

Título: Uber, el principio de legalidad y la jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia de Buenos Aires

Autor: Pérez Sánchez, Luis Francisco

Publicado en:

Cita: TR LALEY AR/DOC/3303/2021

Sumario: I. Introducción.— II. El período de oscuridad: algunos primeros precedentes judiciales en el ámbito de la CABA en materia penal, contravencional y de faltas.— III. El valor del principio de legalidad en el derecho constitucional y los requisitos del hecho punible. Sus orígenes, fundamentos y valores.— IV. Las primeras luces: los servicios de transporte tradicionales son distintos al servicio ofrecido por los conductores que utilizan la app de Uber. La aplicación del principio de legalidad.— V. La última claridad: la aplicación del Código Civil y Comercial de la Nación.— VI. Conclusión.

(\*)

## I. Introducción

Hace ya algunos años Uber comenzó a ofrecer su servicio de intermediación digital para el transporte en la Ciudad de Buenos Aires y varias otras ciudades en Argentina. El servicio tuvo una amplia recepción por parte de los consumidores por sus especiales particularidades: se puede conocer quién es el conductor y calificarlo; permite conocer el precio estimado antes de pedir el servicio; se puede abonar con medios de pagos electrónicos; permite conocer el recorrido de antemano; se lo puede requerir desde el propio domicilio y esperar su llegada; entre muchos otros beneficios.

Es de público conocimiento que diversas agrupaciones de propietarios y peones de taxis iniciaron una batería de medidas —manifestaciones, cortes de calles, acciones judiciales, agresiones físicas y verbales— para evitar que el servicio funcione en el país, a partir de muy variados argumentos. Se definió entonces rápidamente la contienda: taxis vs. Uber.

Dicho lo anterior, cabe preguntarse, ¿es el mismo servicio el que prestan los conductores que utilizan la aplicación de Uber, que el de los taxis y remises?, ¿puede aplicársele a este servicio el mismo régimen jurídico que a los servicios de transporte tradicionales? Luego de un variado e interesante debate, la Justicia Penal, Contravencional y de Faltas ("PCyF") de la CABA ha decidido finalmente a favor de la legalidad del servicio, diferenciándolos y señalando que no corresponde aplicarle a dicho servicio un régimen jurídico que le es ajeno y poniéndole un punto final a la discusión sobre la legalidad o no de la actividad. Como se verá a lo largo del análisis, ante la ausencia de una regulación legal específica, le corresponde la aplicación del Código Civil y Comercial de la Nación.

Para analizar el asunto haciendo hincapié en cómo juega el principio de legalidad constitucional en el debate, se realizará en primer lugar un repaso del breve período de oscuridad, es decir, de las primeras (aunque pocas) sentencias contrarias al reconocimiento de la legalidad del servicio; en segundo lugar, se analizarán los fundamentos del principio de legalidad constitucional, sus orígenes, su sentido último; en tercer lugar, se observarán las primas luces, es decir, las sentencias que sostuvieron la diferencia sustancial entre los servicios tradicionales de transporte y el prestado a través de Uber, y la imposibilidad de aplicarle a este un régimen ajeno; en cuarto lugar, se analizará la última claridad interpretativa, es decir, la aplicación del Código Civil y Comercial de la Nación a la actividad desarrollada a través de la app de Uber. Por último, se realizará una breve conclusión.

II. El período de oscuridad: algunos primeros precedentes judiciales en el ámbito de la CABA en materia penal, contravencional y de faltas

Algunas de las primeras sentencias en el ámbito de la CABA afirmaron que para permitir el funcionamiento de un servicio de transporte debía existir una habilitación del Estado. A partir de esta premisa, la Justicia de la CABA elaboró sus sentencias, aplicando normas diseñadas para circunstancias lejanas de las que Uber presenta como intermediario del servicio de transporte. Veamos algunos ejemplos:

El Juzgado en lo PCyF N° 4 de la CABA sancionó a un conductor que utilizaba la app Uber al entender que "la ausencia de reglamentación local de una actividad lucrativa (como en este caso), no sirve de excusa para ejercerla de facto, y como corolario de ello resulta patente la existencia de la falta en trato. El menú de actividades comerciales y/o lucrativas permitidas por el Código de Habilitaciones y Verificaciones, es taxativo. Cualquier novedosa explotación comercial que se intente debe sujetarse a los requisitos exigidos para alguna de las actividades previstas en el Código de Habilitaciones y Verificaciones aludido, si esto no es posible el administrado no está facultado para ejercerla clandestinamente. En su caso, deberá judicializar la cuestión, en miras a resolver el conflicto, dentro del fuero contencioso administrativo de la Ciudad" (1).

En el mismo sentido, el Juzgado en lo PCyF N° 16 de la CABA, entendió que "el servicio de transporte de

pasajeros se encuentra reglamentado por el Código de Habilitaciones y Verificaciones en el Capítulo 8.4 —ley especial— a) 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 (8.4.1)" (2).

En este breve período jurisprudencial de la CABA subyace, como se dijo arriba, el preconcepto de que, para todo tipo de transporte, aun el prestado entre particulares, debe existir una habilitación estatal expresa. De esta premisa surgen grandes malabares interpretativos y argumentales: las sentencias manifiestan, comparadas entre sí, una especie de esquizofrenia jurídica, observándose un distanciamiento del operador jurídico de la realidad. En algunos precedentes se exige una habilitación, pero no se define cuál de ellas; o se exige la de taxis; o la de remises; en algunos casos se configura una contravención; en otros una falta, etc. Se trata, como dijimos, de un período de oscuridad en el que se fuerza la aplicación de normas a un servicio nuevo que no ha sido específicamente regulado.

III. El valor del principio de legalidad en el derecho constitucional y los requisitos del hecho punible. Sus orígenes, fundamentos y valores

El peligro de un exceso punitivo en materia de derecho penal ha sido históricamente un asunto de vital importancia para los juristas. A lo largo de la historia los sistemas jurídicos han avanzado para evitar la posibilidad de estos excesos; así es que surge el principio de legalidad que entra en juego cuando el adversario del ciudadano no es un par sino el Estado.

La herramienta esencial para controlar los posibles desbordes es entonces este principio que aspira a evitar el accionar punitivo arbitrario del Estado contra los ciudadanos o habitantes (3). Se trata de uno de los postulados básicos del derecho penal, cuyo origen se remonta a la Ilustración y al constitucionalismo del siglo XVIII.

Como antecedente debe recordarse la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789, que en los arts. V y VIII establece los principios de legalidad, irretroactividad, lesividad y necesidad (4); es decir que, conforme la Declaración mencionada, solo puede prohibirse la acción que genera un daño; solamente la ley puede obligar una prohibición si la ley es previa al hecho; y solo debe pensarse lo estrictamente necesario (5). Muy anterior en el tiempo, la restricción al poder del Estado encuentra un precedente en los comienzos de la República Romana, con la Lex Valeria de Provocatione (499 a.C.), que "sometió al requisito de la confirmación por la ciudadanía de las sentencias capitales pronunciadas por los magistrados" da el inicio a un proceso penal más evolucionado (6).

En nuestro país la legalidad de la punición penal remite al art. 18 de la Constitución Nacional ("CN") que señala: "Ningún habitante de la Nación puede ser penado sin juicio previo fundado en ley anterior al hecho del proceso". La garantía de la legalidad se integra con lo dispuesto en el art. 19 de la CN que señala que, por fuera de las prohibiciones de la ley, queda la libertad humana, puesto que "[n]ingún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe". No puede omitirse señalar que estas garantías descansan filosóficamente en el principio de igualdad del art. 16 de la CN, que señala que "[l]a Nación Argentina no admite prerrogativas de sangre, ni de nacimiento: no hay en ella fueros personales ni títulos de nobleza. Todos sus habitantes son iguales ante la ley (...)" ; es decir, no cabe duda de que, si se decide la suerte de un individuo sin una ley previa que prohíba la conducta que se le imputa, estaríamos ante un trato desigual dado al individuo frente a la comunidad, que atenta claramente contra la noción básica de la igualdad (7).

La propia Constitución de la CABA señala en su art. 13, inc. 3: "Rigen los principios de legalidad, determinación, inviolabilidad de la defensa en juicio, juez designado por la ley antes del hecho de la causa, proporcionalidad, sistema acusatorio, doble instancia, inmediatez, publicidad e imparcialidad. Son nulos los actos que vulneren garantías procesales y todas las pruebas que se hubieren obtenido como resultado de estos", por lo que naturalmente el juego de valores mencionados arriba se reafirma en la regulación constitucional local (8).

Para la configuración de la pena el hecho punible requiere la existencia de una ley emanada del Congreso (en nuestro caso concreto, de la Legislatura de la CABA) de modo que la conducta sea incluida en "el ámbito de lo prohibido" (art. 18 de la CN) y que no se aplique "por vía de una interpretación analógica de la ley sancionada, pues ello significaría no solo la abolición de la garantía de la ley previa del art. 18 de la CN y la facultad privativa de la ley para obligar o prohibir art. 19 de la CN, sino la conculcación de la división republicana de poderes (art. 1º de la CN), por cuanto el juez usurparía el poder del legislador" (9). Es decir que la analogía, mal utilizada crea de por sí una prohibición que no fue prevista por la legislatura y convierte al juez en juzgador y, en simultáneo, en legislador. La analogía es, según Ferrater Mora, entre otras cosas, "la

atribución de los mismos predicados a diversos objetos" (10).

Es decir que nuestro derecho constitucional en materia penal ordena desde su origen histórico el respeto al principio de legalidad y toda conducta por parte del Estado contraria a este principio fundamental configura un sometimiento inconstitucional. Como se verá en el apartado siguiente, en el caso que nos ocupa, los precedentes mencionados omitieron la aplicación de este principio, utilizando normas prohibitivas que no fueron diseñadas por el legislador para el servicio de intermediación que provee Uber.

Vale recordar que en materia de derecho penal está prohibida la analogía cuando perjudica al reo, es decir, la analogía *in malam partem*. Por el contrario, la analogía *in bonam partem*, que beneficia al reo, está legitimada en el ámbito de la aplicación de la ley penal. Se permite entonces cuando se atenúa o bien excluye la responsabilidad y se encuentra prohibida cuando se perjudica al individuo (11). Esta práctica interpretativa impide, por ejemplo, asignarle la figura de robo "con arma" —que actúa como agravante— al delito realizado con una piedra, "al no asumir el objeto el carácter de arma impropia" (12). Es decir, no puede asignársele a la piedra el carácter de arma "por analogía", sobre todo si, como dijimos, la analogía perjudica al imputado. La prohibición de la analogía no solo rige en materia de derecho penal sino también en la aplicación del derecho tributario. Sobre el punto se ha afirmado en un detallado análisis del tema que "[u]na de las consecuencias más importantes que se extraen del principio de tipicidad es, según una opinión muy generalizada, la exclusión o prohibición de la analogía. Una explicación común de esta conclusión es considerar que mediante la analogía se crea una norma nueva y, por tanto, se infringe dicho principio" (13).

IV. Las primeras luces: los servicios de transporte tradicionales son distintos al servicio ofrecido por los conductores que utilizan la app de Uber. La aplicación del principio de legalidad

Luego de un breve tiempo los operadores jurídicos comenzaron a ver que efectivamente, el servicio de transporte ofrecido por quien conduce un taxi o remis es a todas luces diferente del que ofrece alguien que conduce un automóvil utilizando la aplicación de Uber. Y es por ello por lo que no puede aplicarse a ambos el mismo régimen. Veamos este punto con mayor detalle:

En primer lugar, la solicitud del servicio es diferente en tanto el conductor que utiliza la app de Uber ofrece un servicio "puerta a puerta". Quien va a utilizar el servicio debe descargar la aplicación, solicitar un viaje indicando origen y destino, y un conductor, entre los muchos que recibe el pedido, podrá aceptarlo. El pasajero contará entonces con información del conductor, el importe, el tipo de vehículo, la duración del viaje, monto y la calificación del conductor. La calificación habilita la posibilidad de contar con un conductor que ya ha sido evaluado favorablemente por otros pasajeros. Cuenta además con sistemas de seguridad, como el seguimiento del viaje por GPS, y un sistema que permite detectar si en el viaje se prolonga más de lo debido (14). Los taxis, en cambio, cuentan con la exclusividad de los pasajeros que circulan por la calle. Se los identifica con facilidad en la vía pública y se los requiere con una señal de la mano; cuentan además con lugares exclusivos para taxis (aeropuertos y terminales) y se les paga una tarifa definida por una autoridad gubernamental según lo define en cada caso el reloj. Por último, los remises gestionan el servicio a través de "agencias" a las que se accede telefónicamente. Una vez terminado el viaje el remis vuelve a la agencia a esperar otro llamado, es decir que se gestiona desde un lugar fijo y físico.

El error reside entonces en pretender aplicar a un servicio las reglas diseñadas para otro, cuando debe observarse que ambos son sustancialmente diferentes entre sí. Como si se pudiera aplicar a Netflix el mismo régimen jurídico que el aplicado a la televisión tradicional, o a las propiedades que se alquilan vía Airbnb, el régimen legal de los hoteles.

Luego de un período de debate sobre estos puntos la Justicia en lo Penal, Contravencional y de Faltas de la CABA, concluyó que el servicio brindado mediante la utilización de Uber es sustancialmente distinto al ofrecido por los medios de transporte tradicionales (taxis y remises). Así se definió en los casos "Corrales" (15), "Bellini" (16), "Gimeno" (17), entre otros (18).

En el primero se consideró que era necesario "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: Atento que el servicio brindado no fue efectuado por auto con habilitación de taxi, y que este no pudiera haberse confundido con dicho tipo de servicio por haberse pintado por colores amarillo y negro que pudieran generar confusión en relación a que se trataba del mismo, no se encontraba en las calle so 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".

Luego el propio Tribunal Superior de Justicia de la CABA puso un definitivo final al debate, señalando: "El vacío normativo que se advierte en la materia transfiere al poder judicial la responsabilidad de dirimir conflictos no regulados, sin caer en interpretaciones extensivas de las reglas penales disponibles, lo que implicaría la

afectación de principios constitucionales. Digo transfiere porque la cuestión de cómo han de operar estas nuevas formas de actividad, con el uso de otras tecnologías y de diferentes regímenes que los ya consolidados en el transporte de personas es competencia de otros poderes del Estado". Y que "UBER tiene personería, muchas personas que trabajan en ese espacio y muchas otras que requieren su servicio como usuarias. La falta de un régimen legal y reglamentario que defina los marcos en que debe actuar viene generando problemas muy distintos, afectaciones a derechos individuales y colectivos, conflictividad con otros prestatarios de transporte, todo lo cual debe tratarse en conjunto y frente a los que la respuesta penal es siempre insuficiente (19).

En línea con esta doctrina judicial del Tribunal Superior de Justicia es que no puede prohibirse una actividad aplicando un régimen normativo que no le corresponde, del mismo modo que tampoco puede prohibirse una actividad que no ha sido expresamente prohibida, puesto que tal temperamento es contrario al principio contenido en el art. 19 de la CN. Corresponderá, si se considerara pertinente, que se elabore una legislación propia y específica para el nuevo servicio, puesto que la aplicación de un régimen jurídico ajeno convertiría, como se dijo arriba, al juez en juzgador y legislador. Este fue el temperamento que tomó, por ejemplo, la Provincia de Mendoza que reguló el transporte privado a través de plataformas electrónicas (20).

#### V. La última claridad: la aplicación del Código Civil y Comercial de la Nación

El art. 1280 del Código Civil y Comercial de la Nación ("Cód. Civ. y Com.") dice: "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". Hay entonces una persona que transporta y se obliga a transportar a otra, por medio de un contrato, y a cambio de un precio. Bajo este régimen se ha interpretado finalmente la actividad de los conductores que conducen utilizando la aplicación de Uber, quien facilita la contratación a través de su plataforma digital.

La Justicia en lo PCyF de la Ciudad de Buenos Aires señaló: "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 art. 970 (...). 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".

También que "[e]sta nueva modalidad especial de contratación informa 'tica, 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 art. 14 garantiza el derecho a trabajar y ejercer toda industria lícita"; y el art. 19 de la Carta Magna enfatiza que "[n]ingún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe" (21).

Es decir que ante la ausencia de una regulación de la CABA el servicio se encuentra regulado por el Código Civil y Comercial de la Nación. Contrariamente a lo resuelto en las primeras sentencias mencionadas, no puede exigirse una habilitación municipal puesto que no hay norma que así lo disponga y no corresponde por analogía "la atribución de los mismos predicados a diversos objetos", como se señaló arriba.

#### VI. Conclusión

Iniciamos este estudio preguntándonos si correspondía aplicársele el mismo régimen jurídico de los servicios de transporte tradicionales (taxis y remises) al servicio ofrecido a través de la aplicación Uber. Repasamos un breve inicio jurisprudencial en el que se intentó aplicar a Uber un régimen jurídico diseñado para un servicio sustancialmente distinto. Luego se analizó brevemente el especial valor del principio de legalidad del derecho penal constitucional; observamos que se trata de un elemento clave que hace a otros valores democráticos fundamentales, como es el principio de igualdad. Señalamos que el principio de legalidad exige, para la aplicación de una pena, que la norma haya sido elaborada previamente, de modo específico, que dicha norma prohíba la conducta; también que, ante la ausencia de una prohibición, debe "reinar la libertad". Sin esta cláusula básica contractual, como dijimos, el Estado habilita para sí el sometimiento de sus ciudadanos.

Por último, observamos la formación de una jurisprudencia que se arraiga en una frondosa doctrina que se ha manifestado unánimemente a favor de la legalidad del servicio con base en el art. 1280 del Cód. Civ. y Com.) (22). Esta jurisprudencia comenzó a arrojar luz sobre el tema y finalmente definió, en un fallo del Tribunal Superior de Justicia, que no puede aplicársele al servicio prestado utilizando Uber el régimen jurídico diseñado para un servicio diferente, y que en tanto no existe una prohibición específica, dicho servicio es a todas luces legal. Se trata de la consolidación jurisprudencial y doctrinal de la legalidad del servicio, que ha venido a beneficiar, en última instancia, a los consumidores que somos, ni más ni menos, todos los ciudadanos.

(A) Abogado. Jefe del Departamento de Asuntos Legales y Contenciosos de Telefónica de Argentina. Especialista en Derecho Administrativo Económico por la Universidad Católica Argentina.

(1) Juzgado Penal, Contravencional y de Faltas N° 4 de la CABA, "Valdivieso Vega, Joel Iván s/6.1.49 - requisitos de los vehículos de transporte de carga y de pasajeros". La sentencia se funda en la ley 6043, art. 6.1.94, cuyo texto señala que: "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".

(2) Juzgado en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 16, "G.E. s/83, Usar indebidamente el espacio público c/fines lucrativos (no autorizadas) - CC", Expte. 4790/2016.

(3) Se ha dicho que "cuando se echa mano al aforismo" gobierno de la ley en vez de gobierno de los hombres se está apelando al principio de legalidad: lo que se manda y lo que se prohíbe necesita ley que prescriba lo que tenemos que hacer y lo que tenemos que omitir". Véase BIDART CAMPOS, Germán, "Compendio de Derecho Constitucional", Ediar, 2016, p. 71.

(4) Textualmente el art. V dice "La Loi n'a le droit de défendre que les actions nuisibles à la Société. Tout ce qui n'est pas défendu par la Loi ne peut être empêché, et nul ne peut être contraint à faire ce qu'elle n'ordonne pas". "Article VIII.— La Loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires, et nul ne peut être puni qu'en vertu d'une Loi établie et promulguée antérieurement au délit, et légalement appliquée".

(5) Véase GELLI, María Angélica, "Constitución de la Nación Argentina. Comentada y Concordada", Ed. LA LEY, 2006, p. 247.

(6) MOMMSEN, 1999, p. 37, citado en PÉREZ DUHALDE, Ramiro, "Principio de legalidad estricta en materia de penal. Breve Historia y desvíos. El caso del Terrorismo", UNLP 2015 y TR LALEY AR/DOC/3683/2015.

(7) Señaló Tocqueville que: "El hecho particular, dominante que singulariza los siglos democráticos, es la igualdad de condiciones; la pasión principal que agita a los hombres de nuestros tiempos es el amor por esa igualdad...". Véase "De la Démocratie en Amérique", T. II, 1981, p. 20.

(8) Véase sobre el tema BASTERRA, Marcela, directora, "Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Edición Comentada", Editorial Jusbairens 2016, p. 202.

(9) PÉREZ DUHALDE, Ramiro, "Principio de legalidad estricta en materia de penal. Breve Historia y desvíos. El caso del Terrorismo", UNLP 2015 y TR LALEY AR/DOC/3683/2015.

(10) La analogía es "la correlación entre los términos de dos o varios sistemas u órdenes, es decir, la existencia de una relación entre cada uno de los términos de un sistema y cada uno de los términos de otro. La analogía equivale entonces a la proporción. Se ha hablado también de analogía como semejanza de una cosa con otra. En este último caso la analogía consiste en la atribución de los mismos predicados a diversos objetos...". Véase FERRATER MORA, "Diccionario de Filosofía", Alianza Editorial 1992, p. 44.

(11) SIMAZ, Alexis, "Interpretación extensiva, analogía y Constitución Nacional", ED Tomo 2007, 38, 10/6/2007.

(12) Tribunal de Casación Penal de Buenos Aires, Sala I, 07/12/2004, "Pereyra, Héctor M.", TR, La Ley, 70018581.

(13) PALAO TABORDA, Carlos "Tipicidad e igualdad en la aplicación de las normas tributarias - (La prohibición de la analogía en Derecho tributario)", ED, Tomo 206, 910, 2/04/2004.

(14) Sobre las características de las aplicaciones móviles se ha dicho que "Desafiando la clásica explicación para la habilitación de los taxis, las aplicaciones móviles de transporte de pasajeros consiguen garantizar, no solamente todo aquello que la regulación tradicional siempre prometió a los consumidores, sino también: (i) permiten al usuario hacer un seguimiento del trayecto para impedir que el conductor elija innecesariamente un camino más largo; (ii) impiden la adulteración de taxímetros; (iii) permiten que los conductores califiquen a los usuarios; (iv) permiten que los usuarios puedan conocer las calificaciones dadas por otros usuarios; (v) brindan un seguro a los pasajeros; y (vi) permiten compartir viajes entre diferentes usuarios, abaratando el servicio y tornando más eficiente el sistema de transporte en su conjunto". Véase el fallo plenario del Supremo Tribunal Federal de Brasil, sentencia del 08/05/2019, "Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 Distrito Federal" (voto del Sr. ministro Luiz Fux).

(15) Juzgado de 1ª Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 14 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sentencia del 27/11/2018, "Corrales, Jonathan Facundo sobre 6.1.4 - Categoría de licencia para conducir" (CAU 26217/2018-0).

(16) Juzgado de 1ª Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sentencia del 28/11/2018, "Bellini, Marco Alfredo sobre 6.1.49 bis - Prestación de servicio público de taxis sin habilitación" (CAU 27617/2018-0).

(17) Juzgado de 1ª Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sentencia del 28/11/2018, "Gimeno, Jacinto Aníbal sobre 6.1.53 - Estacionamiento medido" (CAU

25862/2018-0).

(18) Algunos precedentes tuvieron en cuenta el derecho a trabajar de los conductores. Véase la sentencia del Juzgado de Gestión Judicial Asociada N° 4, Primera Circunscripción, Mendoza, 14/05/2019, autos "Asociación de Propietarios de Taxi de Mendoza (A.PRO.TA.M.) c./ Gobierno de la Provincia de Mendoza p/ Amparo ", causa 13-04464442-2 (012054-401545) y de la Ira. Cámara en lo Civil de la Primera Circunscripción, sentencia del 28/10/2019, "Asociación de Propietarios de Taxi de Mendoza (A.PRO.TA.M.) C/ Gobierno de la Provincia de Mendoza p/ Acción de Amparo 104545572".

(19) TSJ CABA, Expte. n° 17.480/19 "Uber y otros s/ art. 83", cit., voto de la Dra. Alicia E. C. Ruiz. Ver también Cámara Contencioso-Administrativa de 2ª Nominación de Córdoba, Auto N° 306 del 30/10/2020, "Municipalidad de Córdoba c/ Uber y otros - Amparo (Ley 4915)" (Expte. N° 8709011), citada por LANZA CASTELLI: "La jurisprudencia ha respondido claramente afirmando que no se trata de una actividad huérfana de marco legal, que se encuentre "por fuera" de la ley. En efecto, el servicio no constituye servicio público, sino un servicio privado enmarcado en el contrato de transporte regulado por el art. 1280 del Código Civil y Comercial de la Nación[9]. Al respecto, la Cámara Contencioso-Administrativa de 2ª Nominación de Córdoba expresó: "Que la conceptualización de la actividad que ofrece UBER, sea como servicio público o como actividad privada de interés general, es la clave de bóveda que debe descifrarse en este conflicto. De admitirse lo primero —servicio público— el desarrollo de la actividad queda imperativamente alcanzada por un régimen preferente de derecho público, cuya configuración es de titularidad estatal, de la que se deriva la exigencia de autorización administrativa para la gestión del servicio. Por el contrario, la calificación jurídica como actividad privada de interés general, desplaza la configuración del contenido del servicio al plano de la iniciativa privada y de las relaciones jurídicas entre particulares, sin perjuicio de la intervención estatal en todo lo que exige la salvaguarda del interés general, concretado, en definitiva, en razones de bienestar general...Que esta Cámara, al despachar la medida cautelar, puso de relieve que, más allá de la calificación jurídica que se le asigne al servicio de transporte privado, mediado por la aplicación o plataforma digital UBER, la esencia y/o naturaleza de esa actividad, presenta las notas típicamente definitivas de un servicio o actividad privada, regulada en función del interés general. Ese interés público se asienta en la trascendencia pública, el fin de interés público y desarrollo de condiciones de movilidad y transporte masivo que ellos brindan, abierto a la oferta pública". Ver LANZA CASTELLI, C. "¿Estamos llegando al fin de la discusión sobre la legalidad de Uber?".

(20) Véase la Ley de Movilidad 9086 y Decreto Reglamentario 1515/201.

(21) Véanse los citados mencionados: "Bellini"; "Corrales"; "Gimeno".

(22) ALBERTSEN, J., "La Comisión Interamericana y la censura a Uber", Infobae, 27/04/2018, <https://www.infobae.com/opinion/2018/04/27/la-comision-interamericana-y-la-censura-a-uber/>; ARÁOZ FLEMING, P., "Comentario a fallo Uber: un fallo ordenó a la Municipalidad de Córdoba que reglamente la actividad", Ediciones Noroeste Argentina, EdiNOA on line, Año IV, noviembre 2020; BIANCHI, A. - GALARCE, L. A., "Aproximación a la regulación de la economía colaborativa (con particular consideración al servicio del transporte)", ED - Revista de Derecho Administrativo, octubre 2020, número 10.; BIANCHI, A., "Uber: un clásico jurídico en medio de una revolución tecnológica", Cronista, 13/04/2016, <https://www.cronista.com/columnistas/UBER-un-clasico-juridico-en-medio-de-una-revolucion-tecnologica-20160413-0044.html>; BOULIN, I., "Uber y el derecho a trabajar", Infobae, 17/02/2017, <https://www.infobae.com/opinion/2017/02/17/uber-y-el-derecho-a-trabajar/>; CARDOZO GARCÍA, P. A., "Bloqueo de sitios web y aplicaciones móviles por jueces locales. Una violación al federalismo y a la libertad de expresión en Internet: el caso 'Uber'", cit.; CUERVO, R., "Mendoza y la regulación de Uber. Un buen camino para las innovaciones tecnológicas disruptivas", LLGran Cuyo, 05/05/2020; AR/ DOC/1328/2020; GIL LAVEDRA, R., "Fallo que afecta la libertad de expresión", Clarín, 06/05/2017, [https://www.clarin.com/opinion/fallo-afecta-libertad-expresion\\_0\\_H1hfGwq1Z.html](https://www.clarin.com/opinion/fallo-afecta-libertad-expresion_0_H1hfGwq1Z.html); GÓMEZ, L. E., "Una decisión judicial que viola los principios de la Internet libre", Clarín, 19/02/2018, [https://www.clarin.com/opinion/decision-judicial-viola-principios-internet-libre\\_0\\_SJozIvPM.html](https://www.clarin.com/opinion/decision-judicial-viola-principios-internet-libre_0_SJozIvPM.html); GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, E., "El rol de la regulación ante la innovación tecnológica", Suplemento Especial Legal Tech 2018 (noviembre), La Ley; HERNÁNDEZ, B., "Análisis de la legalidad de Uber desde la doctrina y la jurisprudencia", ED, 08/10/2020, N° 14.949, ED 289; HERNÁNDEZ, B., "Análisis de la legalidad de Uber desde la doctrina y la jurisprudencia", 09/10/2020, N°14.950, ED 289; HIGHTON, C., "El caso Uber desde el punto de vista de la legislación laboral argentina", Abogados.com.ar, 30/06/2017; KEINIGER, W. C. - AGUILERA, E. A. - OSMAN MORENO, J. P., "Ingresos Brutos. Tributación de las plataformas 'online' a la luz del principio de territorialidad", Doctrina Tributaria Errepar, 28/11/2017, T. XXXVIII, p. 1255; LANZA CASTELLI, C., ob. cit.; LONIGRO, F., "Popularmente demandado, oficialmente resistido", Perfil, 14/05/2017, <https://www.perfil.com/noticias/columnistas/popularmente-demandado-oficialmente-resistido.phtml>; MAQUEDA, S., "Impuestos a la economía digital y la Constitución Nacional", Infobae, 21/12/2017, <https://www.infobae.com/opinion/2017/12/21/impuestos-a-la-economia-digital-y-la-constitucion-nacional/>;

MORANDINI, F., "Don Quijote y los molinos de Uber", Infobae, 27/09/2017, <https://www.infobae.com/opinion/2017/09/27/don-quijote-y-los-molinos-de-uber/>; SEREBRINSKY, D., "El caso "Uber" en los Estados Unidos: un fallo ejemplar sobre el derecho de los consumidores a la libertad de elección", LA LEY, AR/DOC/3732/2016; SEREBRINSKY, D., "Sobre la legalidad de la app Uber: dos fallos del Supremo Tribunal Federal de Brasil", La Ley, 21/10/2020; TOLLER, F., "Argentina está intoxicada de reglamentarismo", cit.; VARGAS de BREZ, P., "La cautelar contra la contravención de UBER: una contravención al Sistema Interamericano de libertad de expresión. Comentario al fallo 'Incidente de apelación de clausura preventiva art. 29 LPC en autos UBER SRL s/infr. 83 CC"', 11/05/16; VÁZQUEZ, J. M., "Las nuevas tecnologías y su tributación en el impuesto a la renta: análisis a partir de la acción 1 del informe BEPS", La Ley On Line; VERGARA, E., "El caso Uber desde el derecho del consumidor", Comercio y Justicia, 02/07/2020.