



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

Ciudad de Buenos Aires, 25 de noviembre de 2021

Hora de inicio: 14.30 horas

**“LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE
DOCUMENTACION OBLIGATORIA”**

Causa nro. 7384/2020-0

Tipo de audiencia: Lectura de fundamentos.

Juez: Dr. Javier Alejandro Bujan, Titular del Juzgado Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas Nro. 7

Secretario/a: Dra. Natalia S. Frenkel.

Partes presentes:

Fiscal: Dr. Federico Villalba Díaz, Titular a Cargo de la Fiscalía de Primera Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas Nro. 38. AUSENTE.

Defensora Particular: [REDACTED]

Infactora: Sra. Roxana Edith LÓPEZ, [REDACTED], de nacionalidad [REDACTED]

[REDACTED], de esta Ciudad. Sobre sus condiciones personales refiere que tiene estudios secundario completo; que vive con su hija a la cual tiene a cargo; y sus ingresos le alcanzan para cubrir sus necesidades básicas. AUSENTE.

Desarrollo de la Audiencia:

Juez: Da inicio a la audiencia prevista para el día de la fecha, a fin de proceder a la lectura de los fundamentos en relación al resolutorio dispuesto en fecha 23 de noviembre de 2021, en el marco de las presentes actuaciones. Sin perjuicio de la ausencia de las partes, el Sr. Juez procede a la lectura de los fundamentos referidos:

I.- APLICACIÓN PLATAFORMA INFORMÁTICA: UBER

A fin de resolver las presentes actuaciones se torna de relevancia el análisis del tipo de actividad realizada por la Sra. López, quien refiere que se encontraba transportando a un pasajero en virtud de contrato privado con la plataforma UBER.

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).

Respecto del procedimiento del mismo; el/la pasajero/a, 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.

II.- UBER: ACTIVIDAD COMERCIAL LÍCITA.

Ahora bien, ya se ha expedido la **Corte Suprema de Justicia de la Nación**, rechazando un recurso de queja interpuesto por el Sindicato de Peones de Taxi, **ratificándose así la legalidad de la empresa UBER**, considerada en las instancias previas **como una actividad comercial lícita.**¹

La Cámara del Crimen confirmó la decisión del Juez Zelaya y determinó 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".

¹ CSJN "Recurso de hecho deducido por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal en la causa Uber y otros s/ incidente de recurso extraordinario" de fecha 14 de agosto de 2018



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

En dicha causa, el fiscal “descartó la hipótesis de la instigación delictiva o de la asociación ilícita, al puntualizar que se trata del desarrollo de una actividad comercial lícita”. “(...) busca desarrollar una actividad comercial lícita bajo un modo de asociación con fines legítimos”.

Se resuelve de esta forma, que la actividad descripta en las presentes actuaciones, no configuran un ilícito penal y se trata de una actividad comercial lícita.

III.- USO LUCRATIVO DEL ESPACIO PÚBLICO SIN AUTORIZACIÓN - IMPROCEDENCIA DE LA CONTRAVENCIÓN

La Justicia Penal, Contravencional y de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tuvo oportunidad de pronunciarse en el Incidente 4790/2016 en los autos caratulados “Nicolás Sajoux s/ infr. al Art. 86 C.C.” (anteriormente artículo 83 C.C.)

En dichas actuaciones, la Cámara de Apelaciones en lo Penal, Contravencional y de Faltas Sala III, resolvió el planteo formulado por la defensa en relación con la imputación de la contravención dispuesta en el art. 83 del CC, relativa a la realización de actividades lucrativas en el espacio público.

Sobre el particular, la Dra. Paz afirmó que “ (...) *el art. 86 no hace referencia a taxis y remises sino que, como fuera expuesto supra, reprime las actividades lucrativas en el espacio público no autorizadas por la administración*”. (...)

Refiere en su voto El Dr. Delgado que “*Esta norma se incorporó al Código Contravencional con la clara finalidad de proteger el espacio público de la proliferación de ferias clandestinas o de puestos no autorizados de venta callejera (...) No tiene por objeto la regulación del tránsito, ni el transporte de personas.*”

No usa indebidamente el espacio público (...) realizando una actividad lucrativa no autorizada, quien circula conduciendo un vehículo por las calles y avenidas libradas al tránsito automotor; con o sin acompañantes, sean estos conocidos del conductor o pasajeros que con él contrataron un transporte.

La circulación automotor, en tales casos, que es la actividad desarrollada por el conductor del vehículo, sí está autorizada en tanto tránsito automotor, es decir, en tanto uso admitido del espacio público. Está permitido que cualquier conductor transite con su

vehículo particular o el que le ha sido encomendado por las calles y avenidas libradas al uso automotor con o sin pasajeros. **Si algunos conductores lo hacen prestando el servicio público de taxi o de remises, deberán hacerlo con la habilitación y licencias respectivas. Pero de no hacerlo, no estarán usando ilegalmente el espacio público sino infringiendo las normas que impiden tales actividades sin licencia o habilitación.**

IV.- SOBRE LA FALTA REPROCHADA.

Que se le reprocha en las presentes, la sanción prevista por el art. 6.1.94 segundo párrafo de la Ley 451, que expresa “Taxis, transporte de escolares, remises, vehículos de fantasía y otros sin autorización”: *El/la titular o responsable de un vehículo que transporte pasajeros que lo explote sin la autorización y/o habilitación para prestar 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. No admite pago voluntario. El Controlador y/o Juez interviniente deberá librar oficio a la Autoridad de aplicación a fin de comunicar la resolución recaída.*

Se entiende importante destacar que, la normativa bajo análisis, no modifica ni incorpora normativa o reglamentación de habilitaciones en la materia sino que modifica la cuantificación de la sanción.

A todas luces puede vislumbrarse, de conformidad a las manifestaciones vertidas en el presente, que tal sería el caso de aquel que estuviere efectuando un servicio de transporte para el cual se requiera habilitación previa – remis, taxi, transporte escolar- más no podría aplicarse por analogía a quien efectúa un contrato de servicio privado por intermedio de plataforma digital; figura distinta a las referidas previamente.

El Estado, es el garante constitucional de la seguridad de la ciudadanía; pero también debe garantizarse el derecho al ejercicio de una industria lícita y a la libre elección del/de la consumidor/a. Dentro de esta marco podrá disponerse normativa regulatoria que confluya al bienestar general; debiendo adaptarse a los desafíos que importan el uso de las nuevas tecnologías en la actividad comercial y de mercado.

Corresponde analizar entonces, si la actividad esgrimida corresponde a alguno de los servicios de transporte cuya autorización establece el Gobierno de la Ciudad Autónoma, a saber:

1.- Servicio de Taxi:

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



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

colectivo, en automóviles de alquiler con taxímetro de hasta cuatro (4) pasajeros por vehículo, prestado en un vehículo y por un conductor debidamente habilitados por la Autoridad de Aplicación”.

Atento que 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; es que debe despejarse con claridad que el servicio brindado no era el de taxi, por lo cual habrá de descartarse el requerimiento de habilitación en dicho aspecto.

2.- Servicio de Remis:

Este servicio se encuentra definido en el Código de Habilitaciones, en el capítulo 8.4. en el que se prevé el Servicio de alquiler de Automóviles Particulares con conductor (remises): 8.4.1 “*Considerase agencia de remises aquella que presta 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, Resolución S.S. Tr. N° 28/010 que creó el Registro Único del Servicio de Alquiler de Automóviles Particulares con Conductor de Remises.

El Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el acápite de “Definiciones Generales” determina al remis como aquel “*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 determina con la empresa de remis.

La diferencia con el servicio de transporte por intermedio de UBER, se desprende en tanto la misma no es ya a persona indeterminada sino determinable, por cuanto sólo podrá ser parte de la operación contractual aquel/la usuario/a que haya descargado la aplicación, registrado y cargado sus datos personales en la base de la plataforma de UBER para utilizar el mismo.

Se destaca así que en la causa N° 11465/2016 caratulada “Quevedo, Cristian Damián s/ Infracción artículo 6.1.52 de la Ley 451”, en oportunidad de alegar sobre un acta de comprobación por licencia de remis vencida, el Fiscal Villalba Diaz refirió que *“se le imputa tener una licencia de remis vencida pero que por los dichos del presunto infractor no se trató de una licencia vencida sino de un vehículo cuya tarjeta de identificación tenía destino remis, pero (...) el mismo encartado explicó y probó que estaba ejerciendo una actividad distinta, que se desarrolla por una plataforma UBER. (...) la presente imputación fue por una actividad distinta a la que estaba desarrollando y la conducta no se le podrá imputar. Que solo por eso debe ser absuelto (...)”*.

La Jueza interviniente, Dra. Susana Beatriz Parada, en relación al acta de infracción relativa a la licencia de remis vencida, expresó que *“en realidad no se ha descripto la acción como dice el inciso b del art. 3 porque no se trataba que el Sr. Quevedo estuviera conduciendo un automotor con una licencia de remis vencida sino mediante la aplicación de otro sistema, el vehículo no funcionaba como remis (...)”*

Con los extremos expuestos, puede demostrarse así que la actividad descripta por la Sra. López– actividad de transporte por intermedio de la aplicación UBER- no se encuentra entra aquellas en virtud de la cual se le requiere al servicio de remis habilitación para prestar el servicio, debiendo descartarse entonces la utilización de dicha figura.

V.- DE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE POR MEDIO DE PLATAFORMA WEB.

Habiéndose determinado ya que la actividad comercial es lícita, que la misma no configura una contravención por utilización de espacio público sin autorización y que la misma no puede incorporarse como actividad de taxi o remis – que ya venimos diciendo no es una falta-; debe entonces dilucidarse la naturaleza jurídica del servicio de transporte bajo análisis y si la misma requiere de algún tipo de habilitación particular.

Se entiende al Transporte Público de pasajeros regular, como el transporte colectivo de pasajeros que la Administración organiza con el objeto de satisfacer las demandas masivas de traslado de sus usuarios/as.



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

Por su parte, el Transporte Privado, es definido por el Código Civil y Comercial de la Nación, en su artículo 1280, como aquel en virtud del cual “*una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada 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 el servicio general de transporte en forma masiva e indeterminada; del transporte privado en virtud del cual se vincula a quien conduce un auto particular y el pasajero – determinados o determinables-, a fin de ser traslado de un lugar a otro a cambio de un precio; se configura en un contrato de transporte.

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, a ciertos tipos de transporte (taxi, remises, transporte escolar) se les requiere particularmente una habilitación previa para funcionar como tal.

VI.- CONTRATO INNOMINADO. CONTRATOS CONEXOS

En casos como el presente, tanto el/la transportista como el/la pasajero/a, se conectan por intermedio de una aplicación electrónica– UBER-. Esta característica no es un distingo más, no se trata en el 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, entre otros) y/o de un servicio de remis cuya oferta es indeterminada al público en general (remisería de acceso al público en general en forma personal o telefónicamente); sino de personas particulares cuyos datos son registrados en la plataforma a fin de poder ser pasajero/a y/o transportista, respectivamente (lo que torna a los mismos determinables en forma previa a la aceptación del contrato de transporte); y cuyas características son valuadas por el/la pasajero/a y el/la transportista para consentir o no el contrato – vgr. cantidad de estrellas valuadas por otros/as usuarios/as y/o transportistas, características del vehículo en el cual será transportado, entre otros.

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 descripta en una red contractual *sui generis*.

El/la posible pasajero/a, al descargar la aplicación y cargar sus datos personales, y al requerir el viaje para cada caso concreto permite a UBER mediar a fin de obtener un transportista que acepte la oferta y concluya el transporte.

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

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

Puede decirse entonces que, en la práctica, el/la pasajero/a 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/a 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.

De la caracterización efectuada a los Contratos Conexos en dicho texto legal, se puede desprender que *“Esto significa que aun cuando se trata de negocios aparentemente autónomos, todos tienden o procuran el logro de un resultado común o negocio único, que no se podría alcanzar sin la interacción de cada uno de dichos contratos. No se exige simultaneidad temporal ni instrumentación única.”*²

La importancia de entenderla como una red negocial, radica en brindar a los/as actores de dichos actos jurídicos, la posibilidad de oponer excepciones por incumplimiento o cumplimiento defectuoso, incluso de aquellas acciones que sean de un contrato que les es ajeno, de conformidad a lo dispuesto en el art. 1075 del CCyCN; así como la extensión en el ámbito de responsabilidad' (Art. 1758 CCyCN y 40 Ley 24240).

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.

2 http://www.saij.gob.ar/docs-f/codigo-comentado/CCyC_TOMO_3_FINAL_completo_digital.pdf. Código Civil y Comercial Comentado - Página 495



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

Convierte esto al contrato de transporte en nulo? Pues claramente 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 (artículo 1006 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 Uber, el/la/los/as pasajeros/as y el/la/los/as transportistas; cuya regulación – ante falta de normativa específica – será supletoriamente la relativa a Contrato de Transporte, conforme las reglas interpretativas del propio Código Civil y Comercial de la Nación en su artículo 970.

VII.- SOBRE LA RESPONSABILIDAD.

Mucho se ha discutido en relación a la garantía de seguridad que debe primar y garantizarse en elación al transporte de personas.

Sobre el particular, el propio Código Civil y Comercial, recepta mayor y extensiva responsabilidad para el caso de Contratos de Transporte; atento 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 respecto de siniestros que afecten a la persona del pasajero/a y/o pérdida de sus cosas; no pudiendo limitarse esta obligación por decisión de las partes por entender los codificadores que se afectaría la seguridad de las personas, y con ello orden público.

Por último, destaca el artículo 1758 del Código Civil y Comercial de la Nación que esta responsabilidad, es extensiva no sólo al transportista sino también, a quien obtiene provecho de ella; resultando así en concordancia con lo dispuesto en el art. 40 de la Ley 24.240 y sus modificatorias, el cual establece que *“si el daño al consumidor resulta del vicio o riesgo de la cosa o de la prestación del servicio, responderán 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, frente al consumidor – pasajero/a – responderían tanto el dueño del auto, el transportista como la empresa UBER; sin perjuicio de las acciones de repetición que pudieren efectuarse entre ellos y/o las excepciones.

VIII.- SOBRE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.

En este caso, nos encontramos ante un tipo contractual en el que converge el uso de nuevas tecnologías, ya que es a través de una aplicación que se descarga en los teléfonos celulares y/u otros dispositivos digitales que se produce el consentimiento y formación ulterior del contrato de transporte.

Esta modalidad de contratación, se incorpora en el marco de la denominada “economía colaborativa”, en virtud de que importa *“una interacción entre dos o más sujetos, a través de medios digitalizados o no, que satisface una necesidad real o potencial, a una o más personas. Es lo que antes se conocía como trueque y que, gracias a las plataformas digitales, se ha sofisticado establecido un marco donde los usuarios pueden interactuar entre ellos y/o con la misma plataforma (...)El movimiento del consumo colaborativo supone un cambio cultural y económico en los hábitos de consumo marcado por la migración de un escenario de consumismo individualizado hacia nuevos modelos potenciados por las redes sociales y las plataformas de tipo peer-to-peer (red-entre-pares o red-entre-iguales)”*³

Tal es el caso por ejemplo de “MercadoLibre”, donde diversos 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/as usuarios/as que se encuentran registrados/as en dicha página y por el cual la empresa cobra un porcentual en comisión, disruptiendo el viejo esquema de adquisición en locales o tiendas físicas; o el caso de Glovo, Rappi, Pedidos Ya, por los cuales el/la consumidor/a adquiere productos alimenticios, farmacéuticos, entre otros.

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

Esta nueva modalidad especial, ya ha sido receptada por el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación; y se encuentra amparada por nuestra Constitución Nacional en tanto el artículo 14 garantiza el derecho a trabajar y ejercer toda industria lícita; y el artículo 19 de la Carta Magna enfatiza que *“Ningún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe”*.

³ <https://www.fundacionaquae.org/wiki-aquae/innovacion/la-economia-colaborativa/>



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

Como se ha descripto previamente, la actividad ha sido considerada lícita en términos penales ya por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la misma encuadra en un servicio de transporte que se concreta por intermedio de una plataforma de internet y la cual cuenta con normativa de aplicación 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 de que la misma no compromete el interés general de la sociedad, conforme ha expresado; no puede pasar inadvertido por este Tribunal, ni entender -por analogía con otro tipo de transporte- la falta de habilitación como prohibición o limitante para ejercer la actividad comercial lícita; derecho garantizado por 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 (art. 28 y 42 CN).

Sobre el caso particular de la utilización de la aplicación de UBER, ha elaborado recomendaciones el Relator Especial para la Libertad de Expresión, Edison Lanza, en su Informe Anual de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos 2017 – 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 (...)

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, aquellos aspectos particulares que han de tener determinados actos jurídicos ante el advenimiento de nuevas tecnologías y de 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 residentes en el exterior cuando son utilizados en el país por consumidores finales y otros sujetos actualmente no alcanzados por el IVA en la importación de servicios; mecanismo incorporado a fin de evitar la evasión fiscal y la competencia desleal entre empresas.

Ahora bien, pionera en el país en la materia de adecuación normativa en materia de transporte por plataforma digital, ha sido la Provincia de Mendoza, quien por Ley 9.086, crea la figura del “Transporte Privado a través de Plataformas Electrónicas” definido como aquel servicio que con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, permite conectar a usuarios que lo demanden, punto a punto, con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación, para celebrar un contrato en los términos del artículo 1280 y siguientes del Código Civil y Comercial de la Nación.

En el uso de sus prerrogativas, 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-, **reglar su ejercicio más no cercenar el derecho a ejercer la industria**; ha dispuesto 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 sección y por la reglamentación que al efecto dicte la Autoridad de Aplicación. Deberán los prestatarios cumplir con el pago de las tasas de contraprestación y las obligaciones impositivas que determine dicha normativa. En ningún caso podrá este tipo de servicio afectar la prestación de los servicios públicos de pasajeros que esta Ley determina.”*

A su tiempo, el Decreto Reglamentario N° 1512 del 13 de septiembre del 2018, que ordena, entre otras obligaciones; a las Empresas de Redes de Transporte (ERT) inscribirse en la Dirección Provincial de Transporte, en el área de registros (art. 56); y a quienes pretendan prestar el servicio privado de transporte deberán solicitar su inscripción en las Empresas de Redes de Transporte (ERT) registradas como tal, acreditando el pago de la tasa de inscripción y fiscalización correspondiente, la documentación reglamentaria del vehículo con el que se pretenda la prestación del servicio, la documentación que acredite la identidad del conductor y la Licencia Nacional de Conducir subclase D.1., como mínimo, inscripción en la Agencia de Administración Tributaria de Mendoza (ATM), Inscripción en AFIP y contratar seguro del automotor exigido por Ley N° 9024, con el límite de cobertura máximo para transporte de



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

pasajeros, conforme con las disposiciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación, o la autoridad que en el futuro la reemplace (art. 57).

IX.- CONCLUSIONES.

Que en virtud de todo lo expuesto; entiendo que el caso bajo 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 requiere de, al menos, tres contratos conexos; que motivan entender al mismo con carácter *sui generis*, convirtiéndolo así en un contrato privado innominado.

Ahora bien, el carácter de innominado, no importa que el mismo no se encuentra autorizado o reglamentado, pues sus reglas interpretativas y normativa aplicable surgen del propio Código Civil y Comercial de la Nación, en tanto dispone en su artículo 970 que “*están regidos, en el siguiente orden, por: a) la voluntad de las partes; b) las normas generales sobre contratos y obligaciones; c) los usos y prácticas del lugar de celebración; d) las disposiciones correspondientes a los contratos nominados afines que son compatibles y se adecuan a su finalidad*” (para el caso las normas generales de transporte; así como las disposiciones dispuestas en materia de tránsito).

Lo antedicho, en nada obsta a que en virtud de las prerrogativas otorgadas por la propia Carta Magna en su artículo 42- que impone al Estado garantizar el derecho a los/as consumidores/as y usuarios/as de bienes y servicios, en la relación de consumo, a la protección de seguridad-; cuyo imperativo se refuerza en las disposiciones de la Ley 24.240 y modificatorias- Art. 6: *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 o razonables para garantizar la seguridad de los mismos-* el Estado entienda pertinente reglamentar 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.

En otro orden, en relación al segundo hecho infraccional consignado en el acta de comprobación bajo análisis, “*No posee póliza de seguro contra terceros*”, de conformidad a lo expresado el distinguido Representante del Ministerio Público Fiscal, el mismo ha efectuado una imputación unificada.

A este respecto, primeramente, debo señalar que discrepo en cuanto a la postura de unificación de la imputación, entendiendo que son cuestiones e infracciones que debieran ser tratadas en forma separada, sin perjuicio de haber sido plasmadas simultáneamente en una misma acta de comprobación.

No obstante, lo cierto es que no puede soslayarse el hecho de que, de acuerdo con las previsiones dispuestas por la Ley de Procedimiento de Faltas, en concordancia con el ordenamiento jurídico establecido por la Constitución Local, la promoción de la acción pública se encuentra indubitadamente a cargo del Ministerio Público Fiscal, cuya función es la de promover la actuación de la justicia en defensa de la legalidad y de los intereses generales de la sociedad, velar por la prestación del servicio de justicia y procurar, ante los tribunales, la satisfacción del interés social.

De esta forma, debe asegurarse una estricta separación entre las funciones de acusar y sentenciar, lo cual resulta indispensable a fin de resguardar la imparcialidad y la defensa en juicio.

En virtud de la referido, resulta indispensable prestar una especial atención a las reglas constitucionales que *sub examine* estructuran el sistema acusatorio, el debido proceso, y que establecen las competencias y atribuciones del Ministerio Público Fiscal de la Ciudad en esta jurisdicción (arts. 13.3, 124 y 125, CCABA).

Por tal motivo, en atención a las consideraciones expuestas en los párrafos precedentes y a la unicidad de la imputación expuesta por parte del Ministerio Público Fiscal, lo cierto es que, no corresponde adoptar otra medida distinta a la absolución en relación al hecho previamente referido.

Por las consideraciones precedentemente expuestas, **RESUELVO:**

I.- ABSOLVER a LOPEZ ROXANA EDITH, [REDACTED], de las demás condiciones personales obrantes en autos, en relación con la infracción prevista y reprimida en el art. 6.1.94 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 contratos conexos, de acuerdo con las consideraciones de hecho y de derecho precedentemente formuladas.



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

LOPEZ -, ROXANA EDITH SOBRE 4.1.22 - EXHIBICION DE DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Número: CAU 7384/2020-0 -

CUIJ: CAU J-01-00015839-5/2020-0

Actuación Nro: 2688966/2021

II.- ABSOLVER a LOPEZ ROXANA EDITH, [REDACTED], de las demás condiciones personales obrantes en autos respecto de la infracción prevista en el art. 6.1.8, 2° párrafo de la Ley 451, por ausencia de acusación Fiscal.

III.- SIN COSTAS.

No siendo para más, a las 14.45 hs, el Sr. Juez da por finalizado el acto. A continuación, firma digitalmente, por ante mí, de lo que DOY FE.



Poder Judicial
Ciudad de Buenos Aires