



CÁMARA DE APELACIONES EN LO PPJCyF - SALA I

QUISBERT CHOQUE, DAVID FERNANDO SOBRE 6.1.47 - REQUISITOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Número: CAU 3859/2020-0

CUIJ: CAU J-01-00008408-1/2020-0

Actuación Nro: 316675/2021

///la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 8 días del mes de marzo de 2021, se reúnen los miembros de la Sala I de la Cámara de Apelaciones en lo Penal, Penal Juvenil y de Faltas, integrada por los Dres. Elizabeth A. Marum, Marcelo Pablo Vázquez y José Sáez Capel, a efectos de resolver el recurso de apelación interpuesto por David Fernando Quisbert Choque, con el patrocinio letrado del [REDACTED] (Cf. fs. 215/145 siempre del expediente digital).

RESULTA:

I Motiva la intervención del Tribunal el recurso de apelación interpuesto por el infractor, junto con su letrado, contra la resolución del 21 de octubre de 2020 que -en lo que aquí es de interés- dispuso: “... II.- **CONDENAR a DAVID FERNANDO QUISBERT CHOQUE, a la PENA de MULTA de diez mil unidades fijas (10.000 UF) que será SUSTITUIDA por la de AMONESTACIÓN, con más la sanción de INHABILITACIÓN por SIETE (7) DÍAS la que tendré por COMPURGADA atento el plazo en que la licencia se encontró retenida previamente, por haber sido encontrado autor responsable de la infracción que encuadra en el artículo 6.1.94 dela ley 451 ... III) RATIFICAR el DESCUENTO DE 10 PUNTOS en los términos de la Ley 2641 que realizó el Controlador Administrativo nro. 14 IV) IMPONERLE las COSTAS DEL PROCESO (art. 36 de la Ley 1.217)...”.**

En el remedio procesal bajo examen, previo a atacar a la resolución en crisis, solicitó la nulidad de todo lo actuado en virtud de la violación al principio del “*ne bis in idem*”, destacó que el obrar de la administración, al retener ilegalmente el registro por un lapso superior al que prevé el art. 6.1.94 CF, constituyó un adelantamiento de la pena, en virtud de lo cual, se lo estaría condenado más de una vez, por el mismo hecho.

Destacó que el razonamiento del Magistrado de grado para condenarlo supuso una violación al art. 19 de nuestra Carta Magna, dado que considero que, al no estar ex-

presamente permitido el servicio prestado por UBER, este estaba prohibido, constituyendo ello una inversión del principio constitucional contenido en el artículo mencionado.

Propugnó la arbitrariedad del encuadre jurídico que realizó el Juez de grado, dado que equipara el servicio prestado por el conductor con el servicio brindado por una empresa de remises. En este sentido, señaló que existen varias sentencias del fuero PCyF que establecieron que UBER no es un remis, por lo que la conducta típica en cuestión no le sería aplicable.

Remarcó que la modificación introducida por Ley 6043 tampoco es aplicable a quienes conducen utilizando UBER. En consecuencia, al no estar expresamente regulado por la CABA, debe aplicarse la normativa que regula el contrato de transporte. No obstante, entendió que la interpretación realizada por el Magistrado de grado de dicha normativa fue errónea.

Indicó que, al no estar regulada la actividad de UBER, no se le puede exigir tener habilitación alguna, dado que no existe. Sostuvo que el artículo 1.1.1 del Código de Habilitaciones y Verificaciones de la CABA sólo resulta aplicable a locales comerciales.

A su vez, sostuvo que el Magistrado incurrió en una violación al principio de tipicidad (art. 18 C.N), en cuanto *“la conducta no está perfectamente descrita en la norma sancionatoria, no puede considerarse ilícita...No se puede sancionar -como ha ocurrido en este caso- porque la conducta “se parece un poco” a la descrita normativamente”*.

Sumado a ello, entendió que la Resolución impugnada violó el principio de igualdad, en tal sentido, hace referencia a algunas sentencias dictadas por juzgados de primera instancia que apoyarían su tesis y denuncia que el criterio diferente sostenido en la condena en crisis afecta en principio de igualdad ante la ley.

Cuestionó, también, la validez del acta, porque no se identificó al pasajero y, sumado a ello, el proceso fue realizado en conjunto con agentes de la Gerencia Operativa Registro de Transporte (de ahora en adelante GORT). Concluyó efectuando reserva del caso federal.

II. Radicadas las actuaciones ante este Tribunal, la Sra. Fiscal de Cámara, en su Dictamen n° 294/FCET/20 de fecha 10/11/20 *“...solicito a los Jueces de la Cámara de*



Apelaciones que declaren admisible el recurso interpuesto y revisen la decisión recurrida...” (Cf. fs. 260/266).

En aquella ocasión manifestó, respecto de la alegada vulneración a las garantías de reserva de ley, legalidad y la presunta afectación al principio de igualdad ante la ley, que *“los fundamentos esgrimidos no son suficientes para provocar la revocación o modificación de la decisión de instancia, que encuentra apoyo tanto en varias decisiones de la Alzada cuanto en jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia (...)”*.

A su vez, conforme a la retención de la licencia de conducir, consideró que *“...el procedimiento administrativo y el judicial – al menos en cuanto a la restitución de la licencia se refiere- se llevó sin que existiera un franco y grave apartamiento de las pautas legales vigentes en las diversas etapas...”*. En ese mismo sentido, desestimó el agravio del recurrente en cuanto a la lesión del principio de igualdad.

Luego, en relación a la falta de identificación del presunto pasajero, entendió que *“... esta omisión es apta para generar una afectación concreta al derecho de defensa del administrado...”*.

Por último, objetó la particular selección *“de los sujetos responsables”* de la infracción endilgada, consideró que debía extenderse la responsabilidad a la empresa y, más allá de que atacó la validez de todo el procedimiento dado que intervino el GORT, entendió que *“... corresponde estar a lo resuelto por el Tribunal Superior de Justicia por razones de economía procesal...”*.

III. Luego de que las actuaciones estuvieran a disposición de la defensa del infractor, sin que efectuara presentación alguna, las actuaciones pasaron a estudio del Tribunal.

PRIMERA CUESTIÓN

El recurso de apelación ha sido interpuesto en las condiciones de tiempo y forma establecidos en el artículo 57 de la ley 1217 y por quien posee legitimación para hacerlo.

A su vez, en relación con el juicio de admisibilidad, el Juez *a quo* concedió el remedio procesal intentado, mas no especificó en cuál de las causales de procedencia, previstas en el art. 56 del mismo cuerpo normativo, enmarcó el recurrente su apelación.

Por ello, corresponde a esta Alzada realizar un motivado juicio de admisibilidad a fin de dilucidar si los agravios expuestos en el recurso configuran alguna de las causales que tornan admisible la vía procesal o si constituyen una mera discrepancia de criterios (Causas N° 30600-00-CC/07 “Transporte Santa Fe SA s/ inf. Art. 2.2.3 – Obra no autorizada-“, rta. el 12/06/2018; entre muchas otras).

En el área apuntada, se debe partir de la circunstancia de que el mencionado artículo de la ley de procedimientos de faltas prevé tres supuestos específicos de viabilidad, a saber: a) inobservancia manifiesta de las formas sustanciales prescriptas para el trámite o decisión de la causa, b) violación de la ley y c) arbitrariedad; fuera de los cuales no puede concederse la vía intentada (Causas N°229-00-CC/04 “Posadas Daniel s/ estacionar en un lugar prohibido – apelación” rta. el 5/8/2004, N° 30861-00-CC/07 “Asociación de Club Premier s/ inf. Art. 2.2.14 – L 451 – apelación”, rta. el 13/5/2018, entre muchas otras).

Sólo en esos supuestos, el legislador local autorizó la competencia revisora de esta Cámara acerca de las resoluciones dictadas por los Jueces de primera instancia en el marco de procesos de juzgamiento de faltas.

Corresponde analizar entonces los planteos del recurrente a fin de establecer si encuadran en alguno de los presupuestos legales de procedencia del recurso de apelación, antes reseñados.

Los planteos de la defensa, sin perjuicio del desarrollo y el orden en que han sido consignados en el recurso, se sintetizan en los siguientes: nulidad del acta por falta de identificación del pasajero, la arbitrariedad de la sentencia por falta de determinación de la habilitación requerida y por la vulneración de los principios de tipicidad e igualdad, y nulidad de todo lo actuado por violación al principio del “*ne bis in idem*”.

En cuanto a los planteos tendientes la ausencia del valor probatorio del acta, y si bien en numerosos precedentes sostuvimos que los argumentos esgrimidos en este pun-



to, más allá de su acierto o no, encuadran en la causal de manifiesta inobservancia de la forma prevista para el trámite de la causa (causas Nro. 20390-00-CC/14 “Construcsur SRL s/ infr. art. 2.1.15 Ley 451”, rta. el 13/7/2015, N°15853/2018 “Dos Santos, Iraiaia Silva s/ art 6.1.49 Ley 451”, rta. el 11/12/2018; entre otras), **por lo que considerando que los cuestionamientos efectuados en este punto se condicen con las constancias de la causa, corresponde admitirlo.**

Por su parte, los planteos efectuados en relación con la afectación al principio de *ne bis in idem*, la violación al derecho de igualdad, el principio de legalidad y los referidos a la conducta presuntamente infringida y su calificación legal, constituyen un supuesto de violación de la ley, por lo que el recurso será admitido en lo que a estos cuestionamientos respecta.

SEGUNDA CUESTION

Admitido el recurso en los términos antes mencionados, se analizarán los agravios del recurrente en forma separada para una mayor claridad expositiva.

I. Infracción cometida. Encuadre jurídico

En este punto, cabe recordar que se le ha atribuido al aquí la conducta consistente en no poseer habilitación para transportar pasajeros; conducta que tanto el Controlador de Faltas como el Judicante encuadraron en la falta prevista y reprimida en el art. 6.1.94 de la Ley 451 (según ley 6043/2018).

La disposición legal mencionada establece una sanción para aquellos taxis, transporte de escolares, remises, vehículos de fantasía y otros que transporten pasajeros sin la correspondiente autorización.

Concretamente la norma dispone que *“El/la titular o responsable de un vehículo que transporte pasajeros que lo explote sin la autorización y/o habilitación para pres-*

tar el servicio establecida por la normativa vigente, es sancionado/a con multa de diez mil (10.000) unidades fijas e inhabilitación para conducir de siete (7) a treinta (30) días”.

Ahora bien, el recurrente sostiene que la actividad llevada a cabo por su parte no requiere habilitación alguna, pues no se trata de un servicio de remisería, sino de un contrato civil de transporte regulado por las disposiciones establecidas en el Código Civil y Comercial de la Nación.

Sin perjuicio de ello, cabe afirmar, conforme lo dispuesto en reiterados pronunciamientos de esta Sala, que la norma por la que fuera condenado el infractor es clara en cuanto establece que será sancionado quien efectúe –como en el caso- el transporte de personas sin habilitación, no diferenciando – como pretende la defensa – si existe la posibilidad o no de obtener la correspondiente autorización en los términos que pretende (Causas N°15853/2018 “Dos Santos, Iranaia Silva s/ art 6.1.49 Ley 451” - Apelación, rta. el 11/12/2018; N° 25915/2019-0 “Chumbita, Paulo Daniel s/ art. 6.1.28 – exceso de velocidad – Ley 451”, rta. el 1/10/2019; N° 32672/2019-0 “Barranuz, Jorge Diego s/ art. 6.1.47 Ley 451”, rta. el 21/12/2020; entre muchas otras).

Así, pues la regulación del tránsito y los medios de transporte de pasajeros en la Ciudad es materia propia del poder de policía local, por lo que su reglamentación corresponde a las autoridades metropolitanas. Teniendo en cuenta ello, y de las disposiciones legales aplicables en materia de transporte de pasajeros se desprende que en la ciudad se encuentran habilitados para realizar dicha actividad con vehículos, tal como en el caso: los taxis (Capítulo 12 Ley N° 2148) y los remises (Capítulo 8.4 del Código de Habilitaciones y Verificaciones).

Por ello, es claro que el actual art. 6.1.94 de la Ley 451 no distingue si para cometer la falta es preciso que exista la posibilidad de obtener la habilitación para el transporte de pasajeros, sino que, por el contrario, sólo prevé una prohibición general y expresa para el transporte de pasajeros sin habilitación, y ello es así aun cuando aquella autorización se conceda en los supuestos taxativamente previstos en la normativa local, como ocurre en los casos de taxis y remises.

En una postura similar a la que aquí se propone, aunque en un caso de venta en la vía pública sin permiso, la Dra. Conde ha afirmado “...*la forma racional de com-*



prender la infracción permitió concluir a los jueces que en los supuestos en los que no se previera cómo o ante quién tramitar el permiso, y atento que la concesión de éste siempre es restringida por la Administración —en ejercicio del poder de policía— que los otorga, reglamenta y fiscaliza —al referirse al uso del espacio público y del comercio que allí se realiza—, no resulta absurdo afirmar que una actividad desarrollada por fuera de los límites reglamentarios impuestos se encuentre vedada por la propia letra de la ley (con un criterio similar al del Tribunal en “Ministerio Público —Defensoría Oficial en lo Contravencional n° 6— s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: ‘Oniszcuk, Carlos Alberto y Marquez, Sandra Rosana s/ ley 255 —apelación—’”, expte. n° 2266, sentencia del 18/09/2003; “Ministerio Público —Defensoría Oficial en lo Contravencional n° 4— s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: ‘Oniszcuk, Carlos Alberto s/ infracción ley 255 —apelación—’”, expte. n° 3171, sentencia del 16/12/2004; y “Ministerio Público —Defensoría Oficial en lo Contravencional n° 6— s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: ‘Oniszcuk, Carlos Alberto s/ infracción ley 255 [J. B. Alberdi 2461] —Apelación—’”, expte. n° 3285, sentencia del 28/02/2005) ...” (TSJ, Expte. n° 4054/05 “Ministerio Público-Defensoría Oficial en lo Contravencional y de Faltas n° 1- s/queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: Leiva Quijano, Lita Elsa s/venta ambulante sin permiso —apelación—”, rta. el 21/12/2005).

En el precedente antes citado el Dr. Maier expresó que “... me parece claro que el hecho de que la Administración no otorgue la autorización prevista en el tipo de faltas cuya infracción fuera verificada por las instancias de mérito (ver, art. 4.1.2, de la ley n° 451 y sección 11 del Código de Habilitaciones y Verificaciones de la CBA, texto según ley n° 1.166) no convierte a la venta de mercaderías en la vía pública en permitida o autorizada. Por lo contrario, la norma bajo análisis (“[e]l/la que venda mercaderías en la vía pública sin permiso” —el destacado me pertenece—) expresa un límite a

lo prohibido que, de ser superado, determina que la actividad pueda adquirir otro signo deóntico: la permisión (cf. mis apreciaciones ante un planteo con notas similares al aquí analizado: punto 1 de mi voto in re “Ministerio Público —Defensoría Oficial en lo Contravencional y de Faltas n° 4— s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en ‘Oniszczyk, Carlos Alberto s/ infracción ley n° 255 —apelación—’”, expte. n° 3171/04, sentencia del 16/12/04) ...” (TSJ, “Leiva Quijano”, antes citado).

En virtud de ello, es que consideramos que la interpretación normativa efectuada por el **Magistrado** resulta ajustada a derecho por lo que, en definitiva, coincidimos con la calificación legal consignada en la sentencia.

Asimismo, el recurrente afirma que el transporte privado que se llevó a cabo se encuentra amparado por el Código Civil y Comercial y por la Constitución Nacional.

Sin embargo, dicha ley, al regular el contrato de transporte de personas, establece como una de las obligaciones del transportista: “*a) Proveerle el lugar para viajar que se ha convenido o el disponible reglamentariamente habilitado*” (art. 1289). De allí se desprende que, si bien el Código regula lo referente al derecho privado, específicamente en cuanto a las obligaciones entre las partes; expresamente hace remisión a que estas deben llevarse a cabo de conformidad con las respectivas regulaciones administrativas en materia de habilitaciones que se efectúen, lo que debe establecerse por cada legislatura local y no en el Código Civil y Comercial de la Nación.

Ahora bien, el contrato de transporte se encuentra regido por dos normativas al mismo tiempo: el Código Civil y Comercial de la Nación en lo atinente a las relaciones contractuales y a las obligaciones de las partes —lo que corresponde al derecho privado—, y el Código de Habilitaciones y de Transporte y Tránsito de CABA (art. 2148), en lo relacionado con el derecho administrativo, el que debe velar por el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la sociedad, que son de orden público, y las partes no pueden disponer o evitar. Por ello, no es posible sostener, como pretende la Defensa, que el transporte privado que se llevó a cabo no se encuentra alcanzado por el Código de Habilitaciones.

Por otra parte, el recurrente sostiene que la CABA no ha reglamentado la actividad de UBER con normativa del sector de transporte y que se le imputó la falta de habilitación de taxi o remis por analogía. Sin embargo, lo cierto es que la actual redacción



de la norma en cuestión es clara en cuanto a que quedan comprendidos bajo su amparo los escolares, remises, vehículos de fantasía y *otros* que transporten pasajeros sin la correspondiente autorización, de modo que no cabe duda de que dicho transporte, bajo la modalidad utilizada en el caso, resulta incluido en esta normativa.

A ello cabe agregar que la conducta imputada bajo estudio se mantuvo durante todo el proceso y fue por la que el Magistrado arribó a una sentencia condenatoria, que consiste en no tener habilitación para transportar pasajeros, de la que carece y así lo ha reconocido amparándose en la normativa civil, que, como señalamos, regula el contrato entre partes y no se refiere a la habilitación.

Por ello, cabe concluir que las únicas posibles formas de transporte de pasajeros en vehículos, habilitadas dentro de la CABA, son las mencionadas en el Código de Habilitaciones y el Código de Transporte y Tránsito de CABA (Ley 2148): remis, taxi o transporte escolar.

Por lo tanto, más allá de la crítica que efectuó el recurrente con relación a que UBER no es un remis, cabe concluir que su actividad de transporte de pasajeros en vehículos sólo podría llevarse a cabo de manera legalmente habilitada si ésta se adecúa a alguna de las habilitaciones mencionadas, existentes en la normativa local de CABA actual. De lo contrario, resulta en infracción a las leyes locales y, por ello, susceptible de ser sancionada de conformidad con lo dispuesto en el art. 6.1.94 de la Ley 451.

Por ello, este agravio no podrá prosperar.

II. Validez del acta: Ausencia de pasajero y/o testigo del acta

En este punto, se agravia el recurrente al sostener que el *a quo* en su pronunciamiento condenatorio soslayó la falta de constatación fehaciente de pasajero cuyo traslado no autorizado constituye la materia de reproche.

En torno a esta cuestión si bien no es pacífica la jurisprudencia en cuanto a la mayor o menor presencia de los principios y garantías del proceso penal en el régimen administrativo sancionador de faltas, existe conformidad en cuanto a que el código que regula aquella materia, acerca de cuya infracción versan los presentes, constituye un campo punitivo con características especiales.

En efecto, el principio de inocencia se rige con matices propios al derecho administrativo sancionador. Sin embargo, ni la postura más restrictiva acerca de los derechos constitucionales ha llegado a negar la vigencia del derecho de defensa en esta materia.

Tal como sostuvo el Máximo Tribunal local, en el régimen de faltas “[p]ara aplicar esas sanciones, rigen las garantías del derecho penal, con matices derivados de las características de los bienes tutelados, de la mayor exigencia que justifica la voluntaria incursión de los obligados en determinadas actividades o situaciones, y de la naturaleza de la pena, patrimonial en la mayoría de los casos, o sumamente leve cuando implica algún padecimiento personal. Esto es lo que conocemos como derecho penal administrativo, expresión que podemos emplear con un grado suficiente de certeza, ya sea que se suponga a esta categoría estanca o, por el contrario, indiscernible del derecho penal” (del voto del Dr. Francisco Lozano en el expte. del TSJ n° 4054/05 “Ministerio Público —Defensoría Oficial en lo Contravencional y de Faltas n° 1— s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: ‘Leiva Quijano, Lita Elsa s/ venta ambulante sin permiso —apelación—’”, resuelto el 21 de diciembre de 2005).

En el sentido señalado, el principio de inocencia en materia de faltas no resulta aplicable en la misma extensión que en el ámbito penal. En efecto, el art. 5 de la ley 1217 dispone que el acta de comprobación de faltas, que reúne los requisitos del art. 3, se considera, salvo prueba en contrario, prueba suficiente de la comisión de estas. De modo que dicha norma establece una presunción *iuris tantum* que puede ser destruida por prueba en contrario (causa n° 446-CC/05, Santos Marcelo Fabián, rta. 7/2/06, entre muchas otras).

Como fundamento de dicha circunstancia, se ha sostenido que la mayor exigencia impuesta al presunto infractor de probar su inocencia, no sólo se funda en la naturaleza patrimonial o de leve significancia, cuando se trata de un padecimiento personal;



sino también en que el sujeto que realiza la actividad por la que fue sancionado optó por “*incursionar en actividades o situaciones a las que el legislador vincula deberes especiales de cuidado o información*” (del voto del Dr. Lozano en el fallo citado *ut supra*).

Por ejemplo, en el caso, quien decide poner en el mercado servicios de transporte de personas, queda sujeto al deber de acreditar que ha practicado las diligencias apropiadas para garantizar la seguridad del servicio, puesto que es tal persona quien debe tener en su poder los documentos que acreditarían que se encuentra habilitado y es él quien estaría en fáciles condiciones de aportar dicha prueba.

Sin embargo, no es posible admitir que una persona pueda verse expuesta a una sanción, por no poder probar acabadamente aquello que le es fácticamente imposible de acreditar. Tal situación, importaría manipular los matices propios del principio de inocencia en materia de faltas, como fundamento para admitir un avasallamiento sobre el derecho de defensa; cuestión que resulta insostenible desde el punto de vista constitucional.

En el caso, de un detallado análisis del acta de comprobación que dio origen a los presentes, se advierte que al momento de su labrado no se identificó al pasajero del viaje realizado, limitándose el agente de tránsito a dejar constancia que “*...El pasajero se niega a dar los datos... Conductor infringe art 6.1.94 de la ley 451*” (fs. 76 del expediente digital).

Debe concluirse entonces que el acta así confeccionada conduce al criterio, sostenido en precedentes, en cuanto a que “*...en el caso, por las características particulares de la infracción que se pretende reprochar, la persona o personas en cuestión, cuya identidad se desconoce absolutamente, son constitutivas del tipo infraccional al representar los presuntos pasajeros cuyo transporte sin autorización se reprocha*” y que “[s]olo en caso de identificarse la presencia de un pasajero puede configurarse la con-

sumación de la conducta prohibida. Entonces, en rigor, por sobre el cumplimiento de requisitos de forma, en el caso aparece controvertido el suceso fáctico (Incidente de queja por apelación denegada en autos “Yodice, Miguel Andrés s/art. 6.1.47 L451”, n° 42069-1/2019 rta. el 3/2/2020 y Moreno Carrillo, Carlos Angel s/ art. 6.1.44 L451”, nro. 35683-0/19 rta. 17/2/20, “Guillarte, Ricardo Felipe s/art. 6.1.47 Ley 451” nro. 11090/2020, rta. el 3/9/2020 entre otras).

La insuficiencia de un relato circunstanciado y suficiente sobre el cual sustentar el reproche importa una afectación al derecho de defensa del administrado, el cual se ve imposibilitado de producir prueba en consecuencia y, de este modo, contradecir las restantes particularidades allí consignadas.

En efecto, la ausencia de los datos de la persona transportada, en este caso, ocasionó una imposibilidad, por parte del presunto infractor, de citarlo a juicio a los efectos de ejercer su derecho de defensa y producir la prueba que considere pertinente.

La solución que se desprende de lo expuesto hace innecesario el análisis de los demás agravios expuestos.

Por ello, corresponde revocar la sentencia del Juez de primera instancia en cuanto condenó a David Fernando Quisbert Choque, como autor de la falta prevista en el art. 6.1.94 de la ley 451, imponiéndole las costas del proceso y, en consecuencia; absolver al nombrado por dicha conducta, sin costas.

En virtud de las consideraciones que anteceden, el Tribunal,

RESUELVE:

REVOCAR la sentencia del Juez de primera instancia, de fecha 21/10/2020, en cuanto condenó a David Fernando Quisbert Choque, como autor de la falta prevista en el art. 6.1.94 de la ley 451, imponiéndole las costas del proceso y, en consecuencia, **ABSOLVER** al nombrado por dicha conducta, sin costas.

Regístrese, notifíquese a las partes por medios electrónicos y devuélvase al juzgado de origen, a sus efectos, mediante el sistema informático EJE.



Poder Judicial
Ciudad de Buenos Aires