



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

Ciudad de Buenos Aires, 25 de junio de 2019

Hora de inicio: 13:30 horas

**“YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS  
VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS”**

**Causa nro. 3107/2019 Registro Interno: 1366/19-F**

**Tipo de audiencia:** Audiencia de juicio.

**Juez:** Dr. Javier Alejandro Bujan, Titular del Juzgado de Primera Instancia PCyF nro. 7.

**Secretario:** Mauricio Roller

**Imputado:** Agosto Yovino, DNI nro. 36.688.222,

**Defensor particular:** [REDACTED]

**FISCAL:** Dr. Federico Villalba Díaz Titular de la Fiscalía Penal Contravencional y de Faltas N° 38

Se deja constancia que la presente audiencia está siendo video-grabada.

**Desarrollo de la Audiencia:**

**Juez:** Da inicio a la audiencia de debate oral y público y advierte al encartado que estuviera atento a lo que iba a oír, ordenando que se diera integra lectura por Secretaría a las imputaciones contenidas en las siguientes actas de comprobación, que tramitarán ante la Unidad Administrativa de Faltas nro. 95 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a saber: Acta de Comprobación nro. **I 00816434** (fs. 4) según el cual el día 13 de noviembre de 2018, a las

20:55 horas, en Boulevard Azucena Villaflor 351, de esta Ciudad, se habría constatado la falta consistente en “ 7550 Explotar sin autorización para prestar el servicio Remise/Escolares/Taxi ”-----

El Juez pregunta al encartado si ha comprendido los hechos y las imputaciones contenidas en las actas y que se reflejan en la resolución condenatoria de fecha 20 de diciembre de 2018, así le inquirió a lo que el imputado respondió que sí. -----

Posteriormente el Juez le recuerda que como principio de garantía y amparado en la Constitución Nacional, el Código Procesal Penal de la Ciudad de Buenos Aires tiene derecho a negarse a declarar sin que ello cause presunción en su contra, y que su abstención no suspenderá el presente debate oral y público, y le pregunta si comprendió lo antedicho, a lo que el imputado manifestó que sí. -----

Igualmente S.Sa. le recuerda que durante el curso del debate podrá formular todas las aclaraciones que considere oportunas, siempre que se refieran a la Defensa. -----

S.sa. hace saber al encartado que la presente instancia en el proceso de faltas se constituye como primera instancia judicial y que lo sucedido en sede administrativa no compele ni condiciona la actuación del Tribunal, el cual solamente se encuentra limitado por la petición fiscal y que por ende la sanción impuesta puede ser absuelta y/o dispuesta en más o menos respecto de la administrativa, puesto que el principio de la *reformatio in pejus* solo funciona en materia de impedimento dentro de la propia instancia administrativa y/o en la judicial respecto de la primera y segunda instancia.---

El encartado es inquirido sobre si entiende y manifiesta que sí. -----  
No hay cuestiones preliminares de las partes-----

**Fiscal:** Entiendo que se acredita en los extremos para atribuir la responsabilidad del encartado. El acta de comprobación de fs. 4 reúne los requisitos del artículo 3 de la Ley 1217, hace presunción de validez, extremo que no fue desvirtuado durante el trámite administrativo ni por la prueba presentada en sede judicial. Se trata en autos de un caso de transporte de pasajeros sin autorización para prestar el servicio y bajo la modalidad UBER. El agente labrante, consignó que el momento de ser detenido no contaba con la habilitación correspondiente y transportaba a una pasajera que se identificó como [REDACTED], y señaló al agente que había contratado el servicio a través de la aplicación UBER. La adecuación típica de



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

éste hecho al ser un hecho de fecha 13/11/18 debe adecuarse a las previsiones del artículo 6.1.49 segundo párrafo de la ley 451 que establece la pena única de 2000 UF a diferencia de lo consignado por el controlador que consignó el artículo 4.1.7.-----

**Yovino:** No quiere manifestar, se remite a lo que alegue el Sr. Defensor-----  
**Defensor Particular:** Esta parte va a sostener lo que oportunamente se esgrimiera en la sede administrativa y también en la defensa presentada oportunamente, donde se sostiene que el acta adolece serios vicios de forma, ya que el Controlador Administrativo lo pretende sancionar con 10.000 UF por realizar el transporte de pasajeros mediante la aplicación UBER, por no contar con la habilitación correspondiente encontrarse por ende la acción prima face descripta. Hasta el día de la desconozco que habilitación debía contar mi asistido, porque el artículo 3 inciso b de la ley 1217 hace mención que se tiene que calificar y encuadrar la conducta reprochada, acá sólo aparece un código 7550 Explotar sin autorización para prestar el servicio Remise/Escolares/Taxi. Presenté como documentación junto a la defensa las capturas de pantalla que se acredita que lo que realizó mi cliente es una servicio privado, no público, denominado como trasporte privado de pasajeros, contemplado en el art. 1280 del CCCN. Se acreditó que mi cliente no realiza actividad de remis escolares y taxis. El acta en observaciones dice que no contaba con habilitación correspondiente. Me pregunto cual habilitación requería ya que no es remis, ni taxi ni escolares. No encuadra ni califica la conducta. En observaciones dice el conductor al ser detenido no contaba con habilitación correspondiente, sigo preguntándome cual habilitación era la correspondiente si la de remis, la de escolares o taxi ya que mi cliente no realiza ninguna de esas actividades. Transportaba a una señorita

bajo la aplicación UBER violando el art 4.1.7 de la ley 451 y comparto el criterio de mi colega, no es de aplicación ya que habla de prestar el servicio Remise/Escolares/Taxi. Lo que estamos diciendo alguna manera el Ministerio Público Fiscal que es el que está acusando y solicitando una condena es que no se puede aplicar el 4.1.7 de la 451, adecua el hecho al 6.1.49 2º párrafo que refiere que no cuenta con habilitación para transporte de pasajeros. Nos Dicha norma es para remis taxi o escolares. Este articulado si hacemos una pregunta ¿qué habilitación no tuvo? ¿Cuál fue el acto reprochable? Indefectiblemente llegamos al 4.1.7 de la 451 porque si vamos al código de habilitaciones al 8.4 cuales son las actividades, son remises, trasportes escolares y taxis. Por eso es que sostengo la invalidez del acta. No encuadra ni califica la conducta de mi asistido. Lo único que se consigna es que Cristina Núñez, contrató el servicio de UBER, no llamó a una remisería, solicitó y esta asignó el viaje. Esta pasajera usó esta aplicación como nexa para contratar a Yovino. Queda plasmado que existió un contrato privado de transporte entre Núñez y Yovino. Esta actividad no está regulada en la Ciudad de Buenos Aires. Es el Estado el que debe reglamentar dicha actividad , si en cambio la Provincia de Mendoza, mal llamado legal porque así lo es en toda la Argentina, lo que hizo fue reglamentar el contrato privado de transporte o. No puedo entender en un Estado federal se entienda que una actividad es lícita en una Provincia e ilícita en otra, es lícita en toda la Argentina, no está reglamentado-----  
¿Qué sucede con la ausencia de reglamentación, debe estar prohibido? O de modo alguno. Lo he visto en algunas sentencias ¿La falta de reglamentación acaso está prohibido? Claramente que no, no puede estar por sobre el artículo 19 de la Constitución que reza que todo lo que no está prohibido está permitido. No puede ser reprochable a mi asistido que realiza el contrato privado de transporte que no está regulado. -----  
Hay sentencias como Gimeno o Bellini, sentencias de este tribunal firmes y consentidas, donde en idénticos casos se han absueltos por entender que la falta de reglamentación no puede ser considerado como actividad ilícita y reprochable a mi asistido-----  
La actividad de mi cliente, totalmente novedosa, ya habiendo explicado porque no es remis, trasporte escolar, taxi, es una actividad que difiere del transporte público de pasajeros. Esto no está analizado a lo largo de los



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

extensos debates por otros Juzgados, la diferencia del transporte público del privado, en el transporte público cualquiera puede llamar a una remisería y en la calle cualquiera puede levantar la mano y para un taxi, significa que el servicio público está dado para cualquier persona indeterminada, no así la actividad de mi cliente que es para persona determinada o determinable. No cualquiera puede llamar, levantar la mano para solicitar un viaje. Lo que se necesitó Cristina Núñez, tuvo que realizar un contrato entre una aplicación y ella. Debía tener un celular y de tal modo bajar una aplicación, dar los datos personales y una vez que tuvo esta no pudo haber contratado a Yovino. Él tuvo que también contactarse con una aplicación, bajar los requisitos, tener registro profesional, seguro, etc. Recién ahí podría contratar con Cristina Núñez. Si Núñez, quería con una remisería contratar un viaje a Mar del Plata, la agencia tiene un remisero que no puede negarse. En el caso de Uber, Yovino puede o no aceptar el viaje, en caso de aceptar el viaje, si no lo acepta no hay contratación, si lo hace se genera una relación bilateral entre ambos y se perfecciona el contrato privado entre las partes -----  
Con todo esto quiero sostener a mi cliente se lo trató de sancionar con una actividad que no realiza, lo único que se pudo argumentar en faltas es no contar con habilitación correspondiente, no va más allá de ello, y si tienen que argumentar que habilitación no tuvo, llegarían a la conclusión que no pueden sancionar algo que no existe.-----  
En el caso del Controlador dice que no posee habilitación y ahí viaje esta sanción vaga, el Ministerio Público Fiscal se sale del 4.1.7 porque reconoce que la actividad no es ninguna de las reglamentadas y tipificadas por eso va al 6.149 2° párrafo, no me digan más nada porque hasta ahí llego.-----

Motivo por el cual no existe en el 4.1.7, en el 6.1.49 ni en el código de habilitaciones, no hay nada que pueda llevar a que mi cliente lo tengan que sancionar, solicito a VS., la absolución de mi cliente por inexistencia de sanción-----

Yovino: No quiere hacer el uso de la última palabra-----

**Sr. Juez:** Me encuentro en condiciones de resolver.-----

Varias cuestiones han sido traídas en análisis. En primer término voy a diferir con el distinguido defensor en el sentido en que el argumento que planteo de invalidez del acta, más allá de compartir argumentos, y que reitera precedentes de este mismo Juzgado como el caso Gimeno, en que esto haga la invalidez del acta. Como tengo dicho, el acta resulta ser solamente una *notitia criminis* y en su consecuencia solamente es un anociamiento cuando guarda los requisitos extrínsecos se mantiene en sus requisitos formales y no tiene afectada su validez si implica necesariamente discutir sobre su contenido material.-----

Primero voy a pronunciar sobre la aplicación informática Uber. En primer término y como ya he dicho en reiterados precedentes no cabe duda alguna en que el Sr. Yovino refiere que se encontraba transportando un pasajero realizando un contrato con un tercero bajo la aplicación de la plataforma Uber, cuestión a la que yo entiendo que le asiste razón. Uber es una empresa que, por medio de una aplicación de teléfono celular o tableta, enlaza a particulares (previamente registrados) – que deseen utilizar su vehículo para dar transporte – con los clientes potenciales (quienes también deben registrarse y descargar la aplicación). Es importante entender que aquí no hay una relación bilateral como se pretende defender la relación es tripartita, hay un tercero en esta circunstancia acercando a las partes. Por ello decimos que está regido por el Código Civil y Comercial en el contexto de la participación de cada uno de ellos. -----

Respecto del procedimiento del mismo; el pasajero, para solicitar un viaje, debe indicar el origen y el destino y; una vez solicitado, se puede consultar la información del mismo y del conductor; así como el tiempo en que tardará en llegar el automóvil, el tipo de vehículo. Para ser transportista, la empresa pide que el conductor se inscriba y acompañe licencia de conducir profesional, póliza de seguro del auto y cédula del vehículo; y mientras el mismo tenga encendida la aplicación, se identifica permanentemente su ubicación. -----

No cabe duda alguna que la actividad de Uber es lícita, y en este sentido comparto con el representante de la defensa, no sólo porque es una de las actividades que yo no encuentro que estén prohibidas por el ordenamiento jurídico, y todas las actividades que no estén prohibidas están permitidas en el marco del principio libertario de nuestra Constitución, sino también porque lo fijo la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el recurso introducido por el



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

Sindicato de Peones de Taxis el 14 de agosto de 2018 se rectificó, a través de nuestro máximo tribunal, en que no había una actividad ilícita, era lícita, no tuvo oportunidad de pronunciarse la Corte sobre la actividad pero lo que dijo es que no era un delito. En su consecuencia confirmó lo que había dicho la Cámara del Crimen que tenía decisión en un Juez de Primera Instancia, el Dr. Zelaya, que “la prestación del servicio de transporte de pasajeros sin contar con habilitación oficial no configura una conducta tipificada por la legislación punitiva. No se advierte cuál sería el delito concreto al que se habría instigado ni los delitos indeterminados que tendría por objeto la supuesta asociación ilícita”. Al puntuar entonces se trata de una actividad absolutamente del orden lícito. En esto coincido también en que el hecho de que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no haya regulado este sistema no lo convierte *per se* una actividad prohibida o ilícita. -----

No me voy a pronunciar acerca del contenido o sobre otras formas que se ha pretendido entender a Uber, primero se dijo que era un delito, luego una contravención y posterior una falta. Sólo estamos para juzgar si es o no una falta, pero anticipo que cuando se dijo que no era delito se intentó proceder como contravención, cuando no era contravención se intentó continuar por una falta, pero los ordenamientos y sus naturalezas jurídicas son distintos, puesto que en una falta el ejercicio del poder de policía debe ser explicado en aquella función en que el ciudadano tiene el derecho de saber primero que es aquello que está prohibido y permitido porque el principio de legalidad tiene absoluta vigencia puesto que es de naturaleza penal. -----

Entonces corresponde referirnos al concepto de la falta reprochada, acá se reprocha entonces la sanción prevista entonces en el artículo 6.1.49 2º párrafo de la Ley 451 “Requisitos de los vehículos de transporte de Carga y de Pasajeros”: El/la titular y/o responsable de un vehículo de transporte de carga y/o de pasajeros, que no posea habilitación para prestar el servicio, es sancionado/a con multa de dos mil (2.000) unidades fijas.” Citándose a su vez, en las Observaciones del Acta de Comprobación, ahí hace referencia al artículo 4.1.7 de la Ley 451

“El/la titular o responsable de un servicio de taxis, de transporte de escolares, o de remises que lo explote sin la autorización”. -----

Corresponde analizar entonces cuales son las actividades esgrimidas en esta discusión. Primero, el servicio de taxis. Que, en virtud de lo expuesto de conformidad a la definición expresada en el art. 12.2.1 de la Ley 2148, el servicio de taxi es “Servicio de transporte público de personas, no colectivo, en automóviles de alquiler con taxímetro de hasta cuatro (4) pasajeros por vehículo, prestado en un vehículo y por un conductor debidamente habilitados es un taxi. El servicio brindado no fue efectuado por auto con habilitación de taxi, y que el mismo no pudiera haberse confundido con dicho tipo de servicio por haberse prestado en auto sin tarifa estipulada por taxímetro-conforme los lineamientos del Gobierno de la Ciudad-, ni estar pintando por los colores amarillo y negro que pudieran generar confusión en relación a que se trataba del mismo, no se encontraba en las calles o avenidas en búsqueda de pasajeros y debe despejarse con claridad que el servicio brindado no era el de taxi.-----

El segundo argumento, el servicio de remis. Se encuentra regulado y que prevé en el Código de Habilitaciones, en el capítulo 8.4 que prevé específicamente en el artículo 8.4.1 que se considera el servicio de remis el servicio de transporte de personas en automóviles de categoría particular, con conductor, detentando el pasajero el uso exclusivo del vehículo, mediante una retribución en dinero convenida entre prestador y prestatario.”, cuya actividad se encuentra regulada por Decreto N° 167/1998 y Resolución de la Secretaría de Transporte 28/10. El Código de Transporte dice en su parte de tránsito y transporte, específicamente en sus definiciones generales que “el automóvil de alquiler no sujeto a itinerario predeterminado, con tarifa prefijada para el recorrido total, usado por ocupación total del vehículo, que no toma o deja pasajeros con boletos, billetes o pagos individuales”. -----

De la descripción expuesta, puede desprenderse que el servicio de remis se ofrece a persona indeterminada, cualquiera que llame o se apersona a la agencia, podrá utilizar libremente el servicio de transporte en forma individual, a cambio del precio que se encuentra convenido. --

La diferencia con el servicio de transporte por intermedio de UBER, se desprende en tanto la misma no es ya a persona indeterminada sino absolutamente determinada, esto es la operación contractual aquel usuario y quien ha descargado la aplicación no sólo se conoce sino que cargado sus datos personales y los dos han logrado aceptarse. -----

Se destaca entonces un precedente de la Causa Quevedo Cristian sobre el artículo 6.1.52 de la Ley 451 en donde la distinguida colega, la Dra. Parada sostuvo que estaba ejerciendo una actividad distinta. Que hay una presencia de una actividad distinta a aquella que tiene que ver



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

con respecto a la infracción en los términos y que estaba desarrollando una conducta que no se le podía imputar y que sólo debe ser absuelto por esta circunstancia. -----

Entonces la discusión que se da es si no es taxi, si no es remis, si no es transporte escolar ¿Ante qué nos encontramos? Yo insisto en que nos encontramos, a criterio de este Juzgado, ante un vacío legal de reglamentación. -----

A esto sumo que a fojas 34 el distinguido Fiscal aquí presente sostuvo también que no se encontraba comprometido el interés general de la sociedad o esté directamente involucrado el orden público constitucional (art. 17 de la Constitución Nacional). Esto también me lleva a sostener que si el propio representante del Ministerio Público dice que no se encuentra comprometido el interés público lo que no hay es una afectación al transporte público y pues estaríamos en el orden de transporte de carácter privado. -----

Ahora me voy a pronunciar sobre la naturaleza jurídica del transporte por medio de plataforma web. Habiéndose determinado que la actividad comercial es lícita, esto es, que no se configuraron contravenciones ni delitos por utilización de espacio público sin autorización.

Se entiende al Transporte Público de pasajeros regular, como el transporte colectivos o el transporte que la Administración organiza con el objeto de satisfacer las demandas masivas de traslado de sus usuarios, el transporte es definido lisa y llanamente por el Código Civil y Comercial de la Nación como una llamada transportista o porteador para obligarse a trasladar a una persona o cosas de un lugar a otro, llamando pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”. -----

No cabe duda alguna así que, la diferencia del transporte público, organizado o concesionado por el Estado a fin de satisfacer un interés o servicio general debe diferenciarse de transporte en forma masiva e indeterminada; esto es, el transporte privado es en contrario en virtud del cual quien conduce un auto particular y el pasajero – determinados o determinable, a fin de

ser traslado de un lugar a otro a cambio de un precio, se configura en un contrato de transporte a cambio de un precio. -----

Ni el Código Civil y Comercial de la Nación, ni la regulación específica en materia de Faltas; especifican que todo servicio de transporte deba efectuarse en el ejido de la Ciudad con habilitación previa; sino por el contrario, ciertos tipos de transporte, como el taxi, remise o transporte escolar, requieran una particular habilitación, y en este caso el legislador no dijo que el sistema de Uber requiriese habilitación. -----

¿Qué es entonces para mí Uber? Es un contrato innominado en los contratos conexos. El caso como el presente el transportista y el pasajero, se conectan por intermedio de una aplicación electrónica, la de Uber. Esta característica no es algo distinto, no se trata de un caso de una persona indeterminada que en la acera levanta su brazo a fin de requerir el traslado por intermedio de un taxi, diferenciado con colores particulares, taxímetro, no es tampoco de un servicio de remis cuya oferta es indeterminada al público en general, sino de personas particulares cuyos datos son registrados en la plataforma a fin de poder ser pasajero o transportista, y esto respectivamente se torna a los mismos determinables en forma previa a la aceptación del contrato de transporte cuyas características son valuadas por el pasajero y el transportista para que así sí consientan o no el contrato con la cantidad de estrellas valuadas por los unos y por los otros características del vehículo en el cual será transportado, entre otras cosas. -----

Lo hasta aquí expuesto, me convence de entender que se trata de un servicio de transporte privado; ahora bien la utilización de una plataforma digital por intermedio de una empresa intermediaria, genera una particularidad, no prevista en el Código Civil y Comercial, lo que me hace entender a la interconexión de actos jurídicos descripto en una red contractual sui generis. El o la posible pasajero, descarga la aplicación y carga sus datos personales, y al requerir el viaje y Uber media a fin de obtener un transportista que acepta la oferta y la concluye en el transporte. -----

El posible transportista por su parte, al momento de registrarse y de presentar la documentación requerida tales como licencia, seguro del auto; acepta el Uber, lo conecta con oferentes en el servicio de transporte que al momento que el mismo se encuentre conectado a la aplicación a fin de la conclusión del contrato de transporte. -----

Esta empresa acerca así oferta y demanda de transporte, a fin de mediar en la conclusión de un contrato de transporte de orden privado, sin tener representación con ninguna de las partes, por cuyo servicio cobra al transportista un porcentual del 25% por viaje. -----



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

Puede decirse entonces que, en la práctica, el pasajero contrata con Uber, el transportista contrata con Uber, y por último, al requerirse y aceptar cada viaje se genera un contrato de transporte entre pasajero y transportista. -----

Se vislumbra así, conexidad entre tres contratos necesarios a fin de cumplirse el objeto común: el transporte; situación que conforme avances del mercado y tecnología ya ha sido receptada en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación en el artículo 1073 y siguientes. Así de las características de los Contratos Conexos en dicho texto legal, “Esto significa que aun cuando se trata de negocios aparentemente autónomos, todos tienden o procuran el logro de un resultado común de único negocio, que no se podría alcanzar sin la interacción de cada uno de los contratos. No se exige que sean simultáneos ni que exista una instrumentación única.” -----

La importancia de entenderla como una red negocial, radica en brindar a los actores de dichos actos jurídicos, la posibilidad de oponer excepciones por incumplimiento o sea incumplimiento o cumplimiento defectuoso, incluso de aquellas acciones que sean que el contrato les es ajeno, en los términos del artículo 1075. Y en esto voy hacer hincapié porque no coincido con la defensa en que sea un contrato bilateral, es un contrato que incluye a Uber y este tiene responsabilidad sobre lo que suceda con el contrato de transporte eventualidad que surge de su conexidad. -----

Asimismo, en esta triangulación, hay una característica muy particular: es Uber quien -conforme zona geográfica, demanda y distancia- define en cada caso el valor de viaje. ¿Convierte esto al contrato de transporte en nulo? Obviamente que no, esto no es óbice a la existencia del contrato en sí mismo. Nada obsta a que las partes, en razón de la autonomía de la voluntad que les impera, decidan que sea un tercero quien determine el precio cierto En los términos del artículo 1006 del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. -----

En virtud de lo expresado, se entiende que el servicio de transporte por medio de la aplicación Uber, es un servicio de transporte privado; que se genera por intermedio de un contrato innominado en el que se conecta a la empresa, en este caso Uber, al que la pasajera o el pasajero y el transportista o la transportista el/la/los/as pasajeros/as y el/la/los/as transportistas; cuya regulación – ante falta de normativa específica – es supletoriamente la relativa a Contrato de Transporte, conforme las reglas interpretativas del propio Código Civil y Comercial de la Nación en su artículo 970. -----

Dicho esto entonces sobre la responsabilidad. Mucho se ha discutido sobre la garantía de seguridad que debe primar y garantizarse en relación al transporte de personas. -----

Sobre el particular, el Código Civil y Comercial, recepta mayor y extensiva responsabilidad para el caso de Contratos de Transporte; que dispone en su artículo 1291 que la misma se extienda no sólo al incumplimiento del contrato – situación típica de todo contrato privado-, sino también de siniestros que afecten a las personas y pasajeros. -----

Por último, cabe recordar en el artículo 1758 del Código Civil y Comercial de la Nación con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 24.240 y sus modificatorias, el cual establece que “el daño al consumidor resulta del vicio o riesgo de la cosa o de la prestación del servicio, responderá el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien haya puesto su marca en la cosa o servicio, el transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio”. -----

De todo lo expuesto se desprende que el consumidor pasajero responderían tanto el dueño del auto, el transportista como la empresa UBER; sin perjuicio de las acciones de repetición que pudieren efectuarse y de las excepciones que se podrían plantear. -----

La discusión entonces es sobre el uso de las nuevas tecnologías que trajo la defensa y que también aportó algo el Sr. Fiscal es que en este caso, nos encontramos ante un tipo contractual en el que converge el uso de nuevas tecnologías, la aplicación que se descarga en los teléfonos celulares y otros dispositivos de orden digital. -----

Esta modalidad de contratación, denominada “economía colaborativa”, importa “una interacción que satisface una necesidad real o potencial de a una o más personas, conocida como trueque y que, gracias a las plataformas digitales, se ha sofisticado establecido un marco donde los usuarios pueden interactuar entre ellos y en relación con la plataforma. Que el movimiento del consumo colaborativo supone un cambio de orden cultural y económico, con hábitos de consumo marcados en la migración de un escenario de consumismo individualizado hacia nuevos modelos potenciados por las redes sociales y las plataformas de tipo peer-to-peer. -----



JUZGADO DE IRA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

Tal es el caso como Mercadolibre, donde los oferentes ponen a disposición productos de variada índole (bienes muebles como ropa, zapatos, muebles), que serán adquiridos al precio allí determinado, o a convenir por las partes, por otros usuarios que se encuentran registrados y por el cual la empresa cobra un porcentual en comisión, desurtiendo el viejo esquema de adquisición en locales o tiendas físicas; o el caso de Glovo, Rappi, Pedidos Ya, por los cuales consumidor adquiere productos alimenticios, farmacéuticos, a través de una aplicación..

Todas estas aplicaciones, al igual que UBER, vinculan compradores o compradoras, con vendedores o vendedoras o usuarios u usuarias de servicios, por medio de un sistema digital sin que se le haya requerido permiso ni licencia gubernamental. -----

Esta nueva modalidad especial, que ya ha receptado el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación se encuentra amparada por el artículo 14 de nuestra Constitución que es el derecho a trabajar. “Ningún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe” dice el artículo 19 para garantizar el artículo 15-----

Como se ha descripto previamente, la actividad ha sido considerada lícita en términos penales ya por la Corte Suprema, encuadra en un servicio de transporte por intermedio de una plataforma de internet, la cual cuenta con normativa supletoria regulada por el Código Civil y Comercial de la Nación, no existiendo norma alguna que restrinja o regule esta actividad privada en miras a la seguridad o al orden público.

-----  
La inexistencia de regulación administrativa del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o el entendimiento mismo no compromete el interés general de la sociedad, conforme ha expresado por esta Fiscalía no puede pasar inadvertido por este Tribunal, esto es analogía con otro tipo de transporte, la falta de habilitación no puede ser a una actividad comercial lícita y está garantizada por el derecho de la Carta Magna. -----

Ahora bien, esto en nada obsta a que el Estado, entienda pertinente reglamentar su ejercicio, en cierta medida en miras a preservar el orden público y la seguridad, eso ya lo dice los artículos 28 y 42 de la Constitución Nacional -----

Sobre el caso particular de la utilización de Uber, ha elaborado recomendaciones el Relator Especial para la Libertad de Expresión, Edison Lanza, de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos 7 en el volumen II , expresando que los Estados miembros deben: a. Abstenerse de aplicar a Internet enfoques de reglamentación desarrollados para otros medios de comunicación como telefonía o radio y televisión, y diseñar un marco normativo alternativo y específico para este medio, atendiendo a sus particularidades y en el inciso e. Garantizar que el tratamiento de los datos y el tráfico de Internet no debe ser objeto de ningún tipo de discriminación en función de factores como dispositivos, contenido, autor, origen y/o destino del material, servicio o aplicación, de conformidad con el principio de neutralidad de la red. -----

Destaca el Relator así, la importancia de incorporar y reglamentar en la normativa interna, respecto de los hechos particulares que han de tener los actos jurídicos ante el advenimiento de nuevas tecnologías y de la que llamamos hasta aquí la economía colaborativa. -----

Un primer paso se ha dado en materia tributaria, la Ley N° 27.430 de Reforma Tributaria grava los servicios digitales prestados por los residentes en el exterior cuando son utilizados en el país por consumidores alcanzándolos por el IVA. -----

Ahora bien, pionera en el país resultó la legislación que mencionó el distinguido defensor en la Provincia de Mendoza. La Ley 9.086, crea la figura del “Transporte Privado a través de Plataformas Electrónicas” definiendo aquel como el servicio que con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando y conectando usuarios con el punto a punto, con conductores del servicio de la aplicación, para celebrar un contrato en los términos del artículo 1280 y siguientes del Código Civil y Comercial de la Nación. Definitivamente comparto la visión del defensor, esto no es otra cosa que una reglamentación-----

En el uso de esa prerrogativa, conforme el principio constitucional ya referido en el cual se faculta al Estado a -en virtud de su poder de policía y como garante de la seguridad-, a reglar su ejercicio más no cercenar el derecho a ejercer la industria; ha sido en dicha Provincia al respecto en el Art. 52 de la Ley referida que: “Este transporte oneroso de pasajeros constituye una actividad privada de interés público cuyo cumplimiento se regirá por las disposiciones de la presente y por la reglamentación que al efecto dicte la Autoridad de Aplicación. Deberán los prestatarios con el pago de las tasas de contraprestación y las obligaciones impositivas que determine dicha normativa.” -----



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

YOVINO, AUGUSTO SOBRE 6.1.49 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Número: CAU 3107/2019-0 -

CUIJ: CAU J-01-00002113-6/2019-0

Actuación Nro: 13280201/2019

A su parte, el Decreto Reglamentario del 2018, específicamente el 1552, en las obligaciones de redes de transporte inscribe en la Dirección Provincial de Transporte, en el área de registros a quienes pretendan prestar el servicio privado de transporte y deben solicitar su inscripción del reglamento de las Empresas de Redes de Transporte. -----

A principios del mes de noviembre, se ha modificado la Ley de Faltas, entre cuyas cláusulas se expresa que “Taxi, transporte de escolares, remises, vehículos de fantasía y otros sin autorización. Elevando las disposiciones punitivas. No lo voy a tener en cuenta con relación a lo antedicho y en su consecuencia, entiendo que y como conclusión. -----

Que en virtud de todo lo expuesto; entiendo que bajo el análisis se trata de una actividad comercial lícita por la cual se brinda un servicio de transporte privado a través de plataforma electrónica, para cuyo ejercicio se requirió, al menos, tres contratos conexos. Motivaron a entender un caso sui generis, convirtiéndolo así en un contrato privado de orden innominado.

El carácter de innominado, no importa que el mismo no se encuentra autorizado o reglamentado, pues su interpretación y normativa aplicable también surgen del propio Código Civil y Comercial de la Nación, en tanto dispone en su artículo 970 establece que los contratos innominados “están regidos, en el siguiente orden, por: a) Por la voluntad de las partes; b) Por las normas generales sobre contratos y obligaciones; c) Por los usos y prácticas del lugar de celebración; d) Por las disposiciones correspondientes a los contratos nominados afines que son compatibles y se adecuan a su finalidad” Que para mí en el caso particular las normas generales de transporte. -----

Lo antedicho, en nada obsta a que las prerrogativas otorgadas por la propia Carta Magna en su artículo 42- que impone al Estado garantizar el derecho a los consumidores y usuarios de bienes y servicios, en la relación de consumo y a la protección de seguridad-; cuyo imperativo se refuerza en los términos de la Ley 24.240 y modificatorias que “Las cosas y servicios, cuya utilización pueda suponer un riesgo para la salud o la integridad física de los consumidores o

usuarios, deben comercializarse observando los mecanismos, instrucciones y normas establecidas y razonables para garantizar la seguridad de los mismos- el Estado entiende entonces que puede ser reglamentado algunos aspectos particulares de este tipo de contratación, en miras a asegurar que el servicio se brinde con la protección y calidad pertinentes; como ha sido el caso ya referido de la Provincia de Mendoza. -----

Por todo ello, **RESUELVO:**

**I.- ABSOLVER a AUGUSTO YOVINO** [REDACTED], de las demás condiciones personales obrantes en autos, en relación con la infracción prevista y reprimida en los art. 6.1.49 segundo párrafo y 4.1.7 de la Ley 451 por entender que la conducta desarrollada deviene atípica en el marco de la Ley 451, entendiendo que la misma se constituye en un contrato de transporte privado innominado con contrato conexo, de acuerdo con las consideraciones de hecho y de derecho que he formulado precedentemente-----

**II.- SIN COSTAS.**-----

**III.-** Líbrese oficio al Registro de Antecedentes de Faltas para su registro y al Controlador Administrativo de Faltas Nro. 95 para su conocimiento.-----  
No siendo para más, a las 14.00 hs., se da por finalizado el acto, firmando los comparecientes después de S.Sa. por ante mí, de lo que DOY FE.-----