

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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

Ciudad de Buenos Aires, 28 de noviembre de 2018

Hora de inicio: 10:30 horas

**"BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE
SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION"**

Causa nro. 27617/2018 Registro Interno: 1340/18-F

Tipo de audiencia: Audiencia de juicio.

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

Prosecretaria Coadyuvante: Natalia S. Frenkel

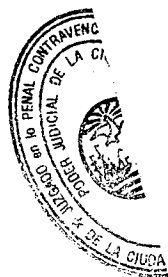
Imputado: Alfredo Bellini Marco [REDACTED]

Defensor particular: [REDACTED]

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. 111 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a saber: Acta de Comprobación nro. N° I00087868 (fs. 05) según el cual el día 16m de julio de 2018 a las 19:29 horas en Av. Córdoba 700, se habría constatado la falta consistente en "7550 Explotar sin autorización para prestar el servicio". ----- 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 27 de julio 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 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. -----

Cuestiones preliminares.-----
Defensor Particular: No tengo cuestiones preliminares, ratifico los argumentos en el descargo administrativo; como el escrito de defensa interpuesto.-----

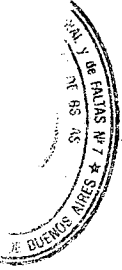
Juez: Tiene que reproducirlo en esta audiencia.-----

Defensor Particular: se va a reproducir tratando de ordenar como medida preliminar voy a sostener el pedido de absolución de mi cliente por cuestiones de forma y cuestiones de fondo. -----

Por forma sostengo la nulidad del acta por el grave defecto formal que padece la misma y; eventualmente, independientemente de la validez o no del acta como instrumento la sanción impuesta en el acta es inexistente. Por eso se solicita la absolución por inexistencia de la infracción.-----

Si se entiende que cumple la validez en el marco del art. 3 y 5 de la Ley 1217, igual sostengo que la infracción es inexistente.-----

Hay un nuevo sistema de multas efectuadas por teléfono, que se plasman en un acta de infracción N° I00087868 y después tiene un formulario que difiere en su número. El acta la reconozco como la de fs.5, no así la de fs. 4, hay un número de acta que difiere del acta de comprobación.-----



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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

El acta obrante a fs. 5 es nula al no poseer firma, posee los datos del agente Gisela Robledo, es un defecto propio del sistema que no puede ser imputable a mi asistido, tampoco hay firma digital, viola el art. 3 inc. "G" de la ley 1217.-----
Motivo por el cual viola el art. 5, porque deben darse los requisitos taxativos del artículo 3.-----
Viola el inciso b del art. 3 de la Ley 1217, sanción genérica. Más allá que mi cliente no realiza ni remis, ni taxi ni transporte escolar, no sé la calificación de conducta reprochable. Que hizo para que tenga esa infracción, y cual es la normativa de la que me tengo que defender.-----
La explotación sin autorización es por remis, o transportes escolar o taxis; por lo cual atacaré los tres.-----
En observaciones refiere "operativo conjunto con gort conductor al momento de ser detenido no contaba con habilitación correspondiente transportaba al pasajero [REDACTED]". Refiere entonces a habilitación correspondiente. Ahora me pregunto de que? de remis, de transporte o de taxi? No lo sé, porque no lo dice, por eso se viola el art. 3 de la Ley 1217.-----
En relación al [REDACTED] Se tendría que librar oficio, que persona tiene ese tipo de número de DNI?, dio cualquier número. Esto viola el inciso f del art 3 de la Ley 1217, cuando Gisela Robledo tiene la obligación de incorporar testigos o pasajeros, debería haber cotejado si existe y ver el documento. -----
Declara haber solicitado servicio por UBER violando la ley 451 art. 4.1.7, volvemos al castigo genérico, y porque quiere aplicar tratando de dar estricto cumplimiento al art. C de la ley 1217. Habla de habilitación de remis, transportes escolares y de transporte de taxi. El código de Habilitaciones también habla de remis, escolares y taxi; motivo por el cual para no ser confuso me detengo en estos argumentos en cuanto a la forma del acta.-----
Terminando en la aclaración de las observaciones, no se encuadra ni califica la conducta, en ningún momento refiere qué habilitación se le exigió, y cual



mi cliente refirió no poseer. No sabemos si fue detenido por no tener habilitación para remis, escolares o taxi; si eventualmente hubiese realizado un transporte comercial sin habilitación, le deberían haber retenido la documentación que no se la retuvieron; si el auto.-----

Por eso ataco el contenido del acta de comprobación.-----

Este sistema digital ya lo advirtieron en sede administrativa efectuando el archivo de otras actas por defecto formal, porque los controladores advertían que no había firma; hasta que advirtieron que existe en el sistema SAIJ un formulario anexo donde refiere la firma digital de Gisella Mariel Robledo.----

Incorporan a los efectos de subsanar la falta de firma digital, es un formulario (obrante a fs. 4) donde si surge una firma digital. La firma digital quieren subsanarla, entendiendo que se da cumplimiento al art. 9 y 10 de la Ley 1217. La firma digital mencionada son para faltas cometidas en la vía pública, las fotomultas, infracciones. En este caso es una cuestión comercial por no poseer habilitación.-----

El inciso c dice, sello, firma y cargo; en cuanto a la firma digital sólo dice el nombre; el número de acta es referencial? No. La de fs. 5 es otra. Todos los demás datos si coinciden, la pregunta es, que tengo que tomar como acta de infracción? La obrante a fs. 4 o la de fs. 5? Entiendo que corresponde que tome como acta de comprobación la de fs. 5 y solicitando la nulidad por defecto formal de la misma.-----

Sr. Juez: Estoy en condiciones de resolver la primera incidencia.-----

No comparto ninguno de los argumentos formulados por la defensa, tengo dicho en reiterados precedentes que tienen naturaleza jurídica de *notitia criminis*, anoticiamiento del hecho; brindada en el acta las circunstancias de hecho, modo y lugar; siendo que con eso es suficiente para el ejercicio de la defensa. No se le puede exigir que califique legalmente el acta porque no es su función, tiene que decir cuál es el hecho que se le enrostra.-----

Dado que es un anoticiamiento la interpretación de este tribunal que coincida con el tribunal es que no son requisitos *ad solemnitatem* sino que las mismas son *ad probationem*, con que se puedan identificar los elementos que no impidan el ejercicio de la defensa, el acta es válida.-----

En relación a la firma digital, esto ha sido objeto de un criterio general de actuación de la Subsecretaria de Justicia respecto de los controladores administrativos de gobierno, me sorprende que esta disposición generaba la invalidez del acta.-----



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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

El acta puede estar acompañada, tal es el caso por ejemplo del acta circunstanciada que se acompaña al acta de comprobación; el acta de fs. 4 puede integrarse al acta de fs. 5 y no implica que sean hechos distintos por tener distinta numeración.-----

Cuestionar la firma digital, sería estar en contra de las disposiciones de gobierno en relación a la firma digital. Hasta de hecho, los decretos y resoluciones del Poder Ejecutivo se firman con firma digital, sólo basta que la firma permita identificar al funcionario; sólo él tiene ese token o clave habilitada; el contexto de firma digital.-----

Las actas son absolutamente válidas, se está defendiendo el ciudadano de no tener habilitación para el transporte de pasajeros, esa habilitación en los términos del art. 4.1.,7 y concordantes. Más allá que no lo diga el acta de comprobación se consolida con el resto de la actividad administrativa, incluso la efectuada por el controlador.-----

RESUELVO: NO HACER LUGAR en relación a la invalidez del acta por su contenido formal y continuaremos con la parte material.-----

S.Sa. requiere a la Defensa Particular si habrá de producir prueba alguna.-----

Defensor Particular: No produciré prueba alguna, es una cuestión de pleno derecho.-----

Sr. Juez: concede la palabra al Defensor Particular a efectos de alegar.-----

Defensor Particular: Como ya dije en escritos referenciados, el no tener habilitación es una recalificación del controlador administrativo de faltas, porque el acta no debería dar lugar a interpretación. Mi cliente fue sancionada conforme acta de infracción Ley 451 art 4.1.7 de la simple lectura surge que lo que se sanciona es no poseer habilitación para remis, transportes escolares y taxis.-----

Mi cliente no realiza ni el servicio de remis, ni de escolares ni taxi, este inexistente pasajero [REDACTED] refiere haber solicitado el servicio a través de la aplicación UBER, y esto es correcto.-----



La aplicación denominada "UBER" es un nexo por el cual un pasajero se contacta directamente con mi cliente, en este caso Bellini Marco -quien también tiene la aplicación-, este William Paz no llama por teléfono a una remisería, no pide la asignación del viaje, no es la remisería quien le dice "lleva a William a tal destino", contacta directamente a mi cliente; y mi cliente puede aceptar o no el viaje. Cuando acepta se establece un contrato entre partes, es un contrato privado de pasajeros, de transporte.-----
Está claramente descripto en el art. 1280 del CCyCN, en 2015 cuando se unifica código civil y comercial se incorpora una nueva figura de Transporte Privado de Transporte.-----
Refiere el art. 1280 *"Hay contrato de transporte cuando 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"*, y el Artículo 1281 dispone que las normas se aplican ante la ausencia de leyes especiales, no hay Ley en CABA que regula el transporte por aplicación de teléfonos móviles.-----
Inicialmente esta aplicación, en CABA trató de tildarla de ilegal, el transporte privado de transporte es lícita en la República Argentina. Este argumento de la actividad ilícita se vio truncada cuando en Mendoza se "legalizo" UBER, que es un error fáctico y jurídico. En la Ley N° 9048 reglamentó el contrato de transporte privado, en la provincia una actividad puede ser lícita e ilícita en el país? Mendoza tomo la iniciativa de reglamentar una actividad lícita en el ámbito de la República Argentina.-----
Con esa reglamentación empezaron a existir propagandas en Canal 13, Diario la Nación, cualquier medio de comunicación. Hoy es sponsor de la AFA, están promocionando actividad lícita o están haciendo apología del delito?---
Esta actividad lícita no está reglamentada, el Código de Habilitaciones aclara taxativamente y refiere cuáles son las obligaciones y habilitaciones para remis, taxi y transportes escolares; nada dice sobre lo que debería ser para contrato privado de transporte, en CABA no está reglamentado.-----
Mi cliente no está reglamentado, en algún momento lo googleo, y yo digo la no reglamentación es prohibitivo para que pueda hacer lo que dice el art. 19 de la Carta Magna, que todo lo que no está prohibido está permitido".-----
Si lo que no está prohibido, está permitido, si en CABA no está Reglamentado, no está prohibido, por el cual ejercicio la actividad.-----
Podría haber sido distinta la estrategia, no hay modo de probar que el agente haya probado que estaba con la aplicación, podría haber dicho que no había



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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

forma de acreditar que el cliente no tenía aplicación; no le puede revisar el teléfono.-----

No hay nada que ocultar estabas realizando actividad lícita por arts. 1280 y 1281 del C.C.y C.N aplica ante la falta de reglamentación en CABA.-----

Asimismo hay un precedente en el Fallo Quevedo de este mismo fuero en la causa 11465/16 resuelto por el Juzgado 31 mediante sentencia firme del 3/2/2017 que determinó que la actividad de una persona que hace UBER es distinta al remis, y que no se le puede exigir la misma.-----

No se puede aplicar a mi cliente analógicamente la actividad de remis, cuando trabaja para si, es monotributista, no trabaja para una remisería, me pregunto, como podemos hacer para que en la calle no tenga problemas? Como no hay reglamentación, le dije, podes ser hipócrita mentir ir al gobierno y pedir una habilitación para remis, pero teniendo que mentir porque no es esa realmente la actividad que se realiza. Para suplir esta omisión tenés que acomodarte a la reglamentación vigente, que es más cercana que es la de remis. Que es lo que pasa, cuando llega al Gobierno le van a preguntar, o solicitar los datos y la habilitación de la remisería en la que trabaja? A lo que mi cliente respondería: no trabajo en una remisería, trabajo para mi. Y la respuesta a ese respecto es; si no trabaja en una remisería, no puede sacar la habilitación.-----

Aun siendo hipócrita y querer sacar habilitación que no le corresponde, le merece que tenga una sanción.-----

Por lo expuesto, solicito a S.Sa, por inexistencia de la falta enrostrada, la absolución de mi cliente. -----

Sr. Juez: Concede la palabra al Sr. Bellini, a fin de hacer uso de entenderlo pertinente, de su derecho a la última palabra.-----

Sr. Bellini: No haré uso de la palabra, comparto lo dicho por mi abogado.----

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

Hay varias cuestiones, a criterio del juzgado las cuestiones extrínsecas ya se encuentran validadas, me voy a expedir sobre las cuestiones materiales, en tanto ya me he expedido en relación a la validez extrínseca del acta de comprobación. -----



Por lo cual, en relación al contenido material del acta de infracción, sostengo que: -----

I.- APLICACIÓN PLATAFORMA INFORMÁTICA: UBER-----

Que, en primer término a fin de resolver las presentes actuaciones se torna de relevancia el análisis del tipo de actividad realizada por el Sr. Bellini Marco Alfredo, 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

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 CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

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 descrita 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 si 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. 6.1.49 segundo párrafo de la Ley 451, que expresa "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 N° I00087868, la falta estipulada en el Artículo 4.1.7 Ley 451, del cual se desprende que : "El/la titular o responsable de un servicio de taxis, de transporte de escolares, de remises que lo explote sin la autorización para prestar el servicio establecida por la normativa vigente, es sancionado/a con multa de diez mil (10.000) unidades fijas, y la inmovilización del vehículo".-----

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 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: -----



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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

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 ~~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 descrito 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 descrita por el Sr. Bellini - actividad de transporte por intermedio de la aplicación UBER- no se encuentra entre aquellas en virtud de las cuales se le requiere al servicio de remis habilitación para prestar el servicio, debiendo descartarse entonces la utilización de dicha figura.

V.- FALTA DE PERTINENCIA DE INTERVENCIÓN FISCAL.

Asimismo, no puede dejar de resaltarse que el Sr. Fiscal Coordinador, Dr. Gonzalo VIÑA, a fs. 39 de las presentes actuaciones, expresa que "(...) **tampoco se advierte que se encuentre comprometido el interés general de la sociedad o esté directamente involucrado el orden público constitucional (art. 17, incs. 1, 2 y 5 LOMP) (...)** estimo que no resulta pertinente la **intervención del Ministerio Público Fiscal**" (sic).

En virtud de las manifestaciones vertidas, claramente se desprende que, quien representa los intereses de la sociedad en nombre del Estado; entiende que el tema traído a estudio, no constituye temática que requiera acción directa de su parte, ya que UBER no compromete el interés general ni involucra el orden público constitucional por lo que mal podría ser tratado como un servicio público.

Ahora bien, si el caso fuera por una infracción cometida en el marco de la Ley de Faltas -por alguna de las causales previstas en afectación a la prestación de servicio público-, la intervención del mismo devendría obligatoria; en tanto es el Fiscal en representación del poder de policía que detenta el Estado, quien debe velar por la salvaguarda y seguridad de la supuesta prestación en infracción.

De ello se desprende que no se trata en autos, cabe resaltar, por lo manifestado por el Sr. Fiscal, de una afectación a un servicio público de pasajeros.

VI.- 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





FALTAS Nº 7

JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO PENAL CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS Nº 7

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

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. -----

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.-----

VII.- 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-----

2 http://www.sajj.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 CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS N° 7

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

La Sala "M" de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, en su pronunciamiento en los autos "Van Thienen, Guillermo Federico y otro c/M.B. Desarrollos Inmobiliarios S.A. s/daños y perjuicios", expediente n°109, del Juzgado Civil n°109, ha expresado: *"Cabe recordar que el tema de los contratos conexos -como son los de constitución del fideicomiso inmobiliario, de adhesión y de transferencia del dominio fiduciario- y que se encuentran regulados en el nuevo Código Civil y Comercial que entrará en regir en agosto de este año, no es nuevo en nuestro derecho y la cuestión quedó reflejada en el despacho de la Comisión n° 3 de las "XVII Jornadas Nacionales de Derecho Civil" realizadas en Santa Fe en 1999, en donde se dijo que "Habrá contratos conexos cuando para la realización de un negocio único se celebran, entre las mismas partes o partes diferentes, una pluralidad de contratos vinculados entre sí...", agregando que la vinculación debía medirse "...a través de una finalidad económica supracontractual, verificada jurídicamente en la causa subjetiva u objetiva, en el consentimiento, en el objeto o en las bases del negocio"*³

La importancia de entenderla como una red comercial, 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) y la normativa vinculada a contratos de consumo.

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? 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

http://www.saij.gob.ar/docs-f/codigo-comentado/CCyC_TOMO_3_FINAL_completo_digital.pdf. Código Civil y Comercial Comentado - Página 495
<http://www.nuevocodigocivil.com/wp-content/uploads/2015/06/Sentencia-23.pdf>

<http://www.nuevocodigocivil.com/wp-content/uploads/2015/06/Sentencia-23.pdf>

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 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. -----



VIII.- SOBRE LA RESPONSABILIDAD. -----

Mucho se ha discutido en relación a la garantía de seguridad que debe primar y garantizarse en relación 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 el 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. -----

IX.- 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. -----



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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

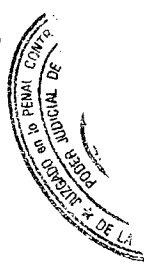
Esta modalidad de contratación, se incorpora en el marco de la denominada "economía colaborativa", en virtud de que importa "una interacción entre dos o más sujetos, a través de medios digitalizados o no, que satisface una necesidad real o potencial, a una o más personas. Es lo que antes se conocía como 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)"⁴ -----

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.-----

La Sala I de la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso, Administrativo y Tributario, en un fallo del 22 de junio del 2018 en relación a demanda presentada por una usuaria contra Mercado Libre, "las juezas Mariana Díaz y Fabiana H. Schafrik y el juez Carlos F. Balbín consideraron que a la plataforma le cabe la ley de defensa del consumidor. Díaz citó jurisprudencia al decir que Mercado Libre "interviene -y por ende es responsable- desde el mismo momento en que, creando apariencia, logra atraer para sí la confianza de sus clientes", la cual "constituye la fuente primaria de sus obligaciones" y también "de sus ganancias". "Sea cual sea el argumento que se tome, no es discutible que Mercado Libre es

⁴ <https://www.fundacionaquae.org/wiki-aquae/innovacion/la-economia-colaborativa/>

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



un intermediario que integra una cadena comercial", indicó Díaz en base al fallo de la Cámara Nacional en lo Civil, Sala "K", en los autos "Claps, Enrique Martín y otro c/ Mercado Libre S.A. s/ daños y perjuicios"⁵. (el resaltado nos pertenece).-----

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 de contratación informática, 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"*.-----

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 el Sr. Fiscal en las presentes actuaciones; 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: -----

⁵ <https://www.perfil.com/noticias/sociedad/mercado-libre-debe-cumplir-con-la-ley-de-defensa-del-consumidor-e-indemizar-a-un-usuario.phtml>

<https://www.perfil.com/noticias/sociedad/mercado-libre-debe-cumplir-con-la-ley-de-defensa-del-consumidor-e-indemizar-a-un-usuario.phtml>



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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

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.-----

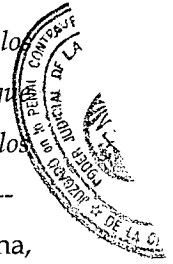
Destaca el Relator así, la importancia de incorporar y reglamentar en la normativa interna, aquellos aspectos particulares que han de tener determinados actos jurídicos ante el advenimiento de nuevas tecnologías y de la economía colaborativa.-----

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

X.- MODIFICACIÓN AL SISTEMA DE SANCIONES PARA INFRACTORES DE TRÁNSITO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y DE CARGAS. INAPLICABILIDAD AL CASO DE SERVICIO DE TRANSPORTE POR PLATAFORMA UBER.-----

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. El/la titular o responsable de un vehículo que transporte pasajeros y que lo explote sin la autorización y/o habilitación para prestar 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. -----

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. -----



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

BELLINI MARCO, ALFREDO SOBRE 6.1.49 BIS - PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TAXIS SIN HABILITACION

Número: CAU 27617/2018-0 -

CUIJ: CAU J-01-00054609-3/2018-0

Actuación Nro: 12403345/2018

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. -----

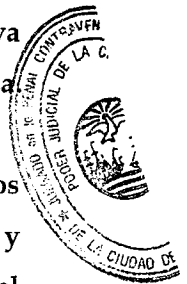
XI.- CONCLUSIONES.

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



Como expresa Stephen Hawking, la inteligencia es la habilidad de adaptarse a los cambios; debiendo entonces aggiornarse al uso de las nuevas tecnologías; adaptando y reglamentando lo pertinente para la utilización segura de las mismas sin menoscabar el derecho a la actividad comercial de los/as ciudadanos/as; así como de elección de los/as usuarios/as de transporte.

Por todo ello, **RESUELVO:**

I.- **ABSOLVER** a **BELLINI MARCO, ALFREDO** [REDACTED], de las demás condiciones personales obrantes en autos, en relación con la infracción prevista y reprimida en el 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 contratos conexos, de acuerdo con las consideraciones de hecho y de derecho precedentemente formuladas.

II.- **SIN COSTAS.**

III.- Consentida la misma o firme que fuere, líbrese oficio al registro de antecedentes de faltas para su registro y al Controlador Administrativo de Faltas Nro. 31 para su conocimiento.

No siendo para más, a las 11:50 hs., se da por finalizado el acto, firmando los comparecientes después de S.Sa. por ante mí, de lo que DOY FE.

FMDO
Dra. Natalia S. Frenkel
Prosecretaria Coadyuvante

FMDO
Dr. Javier Alejandro Bujan
Juez

PARA CONSTANCIA.////

La Defensa Particular y el encartado BELLINI CONSIENTEN expresamente la sentencia por lo que la misma adquiere FIRMEZA.-

FMDO.
Dra. Natalia S. Frenkel
Prosecretaria Coadyuvante