabe interpretar que la plataforma podría ser considerada como *responsable por hecho ajeno* (art.1903 CC) debiendo responder de manera solidaria junto con el conductor, si consideramos que entre estos existe una relación de subordinación o dependencia necesaria por *identidad de razón*; pues la relación entre la empresa y el conductor es tal que ésta puede llegar a impedir que el conductor figure en su lista de conductores al comprobar que no cumple los requisitos exigidos, sin olvidar que es la empresa quien además obtiene un beneficio económico. Cuestión que podría

⁷² Ibidem. Págs. 16 y 17.

⁷³ Bruselas, 2 de junio del 2016 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52016DC0356#footnoteref28>

⁷⁴ Como ejemplo cabe destacar la exigencia de tener el Seguro Obligatorio de Automóviles o la Inspección Técnica del Vehículo.

⁷⁵ La plataforma pese a no prestar el servicio de transporte subyacente como tal, sí que ofrece una serie de servicios auxiliares que inciden de manera determinante, por lo que podría ser de aplicación el Libro III (Responsabilidad civil por bienes o servicios defectuosos) del TRLGDCU.

quedar solventada a través de un seguro de responsabilidad como el contemplado en el art.131 TRLGDCU⁷⁶.⁷⁷

4.2. LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR

Como se ha señalado, se excluye a la plataforma como prestadora del servicio de transporte como actividad subyacente, por lo que será el usuario-conductor quien deba responder de los daños y perjuicios derivados de dicha actividad al ser éste quien está prestando el servicio. Y, dado que se está ante una relación C2C no son de aplicación las normas de derecho de consumo, lo cual mengua en cierto modo la protección que se le da al usuario-pasajero.

La víctima de daños personales podría considerar la acción de responsabilidad contractual al incumplir el conductor el deber de seguridad exigible⁷⁸, al igual que sucede en aplicación de criterios de responsabilidad objetiva con el transportista profesional⁷⁹. El principal problema es que estos contratos no poseen un régimen jurídico propio y, además, las condiciones contractuales que se pactan, los *'Términos y Condiciones de Uso'* están sometidas a una relación contractual que se adquiere conforme a lo dispuesto en el documento que uno acepta al realizar el registro en la plataforma, sin que existan unas condiciones particulares en ejercicio de la autonomía contractual de las partes. El hecho de que la plataforma determine alguna de las condiciones que deberían regir en el contrato de transporte complica aún más la determinación de las responsabilidades⁸⁰.

⁷⁶ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op.Cit. Págs. 392 y 393

⁷⁷ Cabe destacar también que actualmente tanto BlaBlaCar (<https://www.blablacar.es/insurance-carpooling>) como Amovens (<https://amovens.com/terms>, apartado 5) ya disponen de seguros adicionales sin coste para los consumidores con las compañías 'Axa' y 'Allianz' respectivamente que garantizan la asistencia en carretera y otras prestaciones como el envío de objetos olvidados, asumiendo así ciertos riesgos derivados del servicio de transporte.

⁷⁸ Son aspectos relevantes para considerar que no se está cumpliendo con ese deber de seguridad general, por ejemplo, el hecho de no disponer de un seguro vigente, que no se haya superado la ITV o que no disponga del carnet de conducir.

⁷⁹ Quedando exonerado en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor previstos en el art.1105 CC.

Centrándonos en los daños personales que se pueden derivar de un accidente de circulación en estos casos, y tratándose de conductores particulares no profesionales, tanto doctrina y jurisprudencia señalan que se debería extraerse del ámbito de la responsabilidad contractual, manteniéndose en el ámbito de la responsabilidad extracontractual⁸¹. Esto se fundamenta en que no estaríamos ante un auténtico contrato de transporte con las personas con las que se comparte el vehículo⁸².

En aplicación del art.1.1.⁸³ del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor⁸⁴, en los daños ocasionados a las personas hablaríamos de responsabilidad objetiva en los términos señalados en esta norma y respecto de los bienes sería la responsabilidad subjetiva del art.1902 CC ⁸⁵. En aplicación de la LRCSCVM la problemática surge entorno al seguro obligatorio del automóvil (SOA), de obligatoria suscripción en virtud de su art.2⁸⁶. Se trata del

⁸⁰ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op.Cit. Págs. 382-385

⁸¹ *Ibidem* Pág. 382

⁸² VELASCO SAN PEDRO, L.A., “El consumo colaborativo en el transporte de personas”. *Diario La Ley*, Nº 8601, Sección Documento on-line, 9 de septiembre de 2015. Pág. 4

⁸³ *‘El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.*

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley’.

⁸⁴ «BOE» núm. 267, de 05/11/2004

⁸⁵ *Ibidem*

⁸⁶ *‘1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata. (...)’*

conocido como ‘seguro a terceros’, que excluye en todo caso la cobertura de los daños personales sufridos por el conductor u ocasionados si se trata de un vehículo robado siempre que éstos sean imputables al conductor (art.5 LRCSCVM)⁸⁷. El usuario, al menos, quedará protegido por este, y en el caso de que no se haya suscrito el SOA la indemnización de los daños personales será cubierta por el Consorcio de Compensación de Seguros (art.11.1. LRCSCVM)⁸⁸.

No obstante, se debe tener en cuenta que la relación jurídico-contractual entre el tomador del seguro la compañía aseguradora estará sometida a la Ley 50/1980 del Contrato de Seguro⁸⁹. Los arts. 10 y 11 de la ley establecen en referencia al transporte entre particulares la exigencia de declarar con anterioridad a la conclusión del contrato aquellas circunstancias que puedan influir en la valoración del riesgo o bien declararlas ya concluido el contrato si se trata de circunstancias sobrevenidas. Se puede entender que el hecho de registrarse en una de estas plataformas podría ser considerado como una circunstancia a tener en cuenta para que se produzca un cambio en la valoración del riesgo⁹⁰. Esta postura es cuestionable, ya que obligar al tomador del seguro a comunicar esta circunstancia sería como obligarle a comunicar todos los viajes que realice con amigos, familiares o compañeros de trabajo; circunstancias que no son constantes y que son alterables. Distinto sería que hubiera un fin lucrativo o profesional por parte del conductor o que lo realice de manera periódica^{91 92}.

Por último, cabe señalar que las plataformas recuerdan a los pasajeros que pueden solicitar al conductor los documentos necesarios⁹³, desplazando al pasajero la constatación de que el viaje se va a realizar en condiciones seguras. También la plataforma establece que el conductor será el responsable del contenido y su veracidad,

⁸⁷ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op.Cit. Págs. 386 y 387

⁸⁸ BASTANTE GRANELL, V., “Carpooling: Responsabilidad y cobertura de daños”. Op.Cit. Pág.14.

⁸⁹ «BOE» núm. 250, de 17/10/1980

⁹⁰ ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Op.Cit. Pág. 387

⁹¹ BASTANTE GRANELL, V., “Carpooling: Responsabilidad y cobertura de daños”. Op.Cit. Pág. 15

⁹² Esto podría ser fácil de comprobar si las plataformas establecieran un registro que pudiera constatarse por parte de las aseguradoras a fin de constatar dicha circunstancia.

⁹³ BlaBlaCar Ap. 8.2 (viii) / Amovens Ap. 4.4.4.

pero a su vez establece que puede llegar a expulsar a los conductores si no cumplen con ello⁹⁴ por lo que el conductor puede pensar que la plataforma controla ciertos requisitos. Por ello, como hemos visto con anterioridad, la controvertida cláusula de exención de responsabilidad de la plataforma vuelve a ser cuestionable ya que la plataforma genera una confianza que le permite incrementar sus ingresos sin asumir, según esa cláusula, responsabilidad alguna.⁹⁵

5. CONCLUSIONES

La economía colaborativa en el sector del transporte acoge modelos de negocio heterogéneos, por lo que se debe dar una respuesta diferente en cada caso. Estas nuevas formas de transporte se encuentran en auge, planteando nuevos retos que afrontar, por lo que es importante dotar de un marco normativo propio a cada una de estas figuras, garantizando siempre la protección de los consumidores de manera clara y precisa, pero sin desdibujar el objeto propio de la economía colaborativa. El legislador se enfrenta a nuevos retos que no pueden quedar al margen del derecho de consumo y la defensa de los consumidores o usuarios tiene que quedar garantizada por parte de los poderes públicos, como se extrae del art.51 de nuestra Constitución⁹⁶. Son numerosos los problemas que se pueden plantear a la hora de utilizar esta nueva forma de transporte, como pérdidas de objetos, retrasos o incumplimientos de los horarios, interrupciones en el trayecto, accidentes de los que pueden derivar daños personales y materiales... Por lo que habrá que dotar de cierta seguridad jurídica y adaptar nuestro ordenamiento a los nuevos tiempos.

Es importante determinar con exactitud el papel que juega la plataforma en este caso concreto, pues al tratarse de un intermediario requiere de una regulación que se adapte a sus peculiaridades. Parece quedar claro que la plataforma no es prestadora del servicio de transporte, pero dadas las singularidades que presenta este contrato atípico de mediación sería conveniente demandar más controles por parte de las plataformas a la hora de asegurar que los usuarios cumplen con ciertos requisitos, de modo que se garantice una mejor protección de los consumidores, pues no se puede tampoco olvidar

⁹⁴ BlaBlaCar Ap. 9 / Amovens Ap. 6.2.

⁹⁵ BASTANTE GRANELL, V., “Carpooling: Responsabilidad y cobertura de daños”. Op.Cit. Pág. 15

⁹⁶ «BOE» núm. 311, de 29/12/1978

que nos encontramos ante una actividad de riesgo, y que se producen numerosos accidentes por carretera. Bien es cierto que el hecho de que algunas compañías, como las dos que operan principalmente en nuestro país, ya prevean la inclusión de un seguro es un avance, pero todavía queda por hacer para ofrecer una mayor seguridad al consumidor. Las pólizas prevén, por ejemplo, el reembolso de los gastos de envío de objetos olvidados, pero no prevén nada para los supuestos en que se produzcan la pérdida o daños en los equipajes. Prevén también las reparaciones urgentes y el remolque, así como asistencia a las personas en casos de que el vehículo tenga que ser inmovilizado, siempre dentro de unas limitaciones. Pero las pólizas analizadas dentro de las exclusiones contemplan el hecho de que no se disponga del permiso de conducir, por lo que si las plataformas no controlan esta circunstancia y los seguros que ofrecen la excluyen de su cobertura el usuario queda desprotegido. Además, en el caso de Allianz se excluyen los vehículos con una antigüedad que supere los 15 años o la conducción sin la autorización del propietario del vehículo. Se observa, por tanto, que la falta de diligencia de las plataformas a la hora de comprobar estos aspectos no queda solventada por el hecho de ofrecer un seguro adicional. Finalmente cabe destacar que no se incluyen dentro de las indemnizaciones los daños personales que puedan ocasionarse a los pasajeros, por lo que en estos casos habrá que estar a lo que establezca la póliza que tenga contratada el conductor o, si se da el caso de que careciere de ella, será el Consorcio de Compensación de Seguros quien se encargue de indemnizar al pasajero.

En cuanto a los usuarios no hay duda de que esta situación no se trata de una relación B2C, por lo que es lógico que al conductor se le pueda eximir de las normas del transporte tradicional. Y, no se puede obviar el hecho de que se trata de una novedosa figura que por ahora parece encajar más dentro del concepto de una relación equivalente a la de la amistad, haciendo una interpretación amplia, pues entre los usuarios sí que puede existir cierta confianza previa gracias a las valoraciones de otros usuarios que pueden consultarse en la plataforma, o pudiendo también crearse durante el trayecto. La plataforma actúa en cierto modo como una especie de red social, y se debe tener en cuenta que con ocasión de los avances tecnológicos las formas de relacionarnos con los demás también han cambiado.

Todas sus peculiaridades deberán de ser tenidas en cuenta sin olvidar que el conductor, prestador del servicio de transporte, está desarrollando una actividad de

riesgo. Se debe clarificar la aplicabilidad del régimen de responsabilidad civil para mejorar las garantías de los usuarios. Es importante resaltar, además, si efectivamente se puede considerar por parte de las aseguradoras como un incremento del riesgo el hecho de realizar esta práctica de forma habitual. El hecho de que ésta figura se asimila más a las relaciones de confianza que a una relación comercial, aunque se realice de manera habitual, no debería considerarse como un incremento de dicho riesgo en tanto no se regule específicamente la situación, pues también es frecuente que de manera habitual las personas realicen trayectos con familiares, amigos, compañeros de trabajo o hasta en muchas ocasiones simples conocidos. Recordemos que no se está realizando de manera profesional y en tanto no se regule la especial situación que se da en estos supuestos su encaje parece acercarse más a ese tipo de relaciones que a las de carácter comercial.

Esta novedosa forma de transporte por carretera ofrece significativas ventajas y comodidades a los ciudadanos y representa un importante porcentaje dentro del consumo colaborativo, por lo que merece ser dotada de una regulación acorde a sus circunstancias. Se debe determinar con exactitud la especial relación que une a los usuarios, diferenciándola claramente como un nuevo modelo del resto de las relaciones. Además, se debería de exigir un mayor control a las plataformas a la hora de verificar la identidad de los conductores y que los mismos dispongan de los documentos permitentes, pues al fin y al cabo son éstas quienes están percibiendo ingresos a través de esta figura, para que los usuarios pasajeros posean una información más clara y veraz. La posición concreta que adopta la plataforma debe determinarse también con precisión para así evitar que traten de eximirse de ciertas responsabilidades amparándose en que actúan como meras intermediarias cuando en realidad, como se ha visto, su intervención va más allá.

Por último, el hecho de que las plataformas dispongan de una póliza de seguro debería de ser un deber legal para éstas, exigiéndose unos determinados requisitos de cobertura, gracias a los cuales no debería ser necesario que las aseguradoras tengan en consideración el incremento del riesgo respecto del seguro que tenga contratado el conductor. Actualmente los seguros analizados no suponen un coste adicional para los usuarios, pero si se quiere dar una mayor seguridad a los consumidores no sería inapropiado llegar a repercutir en estos una pequeña parte del coste siempre que suponga una ampliación de estas pólizas de cara a una mayor seguridad, pero sin que

eso llegue a suponer un obstáculo a ese beneficio de ahorro en los costes que ofrece la economía colaborativa.

En definitiva, se debe determinar con exactitud la especial relación que une a los usuarios, diferenciándola claramente como un nuevo modelo distinto al resto de las relaciones. Además, se debería de exigir un mayor control a las plataformas a la hora de verificar que los conductores disponen de los documentos permitentes, pues al fin y al cabo son éstas quienes están percibiendo ingresos a través de esta figura, para que los usuarios pasajeros posean una información más clara. De este modo, el hecho de que las plataformas dispongan de una póliza de seguro debería de ser un deber legal para éstas, exigiéndose unos determinados requisitos de cobertura, gracias a los cuales no debería ser necesario que las aseguradoras tengan en consideración el incremento del riesgo respecto del seguro que tenga contratado el conductor.

Es cierto que el transporte tradicional ofrece ciertos derechos y garantías que todavía no encontramos en el transporte colaborativo, pero se debe ir en la dirección de ofrecer más seguridad a este modelo de transporte para que se complementen de una mejor manera.

6. BIBLIOGRAFÍA

- BASTANTE GRANELL, V., “Carpooling: Responsabilidad y cobertura de daños”. *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*. Nº 6, Madrid 2018.
- BOIX PALOP, A. / RODRIGUEZ MARTINEZ, I. / MONTERO J.J. /RISUEÑO MARTÍ J. / MAUDES, A., y otros. *La regulación del transporte colaborativo*. Ed. Aranzadi. Pamplona. 2017.
- DÍEZ-PICAZO, L., y GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil, Volumen II (Tomo I): El contrato en general. La relación Obligatoria*. Ed. Tecnos, Madrid 2012.
- ESTANCONA PÉREZ, A.A., *Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro*. Ed. Tirant Lo Blanch. Valencia 2018.
- LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., “Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (carpooling y carsharing): entre la economía colaborativa y la competencia desleal”. *Revista de Derecho Mercantil*, Nº 296, 2015.
- MARTÍN MORAL, M.F., “Economía colaborativa y protección del consumidor”. *Revista de Estudios Europeos*, (Ejemplar dedicado a: Economía colaborativa).
- MAPELLI, E., *Régimen jurídico del transporte*. Ed. Ministerio de Justicia, Madrid 1987.

- MIRANDA SERRANO, L.M., “Economía colaborativa y competencia desleal ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por las plataformas digitales?” *Revista de estudios europeos*, Nº. 70, 2017 (Ejemplar dedicado a: Economía colaborativa).
- MONTERO PASCUAL, J.J., “La regulación de las plataformas colaborativas”. *Revista de Privacidad y Derecho Digital*, Nº 10, Madrid abril-junio 2018.
- QUIJANO GONZÁLEZ, J. “Función y responsabilidad de las plataformas en línea: una aproximación”. *Revista de Estudios Europeos*, Nº 70, 2017, Monográfico-Economía colaborativa.
- VÁZQUEZ RUANO, T., “Economía colaborativa y el transporte de personas”. CIRIEC-España. *Revista Jurídica Nº 31/1017*.
- VELASCO SAN PEDRO, L.A., “El consumo colaborativo en el transporte de personas”. *Diario La Ley*, Nº 8601, Sección Documento on-line, 9 de septiembre de 2015.
- VELASCO SAN PEDRO, L.A., “El transporte colaborativo hit et nunc”. *Revista de estudios europeos*, Nº. 70, 2017 (Ejemplar dedicado a: Economía colaborativa).