



Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires
Fuero Contencioso Administrativo y Tributario

1983-2023. 40 Años de Democracia

JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10 de julio de 2023

Previamente, corresponde efectuar una aclaración. En razón de que se trata de un proceso colectivo con expedientes conexos e incidentes, para una mejor exposición y claridad en el desarrollo del proceso, los resultas primero versarán sobre el expediente principal “SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICo” n° 3065/2016-0 -incluyendo sus incidentes- y, luego, se continuará con los resultas de los expedientes conexos, debidamente identificados.

Índice de la sentencia.

Resultas:

- ❖ 1) Causa “Sindicato de Peones De Taxis De La Capital Federal y Otros contra Ministro De Desarrollo Urbano y Transporte y Otros sobre Otras Demandas contra Autoridad Administrativa” (Expte. N° 3065/2016-0)pág. 4
- ❖ 2) Causa “Asociación Protección Consumidores Del Mercado Común Del Sur - PROCONSUMER contra GCBA y Otros Sobre Acción Meramente Declarativa” (Expte. N° 2410/2016-0)pág. 144
- ❖ 3) Causa “Portillo, Oscar Fabian contra GCBA sobre Otras Demandas Contra Autoridad Administrativa” (Expte. N° 2411-2016/0)pág. 172

❖ 4) Causa “ <i>Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA Y Otros sobre Otras Demandas Contra Autoridad Administrativa</i> ” (Expte. Nº 3110/2016-0)	pág. 189
❖ 5) Causa “ <i>Fuente, Martin Raúl contra GCBA y Otros sobre Otras Demandas Contra Autoridad Administrativa</i> ” (Expte. Nº 16152/2016-0)	pág. 192
❖ 6) Causa “ <i>Veiga, Diego contra GCBA sobre Acción Meramente Declarativa</i> ” (Expte. Nº 18335/2016-0)	pág. 199
❖ 7) Causa “ <i>Aguiar Gonzalo contra GCBA sobre Acción Meramente Declarativa</i> ” (Expte. Nº 2246/2017-0)	pág. 204
❖ Considerandos	pág. 206
❖ 1. Introducción. Objeto y sujetos del proceso colectivo. Estructura	pág. 206
❖ 2. Alcances de la presente sentencia	pág. 209
❖ 3. Sobre la solicitud de exclusión	pág. 210
❖ 4. Uber	pág. 212
❖ 5. Aspectos fácticos corroborados	pág. 219
❖ 5.1. Actividad desarrollada por la empresa Uber	pág. 231
❖ 6. Uber en la CABA. Una actividad antijurídica	pág. 233
❖ 6.1. Poder de Policía local	pág. 233
❖ 6.1.1. Uber visto desde una perspectiva del periodismo de investigación	pág. 237
❖ 6.1.2. Uber: Una actividad de transporte de pasajeros y una relación de consumo	pág. 238
❖ 6.2. El Tribunal de Justicia Europeo (TJE) considera que la actividad de Uber es transporte de personas	pág. 238
❖ 6.3. El transporte de personas en el CCyCN y Uber	pág. 240
❖ 6.4. Encuadramiento de la actividad de Uber por la AFIP: un servicio de transporte de personas	pág. 242
❖ 6.5. Sociedades vinculadas con Uber Argentina SRL	pág. 242



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

- ❖ 7. Principios de seguridad en materia de transporte de personas afectadas por la actividad de Uber en CABA. Protección de consumidores y usuarios.....pág. 244
- ❖ 7.1. La actividad de transporte de pasajeros de Uber interfiere con un servicio público y normas de orden público.....pág. 244
 - ❖ 7.1.1. Noción de servicio público.....pág. 244
 - ❖ 7.1.2. Uber: un transporte de personas que incide negativamente en la prestación correcta de un servicio público impropio.....pág. 247
- ❖ 7.2. Supuesta prejudicialidad y cosa juzgada..... pág. 259
- ❖ 7.3. La actividad del sistema Uber frente a consumidores y usuarios.....pág. 261
- ❖ 8. Otros marcos normativos sobre los que incidiría la actividad ilegal de Uber.....pág. 269
 - ❖ 8.1. Normas tributarias locales.....pág. 269
 - ❖ 8.2 Normas en materia de seguros de responsabilidad civilpág. 272
- ❖ 9. Duración del proceso.....pág. 273
- ❖ 10. Planteos de inconstitucionalidad. Remisión.....pág. 276
- ❖ 11. Conclusiones.....pág. 277
- ❖ 12. Consideraciones de las pretensiones.....pág. 278
- ❖ 13. Disposiciones complementarias.....pág. 278
- ❖ 14. Costas.....pág. 279

- ❖ 15. Honorarios.....pág. 279

Y VISTOS, los autos individualizados en el epígrafe, de cuyas constancias¹,

RESULTA:

1. "SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO" (EXP. Nº 3065/2016-0).

I. Los Sres. Jorge Omar VIVIANI y Miguel Ángel ESPINOSA en su carácter de Secretario General y Tesorero, respectivamente, del **Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal (S.P.T.)**, Horacio Eduardo PÉREZ en calidad de Presidente de la **Cámara Empresaria del Autotaxi (CAMETAX)**, Luis Cipriano FERNÁNDEZ y Alberto Teodomiro RODRÍGUEZ -Presidente y Secretario de la **Asociación Civil de Taxistas de Capital (A.T.C.)-**, Jorge Patricio CELIA y Julián Alberto AMADO -Presidente y Secretario de la **Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro (S.P.A.T.)-** y Enrique Martín CELI y Tomás ÁLVAREZ PÉREZ -Presidente y Secretario de la **Unión de Propietarios de Autos Taxis (U.P.A.T.)-**, todos ellos con el patrocinio letrado de la Dra. Mónica Flora Rissotto (Tº 24 Fº 905 CPACF) -inicialmente- promovieron acción de amparo en los términos de la ley n° 2145 contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, GCBA) -Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte- por "... su omisión manifiestamente ilegítima y arbitraria de ejercer regularmente su poder de policía y evitar la prestación de un servicio irregular de transporte a través del funcionamiento de la empresa UBER", quien pretende eximirse de las obligaciones previstas en el Código de Tránsito y Transporte (cfr. página 41 del **primer cuerpo del expediente digitalizado** obrante en la actuación nº 1439579/2021).

Señalaron que esta situación provoca una grave lesión en el derecho a trabajar (arts. 43 CCABA, 14 y 14 bis de la CN) y en la igualdad de las cargas públicas (arts. 36 y 51 CCABA y 16 CN) de todos los trabajadores que integran el Sindicato como así también de

¹ Las cuales se encuentran digitalizadas y obran como adjuntos en las actuaciones nº 1439579/2021 (cuerpo nº1), 1439570/2021 (cuerpos nº 2, 3 y 4), y nº 1439491/2021 (cuerpos nº 5, 6 y 7).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

los propietarios de las licencias de taxi afiliados a las Cámaras Empresarias y, coloca arbitraria e ilegítimamente a los conductores asociados a la empresa Uber y a la empresa misma en mejores condiciones que el resto de los trabajadores.

Solicitaron en el punto “1.2” que se ordene al GCBA que en forma inmediata: **(i)** cese su omisión ilegítima y proceda a arbitrar las medidas pertinentes para evitar que la empresa Uber y los conductores asociados a ella, continúen prestando el servicio de transporte oneroso de pasajeros, en flagrante incumplimiento de las normas legales vigentes; **(ii)** adopte las medidas correspondientes para equilibrar las cargas públicas de todos los trabajadores que presten el servicio de transporte oneroso de pasajeros y de todos los propietarios que posean vehículos a tal fin (v. página 41 del primer cuerpo digitalizado).

En ese marco, requirieron el dictado de una medida cautelar a fin de que el GCBA arbitre las medidas pertinentes para suspender cualquier actividad desarrollada por la empresa UBER B.V., en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que implique prestar y/o facilitar y/o convocar a personas a prestar el servicio de transporte de pasajeros sin adecuarse a las previsiones del Código de Tránsito y Transporte, como así también, evitar que la empresa y sus conductores continúen prestando el servicio de transporte oneroso de pasajeros.

En el punto “II” de la demanda titulado “*Legitimación*” indicaron que el Sindicato se encuentra legitimado activamente para actuar en nombre y representación de los derechos individuales homogéneos de todos los trabajadores afiliados a su organización, en los términos del art. 14, 2º párrafo de la CCABA y art. 43, 2º párrafo de la CN y, de

conformidad con la doctrina fijada en el precedente “*Halabi*” de la CSJN. Indicaron que el Sindicato de Peones de Taxis (en adelante, SPT) cuenta con personería gremial reconocida por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación y tiene entre sus misiones el resguardo de los derechos de los trabajadores y empleadores pertenecientes a la actividad del Servicio de Automóviles de Alquiler con Taxímetro, habilitados por el GCBA. Sumado a ello, adujeron que la legitimación activa del sector propietario, representado por los restantes consortes de la causa, se haya fundado en la protección de los derechos individuales de todos y cada uno de los propietarios de licencias de taxis y/o mandatarios afiliados a cada una de las entidades presentadas en la presente causa (v. página 42 del primer cuerpo digitalizado). Precisaron que todos cuentan con inscripción ante la IGJ para actuar en defensa de los intereses de cada asociado.

En el punto “IV” desarrollaron los antecedentes fácticos y jurídicos de su petición. En primer lugar, analizaron el trabajo afectado, los requisitos técnicos, administrativos y jurídicos que deben cumplir los taxis de la Ciudad (v. páginas 44/47).

Indicaron que “desde hace unos meses” la empresa extranjera UBER pretende desplegar su servicio en la Ciudad desarrollando de manera ilegítima su actividad a “modo de prueba” y que, si bien dicha empresa pretende estar excluida de la reglamentación no es más que una facilitadora de la prestación del servicio de transporte de pasajeros como el taxi y como tal, debe encuadrarse en las prescripciones del Código de Tránsito y Transporte (v. páginas 46/47 del primer cuerpo digitalizado).

En el acápite siguiente, titulado “V. La omisión ilegítima del GCBA” sostuvieron que la omisión y abstención del GCBA de adoptar medidas concretas tendientes a detener, suspender y prohibir la continuidad de la prestación de la actividad no solo lesionan el ordenamiento jurídico vigente sino que causa una afectación inminente en el derecho a trabajar de todos aquellos que cumplen con las normas locales y se someten a un sin fin de obligaciones y deberes que impone la Ciudad para realizar la actividad, circunstancia que no les permite competir en idénticas condiciones con quienes pretenden desarrollar la actividad sin ninguna exigencia, afectando por tanto -a su entender- la igualdad de las cargas públicas (v. páginas 47/48).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Manifestaron (a página 48 de la demanda digitalizada) que el GCBA permite que se continúe con el despliegue de publicidad y con la efectiva prestación del servicio de la empresa UBER a modo de “*prueba*” con el objetivo de captar un mayor número de conductores-socios que presten el servicio de transporte oneroso de pasajeros en el ámbito de la CABA. En este sentido, adujeron que a través de la página web de la empresa se invita a los particulares a prestar el servicio bajo la modalidad de “*prueba piloto*” sujeto únicamente a las condiciones allí establecidas, como así también, los medios de telecomunicación, internet y redes sociales que reproducen las manifestaciones de la empresa, en el sentido de que no se encuentra sujeta a ninguna exigencia normativa para prestar el servicio.

A páginas 49/50 de la demanda digitalizada desarrollaron en qué consiste UBER, cómo capta conductores a través de las convocatorias virtuales. También expresaron que UBER no solo no tributaría en la Ciudad sino tampoco en la Nación, dado que no está radicada en el país ni posee autorización legal para funcionar y que, la clave del servicio que ofrece esta empresa es que las tarifas resultan más bajas puesto que no realizan aporte previsional alguno, lo que deriva en la precarización laboral de sus conductores, no poseen seguros de transporte de pasajeros, no tiene obligaciones tributarias como sociedad, ni está sujeta a la tarifa prevista por el GCBA aplicable a los taxis.

Luego, desarrollaron los argumentos por los cuales entienden que la actividad de los conductores de UBER debería -a su entender- ser encuadrada como servicio de taxi previsto en el Código de Tránsito y Transporte. Asimismo, indicaron que “...*aun cuando la empresa pueda acudir al marco regulatorio genérico establecido en el orden del Derecho Privado,*

ello no la exime de las obligaciones dispuestas para la actividad específica” (cfr. página 52 del primer cuerpo digitalizado) citando como referencia los artículos 1280, 1281, 1283, 1284 y 1289 del referido código. Sostuvieron que aún en el marco del derecho privado, estas prescripciones remiten a la normativa específica existente para el tipo de transporte de que se trata, que siempre que exista contraprestación entre las partes, implica necesariamente una regulación estatal específica (v. página 53). En el punto 2.2 a página 54 del primer cuerpo digitalizado concluyeron que “... evidenciado que la actividad de los conductores a los que convoca la empresa UBER desarrollan el servicio de taxi, no queda más que exigir que los mismos se adecuen al marco regulatorio para la prestación del Servicio Público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro, regulado en el Título Décimo Segundo ‘Del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro – Taxis’, incorporado por Ley 3622/2010 al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. Así, adujeron que, si la empresa UBER pretende captar a sus usuarios a través de internet, mediante una aplicación móvil, dicha empresa deberá necesariamente cumplir con las especificaciones previstas en el apartado 12.8 del Código de Tránsito y Transporte para los radiotaxis.

A continuación, en el apartado 3 desarrollaron argumentos acerca de la omisión del GCBA, dado que, si la empresa debiera cumplir con ciertas normas y no lo hace, existe una obligación del GCBA de hacer cumplir tales normas y de suspender su actividad hasta que ello ocurra, en tanto el GCBA es la autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte. En esta tesis, citó en apoyo de su postura el art. 104 inc. 21 de la Constitución porteña, la ordenanza nº 41.815, y ley nº 3622.

Sobre la afectación del derecho a la igualdad en las cargas públicas (v. punto VI, a página 57 y siguientes del primer cuerpo digitalizado) manifestaron que la omisión del GCBA consiste en permitir la prestación de una actividad fuertemente regulada, sin habilitación previa, y sin dar cumplimiento al cúmulo de obligaciones impuestas para ello, a los fines de garantizar el orden público y la seguridad de los usuarios del servicio y también de aquellos trabajadores que lo prestan. Sostuvieron que se afecta el principio de legalidad y además, que la omisión del GCBA importa una lesión manifiesta y directa sobre el derecho a la igualdad de las cargas públicas de todos los trabajadores afiliados al



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

SPT, como de todos los propietarios y/o mandatarios afiliados a las Asociaciones empresarias y que prestan el servicio de conformidad con la normativa vigente.

Precisaron que "*la omisión arbitraria del GCBA en hacer cumplir la ley, provoca una discriminación a quienes, como nosotros, somos continuamente fiscalizados y sometidos a las normas reglamentarias (...) son muchas y diversas, el cúmulo de obligaciones a nuestro cargo y todas ellas, no sólo implican un esfuerzo económico, sino también, operativo, temporal y laboral, lo que se evidencia en la prestación del servicio*", concluyendo que el régimen regulatorio de los taxis es cerrado y conciso en sus disposiciones. En ese sentido, hicieron mención de los diferentes tipos de seguros obligatorios con que deben contar los taxis y la documentación necesaria para circular (v. páginas 59/62).

En el punto VII desarrollaron su postura respecto de la afectación del derecho a trabajar, cuyo ejemplo más notorio se advierte en el precio del servicio, pues los taxistas están sujetos a un precio calculado en fichas, lo cual se traduce en una tasa fijada por reglamentación, con la que resulta "*imposible competir en iguales condiciones con quienes se encuentran al margen de la ley*" (cfr. página 63 del primer cuerpo digitalizado).

Requirieron el dictado de una medida cautelar, solicitando que el GCBA arbitre las medidas pertinentes para suspender cualquier actividad desarrollada por la empresa UBER B.V. en la Ciudad y, también que, se disponga de forma inmediata las medidas necesarias a fin de que se ordene el cese de la publicación de las aplicaciones para celulares móviles ofrecida por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC., para nuestro mercado local a través de las distintas plataformas disponibles (Appstore, Playstore, Windows Apps), hasta tanto se resuelva el fondo de la cuestión (v. páginas

71/73). Finalmente, desarrollaron los aspectos relativos a la procedencia de la vía del amparo (v. páginas 63/68), ofrecieron prueba (v. páginas 68/71), formularon cuestión constitucional y federal y, concluyeron con el petitorio de rigor (v. página 74).

A páginas 77/492 luce la documental ofrecida por la parte actora.

II. A página 494, el 11/04/2016 dispuse comunicar a la Secretaría General del fuero que se encontrarían en debate derechos de incidencia colectiva, a los fines de lo dispuesto en el art. 1º del acuerdo plenario nº 5/2005 de la Cámara de Apelaciones del fuero. Asimismo, requerí al Juzgado nº 7 Secretaría nº 13 del fuero la remisión *ad effectum videndi* de la causa caratulada “*Travers Jorge c/GCBA s/Amparo*” nº A2411-2016/0 y, además, ordené la remisión de la presente causa al Ministerio Público Fiscal, a sus efectos.

III. A páginas 6/7 del **segundo cuerpo digitalizado** de la causa principal luce el dictamen de la Sra. Fiscal -Dra. Laura Perugini- de fecha 12/04/2016, quien refirió que en virtud de lo dispuesto en el art. 179 del código de rito y en el art. 15 de la ley nº 2145 en tanto los actores cuestionan una función de la Administración, correspondía ordenar un traslado a la autoridad pública para resolver cualquier planteo de los actores y, además, destacó que se encuentra involucrado el traslado de personas y ello conlleva a la necesaria atención de su seguridad por ser un bien jurídico que debe ser protegido (dictamen nº 246/2016).

A página 8 del segundo cuerpo hice saber el juez que va a conocer, tuve presente lo dictaminado por la Sra. Fiscal y, respecto del escrito de inicio, tuve por parte y por presentados en el carácter invocado al frente actor y, por constituido el domicilio indicado (en fecha 13/04/2016).

IV. A páginas 20/21 luce una comunicación de la Secretaría General de fuero CAYT del 11/04/2016, indicando que procedieron con la inscripción del presente expediente en el Registro de Amparos Colectivos. Asimismo, refirieron que del sistema informático surge que en fecha 31/03/2016 se iniciaron los autos nº C2410-2016/0 caratulado “*Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-Proconsumer contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa*” en trámite ante el Juzgado nº 6



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Secretaría nº 12 y la causa nº A2411-2016/0 caratulada “*Travers Jorge contra GCBA sobre Amparo*” en trámite ante el Juzgado nº 7 Secretaría nº 13 de este fuero.

V. Mediante providencia del 13/04/2016 pasó la causa a resolver (cfr. Página 24).

A páginas 26/35, el 13/04/2016, resolví respecto de la **medida cautelar** peticionada:

“**1) Ordenar al GCBA que de modo inmediato arbitre las medidas necesarias para suspender cualquier actividad que desarrolle la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC. o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social y tipo de actividad descripta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hasta tanto se dicte sentencia definitiva o se presente la hipótesis prevista en el art. 182 del CCAyT, debiendo informar en manera circunstanciada a este Juzgado, dentro del plazo de cinco (5) días, las medidas adoptadas. 2) Tener por prestada la contracautela juratoria. 3) Desestimar la petición cautelar mencionada en el considerando VII. 4) Librar oficios a:**

i) la Agencia Gubernamental de Control para que informe si la empresa conocida mundialmente como UBER ha presentado algún pedido de habilitación para el servicio de transporte público de pasajeros y, en caso afirmativo, informe desde qué fecha y remita los antecedentes administrativos o copia certificada de los mismos. ii) A la Administración Gubernamental de Ingresos Públicos para que indique si la empresa conocida mundialmente como UBER, cualquiera fuera su razón social, está registrada como contribuyente, desde qué fecha y cuál es su domicilio fiscal. iii) A la Secretaría de Transporte del GCBA, para que informe si la empresa conocida como UBER realizó alguna presentación para actuar en el rubro de transporte de pasajeros y, en su caso, remita las correspondientes actuaciones o copia certificada de éstas. En razón del carácter cautelar de las medidas, los oficios deberán ser contestados en el plazo de cinco (5) días, bajo apercibimiento de aplicar astreintes a los funcionarios responsables o a quienes los reemplacen legalmente en caso de

vacancia o licencia (cfr. art. 30, CCAyT). Ofíciense, quedando la confección y diligenciamiento a cargo de la parte actora. 5) Notifíquese la presente resolución al Sr. Jefe de Gobierno, al Secretario de Transporte, al Ministro de Justicia y Seguridad y a la Procuración General de la Ciudad. 6) Notifíquese la existencia del presente proceso y la presente resolución al “Ente Único Regulador de Servicios Públicos”, a sus efectos. 7) Librar oficio, por Secretaría, a la Inspección General de Justicia para que informe si la empresa conocida mundialmente como UBER ha cumplido con las previsiones del art. 118 y concordantes de la ley n° 19.550 y, en su caso, brinde información circunstanciada sobre su domicilio en la República, composición de sus directores, representación legal y alcance de su objeto social. 8) Intimar a la actora para que en el plazo de diez (10) días adecue su demanda, bajo apercibimiento de ordenar el archivo de las actuaciones. (...)".

A página 44/46 del segundo cuerpo, luce un escrito del GCBA suscripto por el letrado Gustavo Jorge Acquarone, quien se presentó y se notificó de la resolución del 13/04/2016, solicitando se lo tenga por presentado en el carácter invocado y por notificado de la medida cautelar. El referido escrito se proveyó de conformidad a página 48 del segundo cuerpo.

VI. A páginas 70/148 del segundo cuerpo, se incorporó copia certificada de la demanda iniciada por el Sr. Jorge Travers (escrito titulado “INICIA ACCIÓN DE AMPARO PREVENTIVO. SOLICITA MEDIDA CAUTELAR”) perteneciente a la causa nº A2411-2016/0 remitida por la Jueza Dra. Lidia Lago mediante oficio del 14/04/2016 obrante a páginas 150/151.

A páginas 154/228 se incorporó copia certificada de la demanda iniciada por la Asociación Protección Consumidores Del Mercado Común del Sur (en adelante, PROCONSUMER) cuyo escrito se titula “Promueve acción declarativa de certeza. Medida Cautelar. Caso federal”, perteneciente a la causa C2410-2016/0. El mismo fue incorporado por medio del Secretario de este tribunal, quien se constituyó en el Juzgado nº 6 Secretaría nº 12 del fuero CAyT y obtuvo copia de dicha demanda.

Mediante providencia del 15/04/2016 dispuse que la causa pasara a resolver.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

A páginas 230/233 luce la resolución del 15/04/2016 mediante la cual declaré la **conexidad** de la presente causa con el expediente “Asociación Protección Consumidores Del Mercado Común del Sur (PROCONSUMER) contra GCBA sobre Acción Meramente Declarativa” nº C2410-2016/0 y, ordené su remisión al Juzgado nº 6, Secretaría nº 12 del fuero, por conducto de la Secretaría General.

VII. A páginas 240/264 luce una **contestación de oficio de la Agencia Gubernamental de Control-GCBA** (Número NO-2016-10788169-DGLYTAGC de fecha 14/04/2016) a través de la cual remitieron lo informado por la Dirección General de Habilitaciones y Permisos mediante nota nº NO-2016-10774508-DGHP y la disposición de clausura emitida por la Dirección General de Fiscalización y Control (DI Nº 2016-961-DGFYC), las cuales lucen agregadas en las páginas 246 y 248/249 del segundo cuerpo digitalizado. De la nota NO-2016-10774508-DGHP surge que a la fecha 14/04/2016 “...no obran registros ante esta Dirección General de solicitud de habilitación en trámite o habilitación otorgada para la empresa UBER”. Y de la disposición DI Nº 2016-961-DGFYC consta la orden de clausura inmediata de la “actividad de servicios de transporte de pasajeros, conocida como UBER, desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social, verificada en el domicilio de la calle Bouchard 551/557 de esta Ciudad” (cfr. Art. 1º). Asimismo, dispuso en el art. 2 que se instruya a todas las áreas de la Dirección General de Fiscalización y Control, a los efectos de que procedan a la clausura inmediata y preventiva de cualquier establecimiento y/o local en los que se verifique el desarrollo de la actividad descripta en el art. 1º y de cualquier otra que la facilite, completamente y/o resulte accesoria a la misma.

A páginas 556/695 luce nuevamente incorporada una copia de la demanda de PROCONSUMER junto con su prueba documental y copias de traslado y, a páginas 696/703 luce una presentación del letrado Rubén Osvaldo Luchinsky, en representación de PROCONSUMER solicitando “*Intervención como tercero. Denuncia conexidad. Inhibitoria e Incompetencia. Remisión. Revocatoria. Nulidad. Apelación. Caso Federal*”. Entendió que entre la presente causa y la causa nº C2410-2016/0 tanto en fondo como en la medida cautelar existe una estrecha vinculación de la cuestión debatida, por lo que solicitó que el suscripto decline su competencia y me abstenga de seguir interviniendo y remita por conexidad la presente causa al Juzgado nº 6, quien había prevenido. También requirió que se admita su intervención como tercero en la presente causa, planteó revocatoria y nulidad contra la medida cautelar dispuesta el 13/04/2016. En el punto III brindó los argumentos para sostener su inclusión procesal en la causa nº 3065/2016-0 (v. página 697). Luego, a página 700 adujo que la medida cautelar dictada no atendía los derechos de los consumidores que subyacen entre las partes involucradas en el presente expediente. A la mentada presentación el juzgado nº 6 le proveyó “*Estése a lo proveído a foja 428*” en fecha 20/04/2016.

VIII. A página 4 del **tercer cuerpo digitalizado**, en fecha 20/04/2016 la magistrada del Juzgado nº 6, la Dra. Patricia López Vergara, tuvo por recibida la causa y proveyó un “[e]stése a lo resuelto a fojas 112/116 de los autos ‘Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER c/GCBA y otros s/Acción Meramente declarativa’ expediente nº C2410-2016/0 y cúmplase con la remisión allí ordenada”.

A página 8 del tercer cuerpo, en fecha 03/05/2016 recibí en este tribunal la presente causa, lo hice saber, y en el punto “II” de dicha providencia dispuse que “[e]n atención a que en la resolución dictada en autos (v. punto 8 de la parte resolutiva del decisorio obrante a fs. 233/237 vta.), se dispuso un plazo de diez (10) días a fin de que la actora adecue la demanda y no se cumplió con lo ordenado (...) hágase efectivo el apercibimiento allí dispuesto y archívense las presentes actuaciones (cfr. Art. 6 ley 2145)”. Asimismo, en el punto “III” ordené extraer copia de la medida cautelar dictada el 13/04/2016 y agregarla a la causa “*Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Amparo*” nº A3110-2016/0 por guardar estrecha relación con esta causa.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

A páginas 10/17 se presentó la letrada apoderada del SPT y planteó recurso de apelación contra la resolución dictada el 13/04/2016 por causarle agravio lo decidido en el punto “3” de la citada resolución.

A páginas 26/28 la letrada apoderada de SPT solicitó la suspensión de los plazos, por encontrarse el expediente en la Cámara del fuero (Sala II) a efectos de dirimir la **contienda negativa de competencia** suscitada entre los Juzgado nº 6, 7 y 15 del fuero CAyT. En subsidio, contestó la intimación y cumplió con la ordinariaización del proceso, dando por reproducidos “...*todos y cada uno de los términos de la demanda de amparo incoada, solicitando se tenga por presentada como demanda ordinaria, en los términos del artículo 269, ss y cc del Código Contencioso Administrativo y Tributario de la CABA*”. Asimismo, ofreció prueba informativa y concluyó con el petitorio de estilo, solicitando se tenga por adecuada la demanda de conformidad con lo dispuesto en la resolución del 13/04/2016.

A página 30 la magistrada del Juzgado nº 6 procedió a reservar el escrito mencionado precedentemente para ser despachado una vez que la Cámara devolviese las actuaciones (en fecha 28/04/2016).

IX. A páginas 32/176 del tercer cuerpo luce incorporada copia del escrito inicial interpuesto por Martín Raúl Fuentes titulado “*Inicia Acción de Amparo preventivo. Solicita Medida cautelar*” junto con su prueba documental y, el escrito del GCBA, a través del cual planteó inhibitoria en la causa “*Fuente Martín Raúl c/GCBA y otros s/Amparo ley 16986*” Expte.: nº 8974/2016, el cual tramitaba ante el Juzgado Federal de Primera Instancia en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo de Lomas de Zamora nº 3 Secretaría nº 9, de la Provincia de Buenos Aires. A página 178 la magistrada del Juzgado nº 6 procedió a

reservar el escrito precedente para ser despachado una vez que la Cámara devolviera las actuaciones (en fecha 28/04/2016).

X. A páginas 180/199 del tercer cuerpo digitalizado, luce incorporada una **contestación de oficio del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos-Inspección General de Justicia** de fecha 19/04/2016 informando lo siguiente: “*(...) la sociedad de referencia [UBER] no se encuentra registrada con esa denominación en el sistema de automatización, como sociedad extranjera, de este Organismo, resultando indispensable contar con la denominación exacta y tipo societario en cuestión, existiendo la posibilidad de un cambio de denominación, transformación y/o cancelación. Se solicitan datos registrales ampliatorios a fin de satisfacer lo requerido*”. Luego agregó que “*... se hace saber que es factible que la sociedad requerida se encuentre inscripta en Dirección de Personas Jurídicas o Registro Público de Comercio de extraña jurisdicción*”, adjuntando las constancias del sistema informático para las sociedades de similar denominación “*UBER INTERNACIONAL HOLDING B.V. SOCIEDAD EXTRANJERA*” nº Correlativo IGJ 1868410 y “*UBER INTERNATIONAL B.V.-SOCIEDAD EXTRANJERA N° Correlativo IGJ 1868411*” las cuales fueron inscriptas en los términos del art. 123 de la ley de Sociedades Comerciales. Por último, indicó que “*...se informa sobre la existencia de la sociedad 'UBER ARGENTINA SRL', que con fecha 30/12/2015 se realizó la presentación del Contrato Constitutivo de la sociedad, no encontrándose inscripta, según surge de nuestros registros, a la fecha del presente informe*” (cfr. página 198 del tercer cuerpo).

Luego, a páginas 200/250 luce un escrito del Sr. Jorge Travers con el patrocinio letrado del Dr. Alberto Bianchi y Lino B. Galarce en la presente causa, mediante el cual se notificó expresamente de la medida cautelar dictada por este tribunal el 13/04/2016 e interpuso recurso de reposición con apelación en subsidio contra la misma. Hizo mención de la necesaria participación de su parte en este proceso, adujo que la medida cautelar le causa un gravamen irreparable, que su legitimación surge de su carácter de “*usuario de la aplicación móvil UBER y [su] condición de Socio UBER registrado para utilizar dicha aplicación para contactar otras personas con quienes celebrar contratos privados de transporte en los términos del artículo 1280 del Código Civil y Comercial de la Nación (...)*” (cfr. página 202). En esa línea, solicitó se lo tenga por parte en los términos del art. 84 inc. 2 del CCAyT y, también, remarcó que las pretensiones esgrimidas por la parte actora en esta causa resultan



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

abiertamente opuestas al objeto de la acción de amparo que oportunamente inició y que tramita en la causa “*Travers Jorge c/GCBA s/Amparo*” A2411/2016-0. Luego desarrolló ampliamente los argumentos en que funda su pretensión, citó jurisprudencia, la normativa que entiende aplicable, y formuló reservas de acudir al TSJ y del caso federal. A página 252 la magistrada del Juzgado nº 6 procedió a reservar el escrito precedente para ser despachado una vez que la Cámara devolviera las actuaciones (en fecha 22/04/2016).

XI. A página 256 en fecha 03/05/2016 tuve a la Dra. Mónica Rissotto por parte y en representación del SPT, concedí el recurso de apelación interpuesto contra la medida cautelar del 13/04/2016, teniéndolo por fundado y, desestimé el pedido de suspensión solicitado por la Dra. Rissotto, advirtiendo a la parte que los plazos procesales resultan ser perentorios. También, en ese acto advertí que el SPT había cumplido con la intimación cursada a fs. 233/237 vta., del expediente físico, “*punto 8, parte resolutiva*” por lo que dispuse revocar el auto de fs. 430 puntos II a V y tener por readecuada la demanda. Sobre el planteo de inhibitoria se hizo saber al peticionante –GCBA- que deberá acompañar copia certificada de las actuaciones indicadas en el escrito en despacho, hice saber lo informado por la IGJ y, finalmente, reservé en Secretaría las copias para traslado acompañadas y dispuse el pase a resolver.

A página 258 libré oficio a la Secretaría General del fuero a fin de que expidan una nueva carátula en atención a la readecuación de la causa.

XII. A páginas 262/268 se incorporó una copia certificada de la resolución del 28/04/2016 dictada por la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero en el marco de la causa “*Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER*

contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa” nº C2410-2016/0, mediante la cual resolvió: “1) Disponer que los presentes actuados (y su incidente nº C2410-2016/1) y las causas ‘Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c/GCBA y otros s/amparo (Expte. N°: A3065-2016/0), ‘Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal c/GCBA y otros s/amparo’ (Expte. N° A3110-2016/0), ‘Suarez Alejandro Esteban c/GCBA y otros s/amparo’ (Expte. N°: A3318-2016/0), y ‘Travers Jorge c/GCBA s/amparo’ (Expte. A2411-2016/0) y la presente (‘Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER nº C2410-2016/0) y su beneficio de litigar sin gastos (Nº A2410-2016/1) tramiten ante el mismo tribunal en el que tramita el expediente ‘Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/GCBA y otros s/amparo’ (Expte. nº A3065-2016/0), debiéndose dictar una única sentencia que comprenda el tratamiento de todas las pretensiones. Asimismo, el juez de trámite deberá disponer la adecuación de los procesos que aún no hayan sido re conducidos conforme lo indicado en el segundo párrafo del considerando 4º (...).”

XIII. A páginas 270/290 el GCBA acompañó una **contestación de oficio de la Dirección General de Rentas** (IF-2016-10864834-DGR de fecha 15/04/2016) indicando que “...efectuadas las consultas informáticas a los padrones correspondientes a los impuestos dependientes de esta Dirección en el Sistema de Gestión Integral Tributaria -GIT- búsqueda por razón social, por la denominación UBER (empresa) la misma no consta inscripta en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos; ni en el impuesto inmobiliario; ni en el derecho de patente automotor ni tampoco como contribuyente único (incluye Impuesto de Sellos) a la fecha de responde (...)” (cfr. página 272). Asimismo, a página 278 la Dirección General de Rentas (IF-2016-10986061-DGR de fecha 18/04/2016) señaló que “... el Departamento Recaudación de Otros Recursos informa que la firma, conocida mundialmente como UBER, figura como titular inexistente, cualquiera fuera su razón social, tal como surge de la copia de pantalla de consulta al padrón que se agrega en IF-2016-10983473-DGR”.

A páginas 296/298 el GCBA acompañó una **contestación de oficio de la Secretaría de Transporte** (NO-2016-11158760-SECTRANS de fecha 20/04/2016) mediante la cual informaron que “...han realizado a través de la Dirección General Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial, dependiente de esta Secretaría, controles y operativos en la vía pública con el fin de detectar cualquier actividad desarrollada por UBER B.V. o UBER



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

TECHNOLOGIES INC.”, también adujo que han solicitado la intervención de la Agencia Gubernamental de Control (AGC) con el fin de que fiscalice y controle locales en donde presuntamente funcionaría UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC.” y que han tomado conocimiento de que se concretaron clausuras. Asimismo, refirieron que “...se ha intimado a operadores de tarjetas de crédito de que se abstengan de habilitar puntos de venta y/o percibir el cobro de viajes y/o realizar cualquier actividad que le permita y/o facilite a UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC llevar a cabo sus transacciones” y que, estas empresas “no ha realizado ante la Secretaría, autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte Ley nº 2148, ningún trámite con el fin de que se la habilite para actuar en el rubro de transporte de pasajeros” (cfr. página 297).

A páginas 304/309 del tercer cuerpo digitalizado, luce una **contestación de oficio de la Inspección General de Justicia** del 03/05/2016 ampliando la información brindada oportunamente haciendo saber que las sociedades “*UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. SOCIEDAD EXTRANJERA y UBER INTERNATIONAL B.V. SOCIEDAD EXTRANJERA ha resuelto constituir una nueva sociedad comercial denominada HINTER ARGENTINA S.R.L. y que con fecha 28/04/2016 se realizó la presentación del Contrato Constitutivo, el cual se encuentra pendiente de inscripción a la fecha del presente informe*” (cfr. página 308).

XIV. A páginas 312/315 la parte actora presentó un escrito solicitando “*Se permita fundamentación de recurso de apelación – subsidiariamente apela*”. Requirió que se reconsiderare la forma de concesión del recurso de apelación interpuesto contra la denegatoria de la medida cautelar, en tanto se tuvo por “fundado” en la resolución de fecha 03/05/2016

punto 1.2, en el marco de la ley 2145, cuando se trata de un proceso que ha sido reconducido. En tal sentido, brindó su argumentación para solicitar que se aplique a la apelación las normas del art. 221 del código de rito, permitiéndole la fundamentación en el plazo de ley, revocándose por contrario imperio lo dispuesto el 03/05/2016 punto 1.2.

Mediante providencia del 05/05/2016 dispuse no acoger el planteo realizado por la parte actora a fs. 580/581 del expediente físico, que se corresponde con la página 312/315 tercer cuerpo del expediente digitalizado, por los argumentos allí expuestos, y desestimé la reposición con apelación en subsidio por improcedentes.

A páginas 320 del tercer cuerpo del expediente digital en fecha 06/05/2016 se proveyó las presentaciones del Sr. Travers y del Dr. Luchinsky. Dispuse que aun cuando el proceso se encuentra en “*I. (...) la incipiente complejidad de la etapa constitutiva inherente a todo proceso colectivo, corresponde en razón de la garantía fundamental del derecho a ser oído (cfr. art. 8.1 CADH) sustanciar las presentaciones mencionadas, sin perjuicio de la definitiva constitución de los frentes litigantes y la calidad de los intervenientes*”. Asimismo, atento a la ausencia de regulación específica para procesos colectivos les di intervención a los referidos peticionantes como **terceros potencialmente afectados por la medida cautelar** y, como parte en esa condición, actuando provisoriamente como litisconsortes pasivos. También corrí traslado de los recursos de reposición con apelación en subsidio interpuesto a la parte actora.

XV. A páginas 322/326 se incorporó una resolución remitida por la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero de fecha 05/05/2016, dictada en el marco del expediente nº C2410-2016/0, en la que **resolvió**: “*Corregir el error material en el que se incurrió al dictar la resolución de fecha 28/04/2016 en los autos de referencia. En consecuencia, aclarar que donde se consignó –en la parte resolutiva– ‘2) Ordenar que las causas ‘Suarez Alejandro Esteban c/GCBA y otros s/amparo’ (Expte. N°: A3318-2016/0), ‘Travers Jorge c/GCBA s/amparo’ (Expte. A2411-2016/0) y la presente (‘Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER nº C2410-2016/0) y su beneficio de litigar sin gastos (Nº A2410-2016/1) trámiten ante el mismo tribunal en el que tramita el expediente ‘Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/GCBA y otros s/amparo’ (Expte. n° A3065-2016/0), debiéndose dictar*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

una única sentencia que comprenda el tratamiento de todas las pretensiones. Asimismo, el juez de trámite deberá disponer la adecuación de los procesos que aún no hayan sido reconducidos conforme lo indicado en el segundo párrafo del considerando 4º' debió consignarse "2) Ordenar que las causas 'Suarez Alejandro Esteban c/GCBA y otros s/amparo' (Expte. N°: A3318-2016/0), 'Travers Jorge c/GCBA s/amparo' (Expte. A2411-2016/0) y la presente ('Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER n° C2410-2016/0) y su beneficio de litigar sin gastos (N° A2410-2016/1) tramiten ante el mismo tribunal en el que tramita el expediente 'Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/GCBA y otros s/amparo' (Expte. n° A3065-2016/0), debiéndose dictar una única sentencia que comprenda el tratamiento de todas las pretensiones".²

XVI. A páginas 330/336 el GCBA hizo saber que el Juzgado Federal de 1º Instancia en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo de Lomas de Zamora N° 3, Secretaría N° 9 por resolución del 26/04/2016 se declaró incompetente para seguir entendiendo en la causa "Fuente Martín Raúl c/ GCBA y otros s/Amparo ley 16986" n° 8974/2016, acompañando copia del referido resitorio.

XVII. A páginas 394/406 el Dr. Lino Galarce en su carácter de apoderado del Sr. Jorge Travers, requirió que se declare operada la caducidad de la medida cautelar dictada el 13/04/2016 y, solicitó se disponga el archivo de las actuaciones sin más trámite. También requirió que subsidiariamente se resuelva el recurso de reposición con apelación en

² Ver punto "V" de las resultas de la causa "Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa" n° C2410-2016/0.

subsidio interpuesto el 22/04/2016. Brindó sus argumentos en el punto “2” del escrito en cuestión y en el punto “3” hizo referencia a la presentación del SPT del 28/04/2016.

Mediante providencia de página 410 de fecha 10/05/2016 se procedió a la formación del incidente de apelación con las copias acompañadas por la parte actora³. Y respecto de la presentación del GCBA entendí que no resultaba necesario expedirse sobre el planteo de inhibitoria requerido por dicho interesado por haber devenido abstracta esa cuestión.

A páginas 412 en fecha 10/05/2016 se proveyó el escrito del Sr. Travers obrante a fs. 593/599 vta., del expediente físico. Allí rechacé *in limine* su planteo de que se declare la caducidad de la medida cautelar toda vez que la demanda ya había sido interpuesta, y solo se instó de oficio a su readecuación. En la misma providencia, se resolvieron otras cuestiones formales planteadas por el Sr. Travers.

A páginas 444/455 la parte actora a través de su letrada apoderada Dra. Mónica Rissotto contestó el traslado conferido respecto del recurso de reposición con apelación en subsidio presentado por el Sr. Jorge Travers, solicitando el rechazo del mismo, con imposición de costas. El mismo se tuvo presente a página 456 (v. providencia del 19/05/2016) y se hizo saber que una vez vencido el plazo o contestado por la actora el traslado del recurso de reposición interpuesto por PROCONSUMER se resolverá.

³ La apelación de la medida cautelar planteadas por la letrada Mónica Rissotto -en representación del frente actor SPT- tramitó bajo el incidente “**SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS contra GCBA Y OTROS sobre INCIDENTE DE APELACIÓN**” C3065-2016/1. Interpuesto el recurso por la parte actora, el Sr. Travers en su carácter de tercero planteó la caducidad de la segunda instancia por haberse cumplido el plazo previsto en el art. 260 inc. 2º del CCAYT sin que la actora impulsara el trámite del recurso aludido. La parte actora desistió de dicho recurso de apelación. En esos términos, la **Sala II resolvió** el día 10/11/2016: “1) Declarar desierto el recurso de apelación planteado por la actora conforme fs. 251/251 vta. 2) Rechazar los planteos efectuados a fs. 256/256 vta., y 262/262 vta. 3) Sin especial imposición de costas en atención a la forma en que se resuelve y de acuerdo con lo expresado en el considerando 6º (...). Las constancias del mencionado incidente lucen digitalizadas en la actuación nº 1606660/2021 del expediente nº 3065-2016/1.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

A páginas 27/50 del **cuarto cuerpo digitalizado**, la parte actora SPT contestó el traslado del recurso de revocatoria y nulidad presentado por PROCONSUMER, solicitando también su rechazo con imposición de costas.

Mediante páginas 51/54 luce la **resolución del 26/05/2016** a través de la cual **resolví**: “*I. Desestimar la oposición de la parte actora a la intervención como tercero de la Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur –PROCONSUMER- por las razones expresadas en el punto V de los considerandos; II. Rechazar los recursos de reposición interpuestos por el letrado apoderado de la Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER- Dr. Rubén Osvaldo Luchinsky- a fs. 422/425 vta., y por el Sr. Jorge Travers a fs. 526/551. Con costas a las vencidas (art. 62 y 63 del CCAyT); III. Conceder los recursos de apelación interpuestos en subsidio por el letrado apoderado de la Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur- PROCONSUMER a fs. 422/425 vta., y por el Sr. Jorge Travers a fs. 526/551 contra la resolución de fs. 233/237 vta., en los términos del art. 20 de la ley 2145, teniéndolos por fundados. El recurso de nulidad articulado por PROCONSUMER queda subsumido en el recurso de apelación; IV. Para la confección del incidente previsto en el art. 20 de la citada ley, intimese a los recurrentes para que, en el término de tres (3) días, acompañen copias (...), bajo apercibimiento de declarar desierto el recurso, de conformidad con lo allí dispuesto...”.*

A página 59, el Sr. Travers acompañó las copias correspondientes y se formó el respectivo incidente de apelación⁴ (v. providencia del 30/05/2016). Lo mismo hizo PROCONSUMER conforme surge de página 69 (v. providencia del 02/06/2016).

⁴ La apelación del frente “Socios - conductores” trató en el incidente “**SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS contra GCBA Y OTROS sobre INCIDENTE DE**

XVIII. Luego, a páginas 75/89 del **cuarto cuerpo digitalizado** en fecha 13/06/2016 dicté una **resolución ordenatoria del proceso** (en adelante, “*Resolución ordenatoria*”) donde **resolví**: “**1) Establecer dos subprocesos colectivos. El primero integrado por el “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra el GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C3065-2016/0 y por el “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C3110-2016/0, bajo la representación adecuada del Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, excluyéndose cualquier otra intervención por ese frente actor, el que estará bajo la dirección letrada de la Dra. Mónica Flora Rissotto. // El segundo integrado por “Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa” Expte.:C2410-2016/0 y “Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C2411-2016/0, con la representación adecuada de PROCONSUMER, excluyéndose cualquier otra intervención por ese frente actor, el que estará bajo la dirección letrada del Dr. Matías F. Luchinsky. // 2) (i)**

APELACIÓN” C3065-2016/2. El referido expediente fue acumulado por la Sala II para su resolución con el expediente nº C3065-2016/3 donde trató la apelación del frente PROCONSUMER. Así la Cámara resolvió el día 06/09/2016 desestimar el recurso de apelación interpuesto por PROCONSUMER y por el Sr. Jorge Travers; asimismo, la sala también rechazó el recurso de apelación planteado por el Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal que trató por incidente 3110-2016/1; finalmente impuso las costas respecto de todos estos recursos en el orden causado (v. páginas 399/409 del segundo cuerpo digitalizado del incidente C3065-2016/2, cuyas constancias digitalizadas lucen en la actuación nº 1606786/2021; y también, luce a páginas 351/360 del segundo cuerpo digitalizado del expediente “**SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL y otros CONTRA GCBA y otros SOBRE INCIDENTE DE APELACION**” Número: INC 3065/2016-3, cuya digitalización luce en la actuación nº 1606838/2021 del citado incidente).

Luego, en el mencionado incidente, se agregaron las copias del incidente 3065-2016/4 relativas a la **solicitud de habilitación de feria** requerida por el frente del Sr. Travers -a través de su apoderado Santiago M. Castro Videla-, a fin de tramitar una petición relativa a la afectación de los derechos humanos de los conductores que prestan servicios utilizando la aplicación móvil de Uber. Dicha petición fue **resuelta por el suscripto el día 29/01/2018** (v. páginas 59/73 del tercer cuerpo del incidente digitalizado). Allí dispuse “*1. Habilitar la feria judicial. 2. Desestimar in limine por improcedente el punto 3 del petitorio de la presentación de fs. 168/175 vta. 3. Ratificar que la medida cautelar incluye a los conductores/socios de la empresa UBER, en todo el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 4. Declarar inconducentes los pedidos de libramiento de informes solicitados en los puntos 4 y 5 del petitorio del escrito de fs. 168/175 vta. 5. Disponer que se libren por Secretaría, sendos oficios en la forma indicada en el considerando XXIII de esta resolución. 6. Tener presente las reservas efectuadas (...)*””. Posteriormente, el día 01/02/2018 en atención al contenido de la presentación efectuada por el letrado Videla y lo resuelto en fecha 29/01/2018 sostuve que surgiría la eventual comisión del delito de desobediencia de la medida cautelar dictada en el expediente 3065-2016/0 de fecha 13/04/2016, por lo que resolví remitir copias certificadas de la presente causa junto con copias del incidente 3065-2016/4 a la Justicia Nacional en lo Criminal y Correccional (cfr. Página 95 del tercer cuerpo digitalizado del incidente 3065-2016/2).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Excluir las presentaciones del Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal en los expedientes "Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa" Expte.:C2410-2016/0 y "Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C2411-2016/0, salvo las referidas a pretensiones cautelares; (ii) excluir a la Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER y al Sr. Jorge Travers de cualquier presentación en los expedientes "Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra el GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C3065-2016/0 y por "Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C3110-2016/0, salvo las referidas al ámbito de las medidas cautelares. // 3) Correr traslado de las demandas readecuadas en "Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra el GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C3065-2016/0 y por "Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C3110-2016/0, al GCBA por el término de sesenta (60) días -confr. art. 276 CCAYT-, con copia de esta resolución. // 4) Correr traslado de las demandas readecuadas en "Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa" Expte.:C2410-2016/0 y "Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C2411-2016/0, al GCBA por el término de sesenta (60) días -confr. art. 276 CCAYT-, con copia de esta resolución. // 5) Dar a conocer, por vía del mecanismo dispuesto en el considerando XVI de la presente resolución, la existencia de este proceso a sus efectos. // 6) Las eventuales presentaciones que pudieran hacer otros sujetos

cualquiera sea su naturaleza y contenido tramitaran por vía incidental, así como también las cuestiones planteadas sobre la legitimación adecuada de los frentes. // 7) Suspéndanse las presentes actuaciones, hasta tanto se encuentre cumplido y acreditado lo ordenado en el considerando XVI punto 5. // 8) Agréguese copia certificada de la presente resolución en las causas "Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C3110-2016/0; "Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa" Expte.:C2410-2016/0 y "Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C2411-2016/0 (...)".

A páginas 95 el 15/06/2016 se notificó de la presente resolución la Sra. Fiscal, la Dra. Perugini.

A páginas 101/102 del cuarto cuerpo digitalizado, la parte actora -SPT- interpuso recurso de apelación contra la *resolución ordenatoria* del 13/06/2016 por causarle gravamen. El referido recurso se concedió en relación y con carácter suspensivo (v. providencia del 04/07/2016 a páginas 103). A páginas 105/124 obra el escrito "*Presenta Memorial. Formula reservas*" del SPT. A páginas 125 lo tuve por fundado y dispuse ordenar el traslado del memorial a Jorge Travers y PROCONSUMER por el término de cinco (5) días (v. providencia del 14/07/2016).

A página 127 en fecha 11/08/2016 dispuse que, en atención a la conexidad entre la presente causa y los expedientes C3110-2016/0, C2410-2016/0 y C2411-2016/0 en los que se plantearon recursos vinculados con la *resolución ordenatoria* que aquí se impugna y, atento la falta de actividad de la parte interesada en cumplir con las notificaciones ordenadas en la fs. 684 punto II del expediente físico, resolví intimar al SPT que acompañe las copias para traslado correspondientes y notifique el traslado ordenado bajo apercibimiento de tenerlo por desistido del recurso. Cumplidas las notificaciones (v. cédulas obrantes a páginas 133/137 y 139/140) el apoderado del Sr. Travers contestó el traslado respecto del memorial de la actora -el cual pretende fundar su recurso de apelación contra la *resolución ordenatoria*- a páginas 161/180 (escrito de fecha 30/08/2016).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Conforme providencia del 30/08/2016 tuve por contestado el traslado y también, ordené notificar por Secretaría a PROCONSUMER lo dispuesto a fs. 684 punto II del expediente físico, lo cual fue cumplido mediante cédula obrante a páginas 183/184 del cuarto cuerpo digitalizado.

A páginas 185/194 el letrado apoderado de PROCONSUMER procedió a contestar el traslado, solicitando se declare desierto el recurso de apelación interpuesto por la actora, por falta de fundamentos, con expresa imposición de costas (escrito del 08/09/2016). Conforme providencia del 08/09/2016 tuve por contestado el traslado y dispuse la remisión de la causa a la Cámara de Apelaciones del fuero (v. página 195 del cuarto cuerpo digitalizado).

A páginas 199 fue recibido el expediente por la Sala II (en fecha 12/09/2016) y dispuso correr vista al Ministerio Público Fiscal ante la Cámara, quien se expidió el 16/09/2016 a páginas 203/214, cfr. dictamen nº 933-Equipo Fiscal A- suscripto por el Dr. Juan Octavio Gauna. A página 221, la Sala II dispuso el pase a resolver el 22/09/2016.

A páginas 223/229 del **cuarto cuerpo digitalizado**, luce la **resolución de la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero en fecha 10/11/2016** en el marco del expediente C3065-2016/0 donde se pronunció acerca de los agravios de la parte actora SPT respecto de la **resolución ordenatoria**. En esa línea, la cámara indicó que “*(i) En primer lugar, es menester reparar en que, para resolver el conjunto de las pretensiones incorporadas en cada causa de las promovidas, habrá de enfocar el análisis desde una perspectiva integral del conflicto traído a conocimiento del Poder Judicial, pero también particular de cada sector comprendido en ellas. Si bien pareciera existir una base común o aspecto matriz cuya dilucidación traería aparejada la*

plataforma para la solución del conjunto de los procesos, cada relación jurídica eventualmente trabada con el GCBA (y más allá de las intervenciones en carácter de terceros de algunos de los actores en procesos iniciados por otros demandantes) tiene su propia génesis a partir de las características propias que definen a cada grupo, clase o subclase en relación con los intereses que pretenden proteger. Es desde ese lugar, entonces, que habría que diferenciar la causa fáctica común de cada grupo o sector afectado. Es decir, no hay que confundir el hecho de que las pretensiones de todos los procesos promovidos culminen con una única sentencia (tal como fue ordenado por este tribunal en la resolución del 28/04/16) con la posibilidad de que exista una causa fáctica común en cada uno de los expedientes en los que los distintos demandantes asumieron la defensa de los derechos que consideran vulnerados. En consecuencia, habría de examinarse desde esa óptica la existencia o no de lo que ha sido entendido como requisito condicionante para considerar que estamos ante procesos colectivos.” (cfr. página 225 del cuarto cuerpo del expediente digitalizado). Asimismo, señaló que el núcleo de la cuestión radica en determinar “...si son lícitas las consecuencias jurídicas que se derivan del funcionamiento de la aplicación conforme ha ocurrido hasta ahora (esto es: sin aparente regulación normativa específica)”. Por lo que la sala II entendió que “...la causa fáctica común se constituiría en que todo aquel que pretenda trabajar como conductor a través de la aplicación UBER se vería impedido de hacerlo como consecuencia de la conducta asumida por el GCBA frente al desarrollo de dicha actividad. Las características definitorias de cada sujeto, en cambio, sería un aspecto accesorio a lo principal, que gira en torno de lo aludido. Lo dicho, sumado a la crítica genérica esbozada por el recurrente, resulta suficiente para desestimar el agravio en lo que respecta al punto tratado en el presente apartado”, cuyo agravio del SPT radicaba en que no existía una causa fáctica común en relación con la acción del Sr. Travers. Respecto del agravio del SPT de tramitar el proceso como colectivo, la Cámara señaló que: “...no se constituye en un agravio susceptible de ser atendido por este tribunal. Ello es así desde que la medida cautelar solicitada por el recurrente, en lo que al punto que aquí importa aludir atañe, fue concedida, mediando una clara decisión judicial en torno de que el sistema UBER no puede funcionar y quedando en cabeza del GCBA -demandado- el cumplimiento de la medida adoptada. En consecuencia, mal podría considerarse que el hecho de que el trámite se demorase más de lo previsto (si es que así ocurriera) implicaría avalar la posibilidad de que se siguiera haciendo uso de la aplicación para los fines que el recurrente considera definitivamente ilegítimos. La adopción de medidas precautorias de no innovar; justamente, lleva como efecto el cese de la



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

actividad o conducta que se está llevando a cabo presuntamente contraria a derecho o ilegítima. Luego, queda en cabeza de quien la solicitó, junto con el magistrado que tiene el poder jurisdiccional de disponer, encargarse de que la orden se cumpla en tiempo y forma, y con ello de hacer uso de las herramientas legales que el ordenamiento jurídico pone a disposición para operar del modo indicado. Por lo demás, actuar conforme a lo que implica la tramitación de un proceso colectivo, lejos de considerarse disposición de tiempo inútil el que eventualmente se insumiera, tendería a lograr eficacia en los actos de los que se compone y en la decisión final que los sucede, la que —no es un dato menor— podría alcanzar a un número considerable de personas (potenciales adherentes y detractores del uso de aplicación UBER) de acuerdo con cómo operen frente a lo decidido por el a quo en el considerando XVI de la resolución recurrida”.

Sobre el último agravio del SPT respecto de que PROCONSUMER no puede representar a los usuarios la Sala II indicó que “...ha quedado acreditado que se trata de una asociación que defiende los intereses de usuarios y consumidores, de forma tal que se encontrarían reunidos los requisitos constitucionales como para afrontar la defensa de sus derechos de forma idónea (arts. 43 CN y 14 CCABA).” Y continuó diciendo: “Repárese en que parte sustancial del conflicto se asienta en lo relativo a la seguridad del usuario pasajero, siendo que una asociación que pretende proteger los derechos de éstos considera que, aun en las condiciones actuales, tienen el derecho de hacer uso del servicio de transporte ofrecido vía UBER. De modo tal que no es el momento de discurrir sobre categorías en tanto hacerlo excedería el marco de análisis correspondiente al estado en que se encuentran los procesos y avanzar sobre cuestiones que incluso, en lo sucesivo, podrían ser planteadas. Mientras tanto, este tribunal entiende que el Poder Judicial tiene el deber de constituirse en garante de que todos los interesados sean oídos, y la forma adecuada de hacerlo es a través de un proceso en el que se ofrezcan las condiciones de que así sea.

En ese contexto, el trámite colectivo asignado por el magistrado de grado es el que mejores opciones aporta al cumplimiento de dicho objetivo.”

También entendió que la forma establecida por el magistrado de grado para tramitar los procesos “*no debería generar obstáculos para llegar al dictado de la sentencia de mérito –única recuérdase– de modo ordenado y respetando la garantía del debido proceso y defensa en juicio, siendo esto, al cabo, lo que no puede alterarse*”. Por las consideraciones vertidas la Cámara **resolvió**: “*1) Rechazar parcialmente el recurso de apelación planteado por la parte actora, con las salvedades expuestas en el considerando 50. 2) Revocar, en consecuencia, la exclusión dispuesta por el a quo en el punto 2 (i) de la parte dispositiva de la resolución apelada, con el alcance determinado en el considerando 6º del presente resolutorio. 3) Ordenar al juzgado de trámite que informe a la CSJN acerca de la tramitación de los presentes actuados de conformidad con las pautas fijadas en el Reglamento de Registro Público de Procesos Colectivos creado a través de la Acordada 32/14. 4) Imponer las costas en el orden causado en atención a las particularidades del caso, a lo novedoso de las cuestiones aquí involucradas y al modo en que se resuelve (arts. 62 y 63 CCAyT).*”

A páginas 255/257 luce una resolución de la Sala II de fecha 01/12/2016 rechazando unos recursos de aclaratoria interpuestos por el Sr. Travers y PROCONSUMER.

Posteriormente, el SPT interpuso recurso de inconstitucionalidad -v. páginas 259/296- contra la resolución del 12/11/2016 dictada por la Sala II y, en la misma presentación requirió como “*cuestión preliminar*” que se aparte de la presente causa a PROCONSUMER por no haber cumplido con un requisito establecido en el acuerdo plenario nº 4 del año 2016. El frente PROCONSUMER también había interpuesto recurso de inconstitucionalidad, pero al no cumplir con la intimación de acompañar las copias, se desglosó el referido escrito (cfr. página 303)⁵.

⁵ Contra dicho pronunciamiento, PROCONSUMER interpuso tres quejas ante el TSJ caratuladas: (1) “*Proconsumer s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ otras demandas contra autoridad administrativa*” Expte. nº 14110/16, la cual fue rechazada por el referido Tribunal el día 27/09/2017; (2) “*Asociación Protección Consumidores de Mercado Común del Sur Proconsumer s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado*” Expte. nº 14111/16, rechazada por el referido Tribunal el día 27/09/2017; y, (3) “*Proconsumer s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: Travers Jorge c/GCBA s/ otras demandas contra*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Corrido el pertinente traslado de la presentación de SPT (v. página 297), contestó el traslado el frente PROCONSUMER a páginas 361/377 del cuarto cuerpo, y el Sr. Travers hizo lo suyo a páginas 393/405. La Sala II **resolvió** el 18/04/2017 a páginas 413/414, “declarar inadmisible el recurso de inconstitucionalidad interpuesto por la parte actora. Con costas a las vencidas (arts. 28, Ley 2145 y 62 y 63, CCAYT)”.⁶

XIX. A páginas 309/314 se presentó el Sr. Fernando Lucas Martín Campo por derecho propio con el patrocinio letrado del Dr. Lucas E. Eksiyán (Tº. 107 Fº 27 CPACF) a fin de solicitar copias de la presente causa, y refirió que quien suscribe se encontraba imputado en la causa n° 4790/16 caratulada “Uber s/Inf. Art. 83 CC” en trámite ante el Juzgado n° 16 del fuero Penal, Contravencional y de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires. Entendió que las presentes actuaciones se discuten aspectos que son de relevancia para el ejercicio de su derecho de defensa, requirió autorización para obtener copias de la causa. Lo cual fue proveído de conformidad por la Sala II a página 315.

XX. A página 429 fue recibida la causa en el tribunal a mi cargo el día 17/05/2017.

“autoridad administrativa” Expte. n° 14115/16, la cual también fue rechazada por el referido Tribunal el día 27/09/2017.

⁶ El frente actor -SPT- interpuso una queja ante el TSJ, quien resolvió el día 21/03/2018 en la causa “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ otras demandas contra autoridad administrativa” Expte. n° 14404/17, “[r]echazar el recurso de queja interpuesto por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal”.

A páginas 439/445 se incorporó copia de la resolución dictada en el expediente “Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER contra GCBA y otros s. Acción Meramente Declarativa” nº C2410-2016/0 de fecha 23/08/2017, mediante la cual **resolví**: “1) Levantar las suspensiones dispuestas en el presente proceso, de conformidad con lo expresado en el considerando III, punto (i). 2) Proceder a la confección por Secretaría del edicto y de los oficios ordenados en la resolución del 13 de junio de 2016, considerando XVI, puntos 1 y 4, con las salvedades expuestas en el considerando III, punto (ii). 3) Comunicar a la Corte Suprema de Justicia de la Nación acerca de la tramitación del presente proceso colectivo, de conformidad con lo dispuesto en el considerando III, punto (iii). 4) Agregar copia certificada de la presente resolución en las causas “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra el GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. C3065-2016/0, “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. C3110-2016/0, “Asociación protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER contra GCBA y otros s. Acción Meramente Declarativa” Expte. C2410-2016/0, “Traverso Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. C2411-2016/0, “Fuente Martín Raúl c/GCBA y otros s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. A16152-2016/0, “Veiga Diego c/GCBA s/Acción Meramente Declarativa” Expte. C18335-2016/0 y “Aguiar Gonzalo c/GCBA s/Acción Meramente Declarativa” Expte. 2246/2017-0”.

La referida resolución fue apelada por el SPT en el expediente nº 3065/2016-0 conforme página 449/450. A página 451 mediante providencia de fecha 07/09/2017 dispuse en razón del carácter colectivo del presente proceso y el carácter heterogéneo de las decisiones que integran la resolución del día 23/08/2017 dictada en el expediente nº C2410-2016/0 que “...sin perjuicio de los agravios que eventualmente exprese la interesada, ésta indique previamente (...) qué aspectos concretos de la resolución mencionada intenta recurrir, bajo apercibimiento de rechazar in limine el recurso articulado. Ello así, en atención a que la resolución que se intenta apelar genéricamente posee aspectos autónomos, como el que se refiere, entre otras cosas, a cuestiones sobre las que ya se ha expedido la Cámara de Apelaciones del fuero en su oportunidad y se hallan firmes”.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

XXI. A páginas 453/493 del **cuarto cuerpo digitalizado** y, páginas 3/139 del **quinto cuerpo digitalizado** luce un escrito de la parte actora SPT, a fin de contestar la intimación realizada el 07/09/2017, indicó que se recurre lo dispuesto en el parágrafo "VI" puntos 1) y 2) de dicha sentencia. Además, adujo que no corresponde tener por fundada la apelación en base a esta presentación, y denunció hechos que a su entender inciden en el trámite de la causa, acompañando documentación referida a las causas que tramitan ante el fuero Penal Contravencional y de Faltas.

En primer lugar, denunció que los "Socios-conductores" de Uber configuran una "*confesa violación contravencional*" conforme las sentencias firmes dictadas, entre otras, por la Sala II de la Cámara de Apelaciones en lo Penal Contravencional y de Faltas. En el punto "1" de su escrito hizo mención del delito estipulado en los arts. 74 y 83 primer párrafo de la ley n° 1472, entendiendo que la conducta de los "socios" de Uber encuadra en las contravenciones tipificadas en esos artículos, "*más allá del lavado de activos y otros delitos de corte federal en cabeza de UBER, en estadío de investigación*". A título de ejemplo adjuntó copias de fallos en los que se condenó con arresto e inhabilitación a un socio conductor de Uber, citando resoluciones del tribunal en lo Penal Contravencional y de Faltas.

Luego, en el punto "2" de su escrito, acápite titulado "*La Flagrancia. Ley 2303/07*", la parte actora indicó que tanto Martín Fuentes (Expte. N° A16152-2016/0), Diego Veiga (Expte. N° C18335-2016/0) como el propio Travers (Expte. N° C2410/0) admitieron expresamente ser "*autores de conductas que encuadran en el ilícito contravencional tipificado en los arts. 74 y 83, primer párrafo, de la ley N° 1472 (...)*", señalando que es obligación proceder a su denuncia, citando en su apoyo lo dispuesto por el art. 81 de la mentada ley y, el art.

78 de la ley nº 2303. Entendió que estamos en presencia de “*la comisión de actos dolosos que configuran contravención punible en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires*” (cfr. página 120 del quinto cuerpo digitalizado).

A fin de contar con la información necesaria requirió el libramiento de un oficio a la Cámara de Apelaciones del fuero PCyF a fin de requerir copia certificada de las causas “*NN (uber) s/art. 83 por usar indebidamente el espacio público c/fines lucrativos, art. 74 y cc*” y copias de las causas contra Uber, bajo cualquier denominación. La misma solicitud la requirió también respecto del Ministerio Fiscal para que se expida respecto de si se han dictado sentencias condenatorias a los choferes por la conducción de automóviles bajo la aplicación de Uber. Asimismo, refirió que acompañó copia de sentencias donde Uber fue condenada en causas que tramitan “*ante la Ciudad e investigado por lavado de activos y otros delitos federales*” (cfr. página 121).

En el apartado “4” hizo referencia a la influencia de las sentencias dictadas en el fuero PCyF en estas actuaciones, citando en su apoyo el art. 1776 del CCyCN y jurisprudencia. Precisó que “... *por decisión que ha quedado firme en sede penal se tienen por acreditados los hechos invocados que sustentan la pretendida acción de clase en cabeza de TRAVERS, como contravenciones tipificadas en los arts. 74 y 83 PRIMER PARRAFO LEY 1472 y ello impone una particularísima restricción a la facultad de los jueces de grado, pues en esta situación opera, en cuanto a la existencia o inexistencia de las mismas circunstancias fácticas, la prejudicialidad prevista en los arts. 1775, 1776 del Código Civil y Comercial, a cuyo respecto la sentencia penal tiene el valor de cosa juzgada para los jueces de otros fueros*” (cfr. página 123 del quinto cuerpo digitalizado). Adujo que la prejudicialidad resulta “*imperiosa*” pues de lo contrario se caería en un escándalo jurídico por fallos contradictorios, entendiendo que conducir un auto bajo la aplicación de Uber y ser condenados a arresto e inhabilitaciones - respecto de los conductores- configura una contravención y ello hace cosa juzgada en este proceso e impide la continuidad de las actuaciones que los socios conductores de Uber iniciaron, solicitando que lo antedicho se entienda como “*denuncia de hecho nuevo*” (cfr. página 124).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Luego, en el apartado “II. Capítulo II” titulado “*La resolución de fecha 23.08.2017*” expresó el gravamen irreparable que le causa de continuar con los procesos de las subclases “*pro UBER*” -conductores y PROCONSUMER-. A continuación, citó algunos aspectos de la resolución que entiende que le causan un agravio y que ahondará en los mismos al momento de fundar la apelación. Informó que interpuso una queja ante el Tribunal Superior de Justicia en virtud del rechazo del recurso de inconstitucionalidad denegado por la Sala II de la Cámara del fuero, para sostener que el rigorismo formal debe ceder teniendo en cuenta el tipo de proceso y los cuestionamientos sobre la legitimación de Travers y PROCONSUMER, pues estos extremos, a su entender, impedirían en dicha etapa del proceso levantar “*sin más*” la suspensión de las actuaciones (v. página 130). Luego, argumentó por qué sostuvo que el Sr. Travers no puede representar al colectivo de personas que se encuentra en su misma situación y que tampoco se trata de un caso genuino de daños colectivos. También objetó la legitimación conferida a PROCONSUMER (v. páginas 132 y ss., del quinto cuerpo digitalizado).

Luego, hizo mención de la “*función preventiva*” consagrada en el nuevo Código Civil a páginas 133/135, refirió que se discute el tema de la difusión, dedicó un apartado a hacer referencias a las causas nuevas incorporadas a este proceso (v. punto “4” a páginas 136/137) y concluyó con el petitorio de rito, requiriendo que se tenga por efectuada la denuncia de las acciones penales y se suspenda el curso de estas actuaciones y se tenga por evacuado el traslado y, por cumplido lo solicitado por el tribunal el 07/09/2017.

De la referida presentación, dispuse el 20/09/2017 **remitir la causa al Ministerio Público Fiscal** a sus efectos, conforme surge de página 141 del quinto cuerpo digitalizado.

El Sr. Fiscal -Dr. Damián Natalio Ariel Corti- dictaminó a páginas 147/150 del quinto cuerpo, mediante **dictamen nº 695-2017**. En ese dictamen advirtió que “... si la petición se funda en el artículo 1775 del Código Civil y Comercial de la Nación y este se considerase aplicable al sub lite, la solicitud resultaría prematura” entendiendo que eventualmente, lo que se suspendería es el dictado de la sentencia definitiva y no el trámite del proceso. Respecto de la prejudicialidad establecida en el art. 1775 y concordantes del CCyCN sostuvo que resulta inaplicable al proceso, puesto que la intención del legislador sobre tal normativa es la vinculación de la acción civil de responsabilidad por daños con la acción penal y, en esa argumentación, sostuvo que en el presente expediente y en sus vinculados no se persigue la reparación civil de daños y perjuicios.

Respecto de la denuncia de hecho nuevo, el Sr. Fiscal entendió pertinente remarcar que resultaría improcedente dado que los hechos nuevos se producen con posterioridad a la contestación de demanda o reconvención. Que atento que no se ha librado la cédula del traslado de la demanda -en ese momento- la presentación del SPT operaría como una “ampliación de demanda” de la que deberá darse el pertinente traslado conjuntamente con el escrito inicial.

A página 151 dispuse nuevamente la remisión al Ministerio Público Fiscal a fin de que se expida sobre los puntos 1, 2 y 3 del capítulo primero titulado “EL DELITO. ARTÍCULOS 74 Y 83 PRIMER PÁRRAFO LEY 1472”, “LA FLAGRANCIA LEY 2303/07” y “CONDENAS CONTRA UBER”. Sobre estos puntos la Sra. Fiscal -Dra. Laura Perugini- se expidió mediante **dictamen nº 764/2017** a páginas 157/170 del quinto cuerpo digitalizado. En su dictamen, luego de reseñar el contenido del escrito del frente actor SPT, formuló una serie de consideraciones en defensa del interés público, la normal prestación del servicio de justicia y el debido proceso.

Así adujo que la Unidad fiscal Oeste del Ministerio Público Fiscal de la Ciudad lleva adelante diversas investigaciones vinculadas con la aplicación Uber. Refirió que la causa tramita bajo el nº 4790/2016 y, allí fueron sancionadas cinco personas con dos días de arresto y dos meses de inhabilitación para conducir cualquier tipo de rodado, “...por haber realizado actividades lucrativas no autorizadas en el espacio público al efectuar la prestación



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

del servicio de transporte de pasajeros sin contar con la debida autorización, utilizando para ello la aplicación comúnmente denominada ‘UBER’, ‘UBER TECHNOLOGIES INC’ y/o ‘UBER ARGENTINA SRL’ (arts. 74 y 83, primer párrafo del CC)’ (cfr. Página 159 del quinto cuerpo).

También refirió los incidentes de la mentada causa donde tramitan las sanciones (causas n° MPF137931, MPF146019, MPF148268, MPF148454 y, MPF149913). Además, mencionó otras causas con diversas condenas de multas pecuniarias. Precisó que “...cabe tener presente que efectuar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de la aplicación ‘UBER’ es una conducta que es considerada ilícita por la Justicia Penal, Contravencional y de Faltas (...)" (cfr. Página 160). También consideró que el caso colectivo había perdido virtualidad toda vez que se presenta un antagonismo insalvable entre lo que se estaba resolviendo en la Justicia PCyF y el presente caso. Asimismo, estimó que la circunstancia que se expone en el marco de un proceso colectivo "...pone en riesgo concreto el orden público en la Ciudad y es deber de este Ministerio Público evitarlo..." y que, si la causa colectiva continúa incorporando choferes "socios conductores" de Uber, corresponde que sea investigada su actividad ante el fuero PCyF, en tanto ya fue considerada una contravención. Indicó que en las causas n° MPF137931, MPF146019, MPF148268, MPF148454 y, MPF149913 "la actividad de los choferes de UBER es un ilícito y fue penado. Dichas condenas están firmes" y resaltó que la conducta penada es "jurídicamente idéntica" a la que piden certidumbre la subclase de los conductores.

Asimismo, mencionó que los directores de la "Sociedad UBER" fueron procesados por evasión impositiva pues desarrollan una actividad lucrativa sin autorización. Así citó la causa MPF N° 108542 en la cual surge con fecha 11/09/2017 que la AGIP resolvió que

UBER ARGENTINA SRL (sociedad en formación), tenía una deuda de un monto elevado en concepto de ingresos brutos impagos.

La Sra. Fiscal también hizo mención de la causa nº 4790-42-16 caratulada “*Incidente de apelación por clausura/bloqueo de página web en todo el país en autos NN/Uber y otros s/Inf. Arts. 83, 73 y 74 CC*”, en la que la Sala II de la Cámara del fuero PCyF el día 04/04/2017 dispuso “*CONFIRMAR la resolución de fs. 100/106, en cuanto en su punto I dispuso: ‘PROCEDER A LA CLAUSURA/BLOQUEO PREVENTIVO en los términos del art. 29 de la ley 12, de la página web https://drive.www.uber.com/argentina y las plataformas digitales, aplicaciones y todo otro recurso tecnológico que permita contratar y/o hacer uso de los servicios de transporte de pasajeros que ofrece la empresa UBER TECHONOLOGIES INC, UBER ARGENTINA SRL o UBER B.V. en todo el territorio de la República Argentina, hasta tanto cesen los motivos que dieran origen a la presente medida...’*” (cfr. Página 161).

En ese marco, la Sra. Fiscal entendió que “*...los hechos denunciados deben ser encuadrados como una excepción de cosa juzgada, toda vez que se trata de una conducta ‘jurídicamente idéntica’ (la contratación de servicios a través de la plataforma UBER) aunque empíricamente sea otra que es sometida a decisión judicial (confr. Art. 282, inc. 7 del CCAyT)*” (cfr. Página 162). También señaló que dicha excepción puede ser declarada de oficio en cualquier estado de la causa y así lo dejó solicitado conforme los argumentos que expresó en el punto V de su dictamen, reiterando que en este proceso colectivo se trata de juzgar una conducta que ya fue considerada una contravención y que, no puede sentenciarse una causa cuando la pretensión contencioso administrativa, implica someter a juicio una conducta considerada sistemáticamente ilícita.

Luego, a página 168 la Sra. Fiscal refirió que corresponde comunicar al Ministerio Público Fiscal PCyF la actividad que ejercen los Sres. Jorge Travers, Martín Raúl Fuentes, Diego Veiga y Gonzalo Aguiar a fin de que investigue la posible comisión de conductas tipificadas en las leyes penales, pues integran la subclase de conductores y, como fundamento de sus pretensiones procesales afirmaron o habrían afirmado haber transportado personas mediante la plataforma “*UBER*”. Finalmente, solicitó la suspensión del trámite de la presente causa.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

A páginas 171/172 en fecha 18/10/2017 entendiendo que los planteos formulados por el frente actor y lo introducido por la Sra. Fiscal, impusieron mantener el trámite global de la causa en condiciones ordenadas, ello sin perjudicar el trámite del proceso principal con cuestiones relevantes que pueden ser conducidas por vía accesoria. Por lo tanto, resolví: “1. Ordenar la formación de un incidente por Secretaría con copias certificadas de los escritos presentados a fs. 815/906, los dictámenes de fs. 907/908 y fs. 912/918, las resoluciones de fs. 659/666, 722/725, 808/810, 814, 904, 909 y de la presente y, asimismo, copias de las resoluciones del Tribunal de revisión de fs. 190/192 y 351/355 de las causas ‘Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur -PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa’ Expte. C2410-2016/0 y ‘Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa’ Expte. C2411-2016/0, respectivamente. 2. Certificar por Secretaría, una vez formado el incidente con las copias antes mencionadas, las calidades y domicilios de los intervenientes en los procesos “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra el GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. N° 3065-2016/0, “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. C3110-2016/0, “Asociación protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER contra GCBA y otros s. Acción Meramente Declarativa” Expte. C2410-2016/0, “Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. C2411-2016/0, “Fuente Martín Raúl c/GCBA y otros s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. A16152-2016/0, “Veiga Diego c/GCBA s/Acción Meramente Declarativa” Expte. C18335-2016/0 y “Aguiar Gonzalo c/GCBA s/Acción Meramente Declarativa” Expte. 2246/2017-0. Cumplido, librese oficio a la Secretaría General de la Cámara de Apelaciones del fuero a los fines del

registro. 3. Conceder el recurso de apelación, en relación y con efecto suspensivo, interpuesto contra la resolución de fs. 808/810 -dictada originalmente en los autos “Asociación protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER contra GCBA y otros s. Acción Meramente Declarativa” Expte. N° C2410-2016/0-, únicamente respecto de lo dispuesto en el parágrafo VI, puntos 1) y 2) (cfr. Los especificados por la propia actora a fs. 889/903.”

Formado el mencionado incidente quedó caratulado: “**SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO**” Expte.: N° 3065/2016-4 cuyas constancias lucen digitalizadas conforme obran en la actuación nº 1606859/2021. A páginas 267/269 del incidente mencionado dispuse en fecha 02/11/2017 librar el oficio requerido por la Sra. Fiscal y también, entendí que por las argumentaciones allí expresadas resultaba indispensable que la cuestión relativa al tratamiento de la excepción de cosa juzgada sea sustanciada con intervención del GCBA, y de los frentes “socios conductores” y PROCONSUMER. Luego, a páginas 331/342 y 351/365 del expediente digital del incidente nº 3065/2016-4, luce la presentación del Dr. Videla -apoderado del Sr. Travers- solicitando la habilitación de feria y la correspondiente resolución obra a páginas 383/397 de fecha 29/01/2018, ya reseñada. Remitidas las actuaciones a la Sra. Fiscal, aquella acompañó respuesta del Ministerio Público Fiscal UFO Área de Casos Especiales, de fecha 26/02/2018 informando sobre las condenas impuestas en el marco del legajo nº 4780/16 (v. páginas 425/431 y 441/516 del expediente digitalizado). En este último, la Sra. Fiscal precisó que se acompañaban las tres sentencias donde se responsabilizan penalmente a distintas personas por el ejercicio ilegítimo de una actividad y el uso indebido del espacio público, por transportar pasajeros utilizando el sistema UBER, de conformidad con lo previsto en los arts. 77 y 86 del Código Contravencional de la Ciudad -T. Consolidado nº 5666-.

XXII. A páginas 317/352 y 353/388 del **quinto cuerpo digitalizado**, luce el escrito de la parte actora que contiene los fundamentos de su recurso de apelación concedido el 18/10/2017. Del referido escrito ordené dar traslado a las partes por el término de cinco días y, tuve por fundado el recurso concedido, conforme providencia del 02/11/2017 obrante a página 389.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA Nº30
SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA - GENERICo
Número: EXP 3065/2016-0
CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0
Actuación Nro: 1681166/2023
MVG

A página 391 obra constancia de que se agregaron por cuerda los autos caratulados “Asociación protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER sobre queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra GCBA y otros s. Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte. 14110/2016.”

A páginas 413/438 se presentó el Dr. Ricardo F. Scordo (Tº 25 Fº 766CPACF) en su carácter de apoderado del GCBA, acompañó poder general judicial y requirió se lo tenga por presentado en el carácter invocado y por constituido el domicilio procesal indicado. Lo cual se proveyó de conformidad el 07/11/2017 a página 439.

A páginas 539/551 luce el escrito de “CONTESTA TRASLADO” del memorial de apelación del SPT, suscripto por el Dr. Santiago M. Castro Videla en su carácter de letrado apoderado del Sr. Jorge Travers. El cual se tuvo por contestado a página 553 el día 13/11/2017.

En fecha 21/11/2017 a páginas 555 dispuse la remisión de las presentes actuaciones a la Cámara de Apelaciones del fuero, a sus efectos. A página 559 y 561 la Sala II a fin de dar tratamiento al recurso, solicito a este tribunal la remisión de las causas nº C2411-2016/0, A16152-2016/0 y C18335-2016/0. Lo cual fue remitido conforme oficio obrante a página 563 el día 27/11/2017. A páginas 569/574 luce el dictamen del Ministerio Público Fiscal ante la Cámara de Apelaciones (dictamen nº 1078 de fecha 06/12/2017).

Finalmente, a páginas 579/582 en fecha 29/12/2017 la Sala II **resolvió:** “1) Rechazar el recurso de apelación planteado por la parte actora a fs. 813. 2) Imponer las costas en el orden causado en atención a las particularidades del caso, vinculadas con que el único de los involucrados

que contestó traslado de los fundamentos del recurso, si bien por razones de distinta índole, avalaba la suspensión pretendida por la recurrente.”.

Entre los argumentos citados por la Cámara, la misma señaló que “... en lo concerniente a la procedencia o no de la suspensión en virtud de la incidencia que tendrían las causas penales o contravencionales sobre las que traman en este fuero, es menester señalar que, en su caso, lo que correspondería suspender es el dictado de la sentencia y no el trámite del proceso, salvo la ocurrencia de determinados supuestos que no serían los que se configuran en el caso (art. 1775 CCCN)”. Sobre el efecto de la cosa juzgada sobre las acciones promovidas ante el fuero Contencioso, la Sala II, entendió que excedía el análisis del recurso de apelación, pues aun cuando lo atinente a la influencia de las acciones penales o contravencionales se haya constituido en uno de los aspectos a los que el recurrente acudió para criticar la decisión de grado, este punto sería materia de conocimiento en el marco del incidente ordenado por el juez de primera instancia. En ese incidente, la Sala II entendió que se podría evaluar con mayores elementos de convicción y prueba la existencia de decisiones firmes del fuero PCyF y/o del fuero nacional o federal de que se trate y, su incidencia sobre los de este fuero (v. página 581).

También, la Cámara agregó que comunicó al fuero PCyF “algunas” de las decisiones que asumieron, justamente para que tomaran conocimiento de la tramitación de estos procesos en ambos fueros. En la misma línea, indicó que también decidió comunicar al Registro de Procesos Colectivos de la CSJN (Acordada 32/14) la existencia de estos casos, para que tribunales nacionales y federales tomen conocimiento de la existencia de procesos que se tramitan en el país con pretensiones similares. Así concluye la Sala refiriendo que es conveniente continuar con el trámite de los actuados, tal como lo dispuso el juez de trámite.

A páginas 595/596 luce una comunicación del Tribunal Superior de Justicia de fecha 02/02/2018 en el marco de la causa “*Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal s/queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c/GCBA y otros s/otras demandas contra la autoridad administrativa*” Expte. N° 14404/17, dirigida a la presidencia de la Sala II de la Cámara, solicitando la remisión del



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

expediente n° 3065-2016/0 y su documentación. A página 599 la Cámara dispuso la remisión de la presente causa junto con el expediente n° C2411-2016/0, junto con la queja atada por cuerda, y los expedientes n° C18335-2016/0 y C16152-2016/0, al TSJ en fecha 15/02/2018 (cfr. Oficio que luce a páginas 601/602).

En fecha 20/04/2018 la Cámara de Apelaciones recibió la presente causa, y la remitió al tribunal de origen el día 24/04/2018 conforme surge de página 603 y a página 607 obra la constancia de recepción ante este tribunal y, a página 609 se hizo saber a las partes mediante notificación por Secretaría de dicha devolución en fecha 25/04/2018.

Luego, a páginas 611/619 se incorporaron las piezas reservadas en Secretaría provenientes de la Sala II de la Cámara del fuero.

XXIII. A páginas 631/632 en fecha 15/05/2018 dispuse a fin de dar publicidad al presente proceso colectivo la publicación en la página de IJUDICIAL de las resoluciones pertinentes de este proceso. Así, las resoluciones de la presente causa quedaron alojadas en el siguiente enlace: <https://ijudicial.gob.ar/uber/>.

A páginas 637/641 luce el oficio dirigido a la CSJN Dirección Jurídica General, dando cumplimiento con lo ordenado por la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero, a fin de solicitar la inscripción de la presente causa y sus conexos en el Registro Público de Procesos Colectivos.

A páginas 655/666 se incorporó un escrito de los letrados apoderados del ENACOM (Ente Nacional de Comunicaciones), Dra. María Victoria Arbizu y Dr. Juan Manuel Cañada acompañando un acta notarial realizada el día 17/05/2018 por el escribano

José Martín Ferrari en compañía del representante adecuado de la clase “Socios Conductores”. En ese sentido, el ENACOM solicitó que se informe si la medida cautelar de bloqueo oportunamente dispuesta en autos se encontraba vigente y, en subsidio, se apliquen sanciones procesales que correspondan, por la confusión que pueda ocasionar el acto cumplido.

A página 667 en fecha 21/05/2018 tuve por presentados a los letrados apoderados del ENACOM y, respecto de su solicitud, indiqué que lo requerido no guardaba relación con la presente causa o sus anexos o agregados, pues en este proceso colectivo no existe una medida cautelar de dicha naturaleza. También señalé que no resultaban pertinentes la aplicación de sanciones debiendo los interesados formularlas ante las autoridades competentes.

XXIV. A páginas 669/671 luce un oficio de la CSJN de fecha 28/05/2018 indicando que *“el ámbito de aplicación del Registro Público de Procesos Colectivos se circunscribe a los procesos de esa clase que tramitan ante el Poder Judicial de la Nación, de conformidad a lo dispuesto por acordadas Nros. 32/14 y 12/16”*. Lo informado por la Corte se hizo saber al tribunal de revisión conforme providencia del 31/05/2018 que luce a página 673.

A páginas 677/679 se tuvo por cumplida la confección del edicto oportunamente ordenado (fecha 08/06/2018).

XXV. A páginas 5/6 del **sexto cuerpo del expediente digitalizado**, el representante adecuado de PROCONSUMER requirió aclaraciones respecto del considerando XVI, puntos 2 y 3 de la resolución del día 13/06/2016, puntualmente respecto de quién es la parte interesada encargada de la publicidad del proceso allí ordenada y, también, manifestó que teniendo en cuenta el considerando 5º de la resolución de la Cámara del fuero del 10/11/2016 el suscripto se expida acerca del beneficio de litigar sin gastos concedido a PROCONSUMER a fin de poder avanzar con la tramitación del presente proceso.

A páginas 7/8 en fecha 15/08/2018 tuve presente lo manifestado por PROCONSUMER e, indiqué que de acuerdo a lo resuelto el 23/08/2017 en la causa



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

“Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER c/GCBA y otros s/Acción Meramente Declarativa” n° C2410-2016/0 hice saber que en el punto IV de la mencitada resolución señalé que “cualquiera de las partes tiene la carga de impulsar y gestionar las medidas publicitarias ordenadas en la resolución del día 13 de junio de 2016, de la manera que estimen pertinente, ello sin perjuicio de la eventual distribución de costas en la sentencia definitiva”, por lo que correspondía estarse a lo allí dispuesto. Además, le aclare al mencionado frente que en el presente proceso no se le ha concedido beneficio de litigar sin gastos tal como afirmó.

Asimismo, le hice saber a PROCONSUMER que si bien no se desconoce el alcance de los arts. 53 y 55 de la Ley de Defensa de Consumidores con relación al instituto del *“beneficio de justicia gratuita”* allí previsto, aun así el proceso no puede ser financiado o afrontado económico por terceros ajenos al juicio, entendiendo que la finalidad de un proceso gratuito *“...es básicamente no ser objeto de gabela o impuesto para su desarrollo, contar con beneficios para el acceso a la información pública o en registros públicos, facilitar la instrumentación de la representación en juicio por ejemplo a través de la carta-poder o del patrocinio público y, por fin, según los casos, que las costas se impongan en caso de derrota, por su orden (...). Beneficio de gratuitad no es igual a obligación onerosa para terceros. Menos todavía que por la actividad de una empresa, que aún no se ha presentado en estos actuados, se afecte inconstitucionalmente la actividad lícita de otra empresa”*. En esos términos señalé que el beneficio del que goza PROCONSUMER se encuentra dirigido a cuestiones fiscales, de pago de tasa de justicia o pedidos de información a distintas reparticiones, no así para la publicidad de un edicto. En consecuencia, **resolví** que *“(...) en el caso de que PROCONSUMER decidiera hacer publicar el edicto ordenado en autos, deberá afrontar los gastos*

pertinentes. Todo ello, sin perjuicio de la eventual distribución de costas en la sentencia definitiva, como ya he sostenido."

La referida providencia del 15/08/2018 fue apelada por PROCONSUMER conforme surge de páginas 9/10, la cual se concedió en relación, con efecto suspensivo y trámite inmediato (v. página 11). A páginas 41/49 el frente PROCONSUMER acompañó su memorial, el cual tuve por fundado y dispuse su traslado a las partes el día 04/09/2018 a páginas 53 del sexto cuerpo.

A páginas 61/73 contestó el traslado de los fundamentos la parte actora SPT, el GCBA hizo lo propio a páginas 107/114 y, finalmente, a páginas 117 en fecha 09/10/2018 ordené la remisión al tribunal de revisión para el tratamiento de la mentada apelación de PROCONSUMER.

El Ministerio Público Fiscal ante la Cámara se expidió a páginas 125/134 (v. dictamen n°1002 del 23/10/2018) y la Sala II se expidió el 07/11/2018 a páginas 139/141. Allí la Cámara hizo suyo el argumento del Sr. Fiscal ante la Cámara quien luego de analizar las vicisitudes ocurridas en el marco de este proceso colectivo en torno al punto en concreto, consideró que habría que "...excluir a la asociación PROCONSUMER de la carga de afrontar gastos para llevar a cabo medidas de publicidad ordenadas en la presente causa". También, la Sala II entendió que correspondía revocar la resolución apelada y disponer que el suscripto realizara las diligencias necesarias para permitir la continuidad del proceso como corolario de la inacción de las partes involucradas, y habilitadas al efecto, frente al proceder determinado en torno a dar cumplimiento con lo establecido en el considerando XVI de la resolución ordenatoria del 13/06/2016. Sostuvieron que "[e]l tipo de proceso y los intereses en juego, por lo demás, habilitan una participación mayor del magistrado como director del proceso" (v. punto 5). Asimismo, destacó dicho tribunal que si bien la causa fue promovida por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal "...quien ha manifestado una postura contraria a la continuidad del trámite del proceso determinada por el a quo..." y que, "[e]n ese contexto, y en la medida en que el resto de quienes forman los frentes que actúan en el marco del proceso colectivo en ciernes tampoco han mostrado intención de avanzar con el proceso conforme a su estado, este tribunal advierte necesario que, de acuerdo con lo que estime



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

pertinente el juez de grado (aunque si quedando fuera del alcance de la decisión que eventualmente adopte PROCONSUMER), se supere la situación que impide su continuidad." (cfr. considerando 6). Por lo expuesto, resolvió: "1) Hacer lugar al recurso de apelación planteado por PROCONSUMER (...) en los términos indicados en los considerandos 5 y 6. 2) Imponer las costas en el orden causado en atención a las particularidades del caso y a que el alcance del beneficio de gratuidad no posee un criterio pacífico (arts. 62 y 63 CCAyT)."

XXVI. Devuelta la causa a la instancia de grado (v. página 157, en fecha 19/12/2018), el 18/02/2019 advertida la inactividad de los frentes y lo referido por la Cámara, sin perjuicio de que aquella no definió una metodología concreta y específica para el impulso de la causa, dejando este aspecto librado a lo que el suscripto estime pertinente, hice notar que surgía la cuestión de la publicación del edicto y la debida publicidad del proceso para la convocatoria a eventuales miembros de las clases que la causa agrupa. Entendiendo que el tribunal de revisión no ha cuestionado mi prevención de preservar la garantía de inviolabilidad de la propiedad, y a fin de cumplir con lo dispuesto por la Cámara y no afectar derechos fundamentales de terceros, propuse redefinir a través de qué medios de publicidad serían convocados los interesados en conformar los frentes. En razón de lo expuesto dispuse que correspondía ordenar la publicación del edicto en el Sistema de difusión judicial del departamento e Informática Judicial del CMCABA, por radiodifusión en las emisoras oficiales de la Ciudad (AM y FM) y en el canal televisivo de la Ciudad, cada uno por el término de 5 días. Efectivizadas dichas publicaciones, sería realizada la del Boletín Oficial de la CABA.

Sobre esta última providencia, el frente PROCONSUMER interpuso aclaratoria con apelación en subsidio, requiriendo que el suscripto se expida acerca de quién soportaría los gastos de las publicaciones allí ordenadas (v. páginas 173/180). Por otra parte, el apoderado del Sr. Jorge Travers, Dr. Lino B. Galarce, interpuso recurso de apelación contra la misma resolución, la del 18/02/2019 por entender que le causa un gravamen irreparable (v. páginas 181/182).

El 28/02/2019 mediante providencia que luce a páginas 183 **resolví** respecto del pedido de aclaratoria que tal como se desprende con claridad de la resolución del 18/02/2019 ninguna de las partes solventaría gastos de publicación, pues los medios y soportes utilizados son oficiales, por lo que serían sin costo para los litigantes y, además, estarían a cargo del tribunal su confección y diligenciamiento. En consecuencia, dispuse el rechazo del recurso de apelación interpuesto en subsidio por PROCONSUMER. Respecto del recurso de apelación planteado por Travers fue concedido en relación, con trámite inmediato y con efecto suspensivo, en el punto “II” de la misma providencia.

A páginas 193/200 obran los fundamentos del frente “socios-conductores” representados por el Sr. Travers, de los cuales ordené dar traslado conforme página 201, el día 13/03/2019. El mentado traslado fue contestado por el GCBA a páginas 268/275.

Mediante providencia del 11/04/2019 atento la pasividad del frente actor Travers, en su calidad de representante adecuado de la subclase “socios-conductores” en notificar el traslado dispuesto a fs. 1101 punto II, ordené su cumplimiento de dicha comunicación por Secretaría (v. página 278). De esta manera, se incorporó a páginas 284/293 el escrito del SPT contestando el traslado conferido.

XXVII. Luego, a páginas 296/298 en fecha 30/04/2019 y a fin de **monitorear la medida cautelar** dictada en el presente proceso el día 13/04/2016 ordené una serie de medidas para mejor proveer. Así dispuse librar un oficio a la Agencia Gubernamental de Control para que informe si la empresa conocida como UBER o las empresas mencionadas en la comunicación de AFIP (notificación efectuada mediante publicación n° 28647/19 en el Boletín Oficial de la República Argentina el día 29/04/2019) han presentado algún pedido de habilitación para el servicio de transporte público de pasajeros y, en caso



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

afirmativo, que indiquen fecha y remita los antecedentes administrativos o copia certificada de los mismos. También dispuse librar un oficio al Jefe de Gabinete de Ministros de la CABA para que informe de manera detallada cuáles han sido las medidas concretas adoptadas por la Administración destinadas a dar efectividad a la medida cautelar dictada el 13/04/2016, así también debería precisar las directivas, planes, protocolos, actuaciones, proyectos y toda otra actividad de gestión en el ejercicio del poder de policía en coordinación con las distintas áreas del Gobierno y las comunas para garantizar el cumplimiento de la manda judicial, la seguridad y el orden público en relación con la mencionada orden judicial de interdicción de la actividad de la cual la empresa UBER ejerce en el ámbito de la CABA. Finalmente, **resolví ampliar la medida cautelar dictada el 13/04/2019** a todas aquellas actividades que puedan ser realizadas por parte de las empresas: UBER, UBER ARGENTINA SRL -sociedad en formación-, UBER TECHNOLOGIES INC, NEBEN LLC, RASIER OPERATION BV, UBER BV -empresas extranjeras-, UBER INTERNACIONAL HOLDING BV, UBER INTERNACIONAL BV, MIETEN BV, BESITZ BV, UBER PORTIER BV -empresas extranjeras-, HINTER ARGENTINA SRL, UTI ARGENTINA SAS y TECHNOLOGY SUPPORT SERVICE ARGEINTINA SA. En consecuencia, ordené al GCBA que adopte de modo inmediato las medidas necesarias para suspender cualquier actividad que desarrollem estas empresas en materia de transporte de pasajeros en el ámbito de la CABA.

Una vez cumplido el libramiento del mentado oficio y las respectivas notificaciones, el representante adecuado de la subclase "Socios-conductores", el Sr. Jorge Travers, mediante su letrado apoderado Dr. Alberto Bianchi, planteó **recusación con expresión de causa** a páginas 326/335 y también, interpuso recurso de apelación contra la

resolución del 30/04/2019, la cual amplió la medida cautelar, por causarle gravamen (v. páginas 336/337 del sexto cuerpo).

A página 338 dispuse el 10/05/2019 que la causa pasé a despacho a fin de producir el informe previsto en el art. 16 del CCAyT. Luego, a página 340, el 16/05/2019 en atención a la recusación deducida ordené la formación del respectivo incidente, cumplido ello dispuse la remisión de la causa a la Cámara del fuero por conducto de la Secretaría General. La formación del incidente se cumplió conforme nota obrante a página 342 el día 16/05/2019, quedando caratulado como “*TRAVERS JORGE SOBRE INCIDENTE DE RECUSACIÓN – OTRAS DEMANDAS CONTRA LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA*” n°3065/2016-5.

En ese entendimiento, la Secretaría General de Cámara procedió al resorteo de la causa quedando desinsaculado el Juzgado nº 5, Secretaría nº 9 del fuero, el cual recibió el expediente junto con sus conexos el día 21/05/2019. El día 23/05/2019 el magistrado Martín Converset, hizo saber el juez que “*provisoriamente*” iba a conocer en las presentes actuaciones⁷.

XXVIII. A páginas 356/504 del **sextº cuerpo** el GCBA -a través de su letrado apoderado Dr. Ricardo F. Scordo- acompañó una **contestación de oficio de AGIP**. A través de la referida contestación se agregó la Disposición de la AGC n° DI-2016-1035-DGFYC (v. páginas 356/357) del 19/04/2016 la cual dispuso “[r]atificar la medida de clausura inmediata y preventiva de la actividad, desarrollada por la empresa UBER BV o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquiera sociedad bajo ese nombre, razón social, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en Av. Leandro N Alem 855, piso 8º de esta Ciudad, atento hallarse afectadas las condiciones mínimas de FUNCIONAMIENTO: a. Falta de habilitación y/o inicio de trámite del mismo para desarrollar la actividad de servicio de transporte de pasajeros (Art. 1.1.1., 1.1.3. y Art. 2.1.9.CHYV)” (cfr. art.

⁷ Conforme surge del incidente “*TRAVERS JORGE SOBRE INCIDENTE DE RECUSACIÓN – OTRAS DEMANDAS CONTRA LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA*” n°3065/2016-5, las constancias digitalizadas de la referida causa lucen en la actuación nº 1606909/2021. A páginas 89/90 la Sala II **resolvió** en fecha 30/05/2019 **rechazar la recusación deducida contra el suscripto por parte del Sr. Travers**. Este frente interpuso recurso de inconstitucionalidad a páginas 225/256. El que fue denegado por la Cámara, sin especial imposición de costas, en fecha 27/06/2019 a páginas 259/260.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

1º). En su art. 2º ordenó asentar la medida en el Libro de la Comisaría de la jurisdicción en la cual se emplaza el establecimiento y, en el art. 3º adujo que en caso de comprobarse la violación de la medida impuesta en la presente disposición correspondería dar intervención a la Fiscalía en lo PCyF correspondiente.

A páginas 358/375 de la referida contestación, luce una sentencia del 22/04/2016 de la justicia en lo PCyF correspondiente a la causa “NN s/Infr. Art. 83 del CC” n° 4790/16.

En páginas 376/377 la Dirección General Legal y Técnica de la AGC el día 16/05/2019 indicó que por el requerimiento del juzgado a mi cargo se generó el expediente electrónico n° EX2019-14090671-GCABA-AGC, así hicieron saber que por motivo de este expediente se dio intervención a la Dirección General de Habilitaciones y Permisos, quien se expidió por medio de la providencia n° PV- 2019-14308731-GCABA-DGHP indicando “(...) que para las razones sociales referidas a fojas 1 del presente oficio no registran datos de habilitación conforme la consulta efectuada en los sistemas informáticos. Asimismo, y de acuerdo con la lectura de estos actuados surge que la actividad se desarrollaría en el domicilio sito en Bouchard 551/557, para el cual tampoco registran datos de habilitación (...)”. También informó que se ordenaron disposiciones de clausura para los establecimientos ubicados en: Av. Leandro N. Alem 855 piso 8º, Adolfo Alsina 1609 Piso 9º, Bouchard 551/7 y, Avenida San Martín 1710 PB.

A páginas 382/388, 418/424, 444/456 y 484/494 lucen los informes de inspección y actas de los diferentes domicilios referidos en el párrafo precedente. A páginas 426/429 luce la disposición n° DI-2016-1036-DGFYC de fecha 19/04/2016 la cual ratifica la medida de clausura inmediata y preventiva de la actividad desarrollada por la empresa UBER BV

o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social, en el local sito en la calle Adolfo Alsina 1609, 9°, “58” de esta Ciudad. En idéntico sentido a la anterior, pero respecto del domicilio de la ubicación de Av. San Martín 1710 PB/1° de esta Ciudad luce la disposición n° DI-2016-1261-DGFYC del 06/05/2016 a páginas 430/433 y, respecto del domicilio de la calle Bochard 551/557 de esta ciudad obra a páginas 436/437 correspondiente a la disposición n° DI-2016-961-DGFYC del 13/04/2016.

También luce la disposición DI-2016-1248-DGDYPC del 26/04/2016 a través de la cual la Dirección General de Defensa y Protección al Consumidor estableció en su art. 1° decretar la medida preventiva prevista en el art. 10 de la ley 757 ordenando a Citibank NA Argentina, a que se abstenga de percibir el cobro de los viajes de Uber Technologies INC o Uber o UBER B.V. y/o realizar cualquier actividad que le permita y/o facilite a UBER llevar a cabo sus transacciones y asimismo, que arbitre las medidas conducentes a evitar que tales acciones se concreten (v. páginas 438/443).

A páginas 458/465 luce la resolución de la Justicia PCyF de fecha 28/04/2016 que dispuso ordenar la clausura/bloqueo preventivo en los términos del art. 29 de la ley 12 a las empresas prestadoras del servicio de tarjetas de crédito que allí se detallan, a fin de que se abstengan de habilitar puntos de venta para UBER en todas sus denominaciones. En esta línea la Dirección General de Defensa y Protección al Consumidor dictó la disposición n° DI-2016-1213-DGDYPC del 20/04/2016 para dar cumplimiento con la medida preventiva prevista en el art. 10 de la ley 757 (v. páginas 466/472).

A páginas 474/475 la Dirección General de Habilitación de Conductores y Transporte de la Jefatura de Gobierno informó que la empresa UBER BV o UBER TECHNOLOGIES INC, no ha realizado ante dicha gerencia ningún trámite con el fin de solicitar la habilitación para actuar como empresa de transporte de pasajeros (informe de fecha 28/05/2019).

A páginas 480/481 la Dirección General de Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Jefatura de Gobierno informó el 24/05/2019 (v. NO-2019-16845862-GCABA-DGCACTYSV) que conforme los datos que obran en sus registros de dicha dirección desde noviembre de 2017 a la fecha de contestación, se registraron “...hasta



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

el mes de mayo del corriente, un total de veinticinco mil ciento cuarenta y siete (25147) controles por transporte ilegal de pasajeros. Asimismo, se pone en su conocimiento que, de los mentados controles, se constataron tres mil ochocientos noventa y dos (3892) infracciones a la normativa vial vigente, por códigos 6877 – No poseer habilitación para prestar servicios-, 7550 -explotar sin autorización para prestar el servicio remis/escolares/taxi-, 8942 -transporte de pasajeros sin habilitación-, y 8944 -incumplimiento normas específicas de transporte de pasajeros, de las cuales, dos mil quinientos noventa y siete (2597) infracciones que corresponderían a vehículos solicitados mediante la aplicación móvil 'UBER'" (cfr. página 480).

A páginas 496/502 la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte informó mediante nota NO-2019-17268888-GCABA-SECTRANS del 30/05/2019 -en respuesta a la ampliación de la medida cautelar en fecha 30/04/2019- que: "... en ocasión de lanzarse la firma UBER a prestar servicios de carácter ilegal en CABA, desde la Secretaría de Transporte, se ha solicitado la intervención de la Agencia Gubernamental de Control (AGC), mediante el envío de varias Comunicaciones Oficiales, con el objeto de que fiscalice y controle los locales donde presuntamente funcionaría UBER BV o UBER TECHNOLOGIES INC.". Indicó que para responder lo ordenado ha dado intervención a diferentes áreas como la Dirección General de Habilitaciones y Permisos, área que informó que no detectaron solicitudes de habilitación. A su vez, la AGC dio intervención a la Dirección General de Fiscalización y Control la cual dictó una serie de disposiciones ya referenciadas precedentemente. También dio intervención a la Agencia de Control de Tránsito y Seguridad quienes indicaron las infracciones constatadas a la normativa vial vigente.

También, la Secretaría de Transporte informó que para dar cumplimiento con la medida cautelar del 13/04/2016 impulsó un proyecto de ley aprobado por la Legislatura porteña mediante el n° 6043 sancionada el 08/11/2018 con el objetivo de modificar diversos artículos del Código de Tránsito y Transporte de la CABA a fin de hacer más efectivo el procedimiento de infracciones y sanciones. Los cambios más relevantes que cita dicha secretaría fueron: la retención de la licencia de conducir con una inhabilitación para conducir por 72 horas, y, establecer la multa en una suma fija, con el fin de evitar discrecionalidad y disparidad en las infracciones labradas. Asimismo, refirieron que aumentaron la rigurosidad en las sanciones para el ejercicio del transporte ilegal. Con esta modificación normativa indicó que “*1. Se infracciona al conductor con multa establecida en 10.000 UF (\$214.000) por transporte de pasajeros ilegal (Art. 6.1.94 de la Ley 451). 2. Se retiene la licencia de conducir y se entrega una Boleta de Citación Z (...) por 72 horas (Art. 5.6.1. inciso b) punto 15 del Código de Tránsito y Transporte) (Ley 2148). 3. Se inhabilita al conductor por un período de entre 7 y 30 días (Art. 6.1.94 de la Ley 451)*”.

Hizo notar que también para dar cumplimiento con la medida, notificaron mediante cartas documentos a los operadores de tarjetas de crédito a los fines de que se abstengan de habilitar puntos de venta y/o percibir el cobro de viajes y/o realizar cualquier actividad que le permita o facilite a UBER llevar a cabo sus transacciones. También, refirió que el gobierno trabaja en forma activa con las fiscalías en los PCyF de la CABA que han tomado intervención en las causas iniciadas contra socios conductores de UBER, contra UBER y sus directivos aportando toda la información necesaria. En conclusión, refirió que -al momento de dicha contestación- existen más de 120 sentencias condenatorias firmes contra socios conductores de UBER, por las contravenciones y faltas perpetradas en la prestación de un servicio de transporte ilegal, incluyendo más de 70 juicios abreviados con sentencias firmes contra socios conductores de Uber con penas de multa y arresto, como así también más de 600 causas en investigación (v. página 500).

XXIX. A páginas 3/78 del **séptimo cuerpo digitalizado**, luce una **contestación de oficio de la Agencia Gubernamental de Control** de fecha 04/06/2019 dando cuenta de que se dio intervención a la Dirección General de Habilitaciones y Permisos y al Ministerio de



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Desarrollo Urbano y Transporte mediante NO 2019-14308731-GCABA-DGHP y NO-2019-17268888-GCABA-SECTRANS ya reseñadas.

El 25/06/2019 (providencia obrante a página 93 del séptimo cuerpo del expediente digitalizado) luego de varias peticiones del sub frente “socios-conductores” requiriendo la concesión de su recurso de apelación, le reiteraron que debía previamente dar cumplimiento con lo dispuesto a fs. 1157 en lo que respecta a las notificaciones en las que se daría a conocer el nuevo juez interveniente. Luego, a páginas 95/102 se incorporó copia del dictamen fiscal de Cámara y la resolución de la Sala II del tribunal de revisión, el cual **resolvió rechazar la recusación deducida contra el suscripto** y, también se incorporó copia de la resolución de la Cámara que denegó el recurso de inconstitucionalidad interpuesto por el Sr. Travers contra el rechazo de la recusación (v. páginas 103/104). Dichas presentaciones fueron agregadas a la causa principal y el magistrado ordenó la remisión de la causa al tribunal a mi cargo el 02/07/2019.

Una vez recibida la causa (v. providencia del 12/07/2019) conforme actuación n° 13314718/2019) concedí el recurso de apelación pendiente del Sr. Travers a página 117.

A páginas 127/300 el letrado Lino B. Galarce, apoderado del Sr. Jorge Travers, representante del frente “socios-conductores” presentó un escrito y acompañó documentación, a fin de señalar que el GCBA al contestar el requerimiento de informes - específicamente el informe NO-2019-17268888-GCABA-SECTRANS de la Secretaría de Transporte del GCBA- había omitido información. En esa tesis, expresó que con relación a la causa contravencional que tramita por expediente n° 4790/2016-0 la Cámara de Apelaciones del fuero PCyF ha revocado la referida sentencia el día 07/05/2019 y

“absolvió a UBER Argentina SRL (en formación) y a Mariano Otero de todas las acusaciones que enfrentaban” (cfr. páginas 293/294 del séptimo cuerpo). También indicó que las clausuras fueron levantadas por Resolución n° 317050-000/16 de la Dirección General de Administración de Infracciones de la CABA el 27/02/2018 y que, la medida de bloqueo nacional dictada por la magistrada María Fernanda Botana también fue revocada por el TSJ a través de su sentencia del 18/06/2018 en la causa *“NN (UBER) s/queja por recurso de inconstitucionalidad denegado”* Expte. N° 14483/17.

Luego, a páginas 301/320 el Sr. Jorge Travers presentó su memorial, fundando el recurso de apelación interpuesto contra la resolución del día 30/04/2019. Tuve por fundado el recurso y ordené correr traslado del mismo a página 321, el día 07/08/2019 (cfr. actuación n° 13421541/2019).

Posteriormente, atento la pasividad del frente actor “socios-conductores” para notificar el traslado de los fundamentos de su recurso, dispuse el día 28/08/2019 realizar la notificación por Secretaría, conforme surge de página 323 (v. actuación n° 13541712/2019). A páginas 373/386 contestó el referido traslado el GCBA a través de su letrado apoderado Dr. Ricardo Scordo y el frente actor SPT, a través de su letrada Mónica Rissotto, hizo lo propio a páginas 391/405. Finalmente, a página 409 dispuse la remisión de las actuaciones a la Cámara de Apelaciones del fuero el día 25/09/2019.

Mediante páginas 419/429 luce el dictamen del Sr. Fiscal ante la Cámara y, a páginas 433/440 obra la resolución de la Sala II de la Cámara de Apelaciones de fecha 24/10/2019 a través de la cual **resolvió**: *“1) Rechazar parcialmente el recurso de apelación planteado por el Sr. Travers a fs. 1095/1095 vta. En consecuencia, ordenar que lo dispuesto en el punto XVI de la resolución de fs. 659/666 se publique, durante diez (10) días y de modo ininterrumpido, en la página web principal del GCBA, en los términos indicados en el considerando 5º. 2) Imponer las costas -por las actuaciones producidas en torno a dicho recurso- en el orden causado en atención a la forma en que se resuelve (arts. 62 y 63 CCAYT). 3) Rechazar el recurso de apelación planteado por el Sr. Travers a fs. 1148/1148 vta. 4) Imponer las costas -por las actuaciones producidas en torno a dicho recurso- al Sr. Travers vencido (arts. 62 y 63 CCAYT)”*.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Para decidir así, la Cámara sostuvo en el considerando “4.2” que “[e]s el juez en su rol de director del proceso el que, con las herramientas con las que cuenta al efecto y de acuerdo con las circunstancias del caso, debe establecer los medios adecuados para lograr la eficacia del trámite colectivo. La publicidad es la vía que se utiliza para comunicar la existencia del litigio a toda persona con interés relevante en el pleito. Ahora bien, conforme el alcance dado por el a quo a la publicidad ordenada en la resolución de fs. 659/666 (v. cons. XVI) y el estado de autos, lo que resulte de la toma de conocimiento de los interesados atañe mas a la convalidación o modificación de quienes ejercen la representación adecuada, que a la integración ilimitada de la litis. Ello así por cuanto, de lo contrario, se desnaturalizaría la génesis y finalidad del proceso colectivo, y desde ya, perdería eficacia este tipo de trámite. Claro que también, la publicidad lleva consigo el propósito de que los sujetos que pretenden quedar fuera del alcance de la sentencia, lo manifiesten en el plazo dispuesto a tal fin (arg. art. 54, Ley 24.240, v. además el punto III.B, segundo párrafo del dictamen obrante a fs. 1421/1426).”

Luego, adujo que es el apelante el que tiene asignada la representación adecuada de la subclase socios conductores, estando, además, debidamente patrocinado, circunstancia que fue meritada por el tribunal el 10/11/16 en el expediente n° 2411-2016/0. Por lo que entendió que su condición de representante adecuado, fáctica y técnicamente resguarda la situación del conjunto de afectados de ese grupo. En definitiva, señaló la Sala II que “... si bien puede considerarse útil la colaboración que habrían de tener los involucrados en el proceso, en calidad de representantes adecuado de cada grupo, lo cierto es que lo vertido por cualquiera de ellos no ha de superar el carácter de opinión en la medida en que el cuestionamiento no tenga correlato en una situación concreta que afecte el derecho de defensa de quien requiere un

cambio de postura frente a las decisiones que asume el juez de trámite, o el debido proceso, exigible en un trámite de las características de estos actuados.” (v. considerando “4.2”).

En el considerando “4.3” la Cámara entendió que “... no puede soslayarse que la naturaleza del proceso colectivo no exige que se presenten todos los interesados sino, (...), aquellos que pretenden ejercer la representación adecuada, cuestionar la existente o bien que no quieran quedar comprendidos en los efectos de la sentencia. Por otro lado, tampoco puede desconocerse que se encuentran incorporados a la litis grupos que defiendan derechos contrapuestos. En consecuencia, más allá de lo que ocurra a partir de dar a publicidad la existencia del proceso, a esta altura ya estaría garantizada una discusión abierta y consecuente con el objeto litigioso, con representantes idóneos de aquellos que aducen ver afectados los derechos invocados, que, por lo demás, entrañan distinta índole, pero con un eje de debate común, que tiene su epicentro en la legitimidad o no de la actividad que se desarrolla bajo el nombre de UBER”. Por último, en el considerando “5” señaló que es lógico asumir que la supresión de la publicidad en el diario de mayor circulación de la CABA redunda en la imposibilidad de conocimiento de un mayor número de personas con interés en manifestarse, resulta razonable ordenar que se publique por diez (10) días en la página web del GCBA “a modo portada” y con “posibilidad de visualización inmediata”. Luego, analizó los agravios respecto de la ampliación de la medida cautelar. En ese marco señaló en el punto “6 (vi)” que si se admitiera la existencia de agravio en tanto la medida cautelar -sostenida por el tribunal- que se encuentra vigente, “... habría que asumir que el recurrente pretende realizar una actividad que, por orden judicial, está temporalmente prohibida. De no ser así, sobre qué base se sustentaría la existencia de agravio que no fuera el hecho de que pretende desarrollar su condición de conductor de UBER y la decisión recurrida se lo impide. En consecuencia, si la conducta en la que se sustenta su agravio debería ser considerada ilegítima a la luz del estado actual del proceso (independientemente de lo que hubiera dicho otro tribunal con competencia distinta, en tanto no se ha acreditado la existencia del supuesto previsto en el arts. 1775 y 1776 del CCCN), no hay agravio que pueda ser válido en el contexto dado.”



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

XXX. Devueltas las actuaciones a la instancia de grado el 06/12/2019 (v. páginas 461/462, cfr. actuación n° 13990831/2019), aprobé el texto del edicto⁸ que luce a páginas 481/483 (cfr. actuación n° 14223480/2020 en fecha 06/02/2020) y se procedió con el libramiento de las mentadas comunicaciones a fin de dar publicidad al proceso (v. oficios obrantes en páginas 488/494. A páginas 499/506 luce una **contestación de oficio de la Dirección General de Asuntos Jurídicos y Recursos Humanos del GCBA** acompañando

⁸ El texto del edicto versaba lo siguiente: “*El Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo y Tributario N° 15 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a cargo del Dr. Víctor Rodolfo Trionfetti, Secretaría N° 30 a cargo del Dr. Juan Cruz Rotelle, sito en Avenida de Mayo 654, piso 3º frente, de la Ciudad de Buenos Aires, en el marco del expediente principal “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa”, nº C3065-2016/0, y sus causas conexas, cita y emplaza por el término de quince (15) días hábiles, a contar desde el día siguiente a la última publicación del presente edicto en el Boletín Oficial de la C.A.B.A., a todas aquellas personas que tengan y acrediten una relación jurídica relevante para integrar cualquiera de los frentes, como actores y/o demandados, constituir domicilio y manifestar lo que por derecho corresponda, bajo apercibimiento de continuar el juicio según su estado.-- A tal fin, se hace saber la existencia de un proceso colectivo, subdividido en: -- 1) Un frente actor integrado por peones, choferes, propietarios de taxis y empresas del sector, que pretenden que el GCBA proceda a arbitrar las medidas pertinentes para que la empresa UBER y los conductores asociados a ella no continúen prestando el servicio de transporte oneroso de pasajeros y, además, adopte las medidas correspondientes para equilibrar las cargas públicas de todos los trabajadores que presten el servicio de transporte oneroso de pasajeros y de todos los propietarios que posean vehículos a tal fin.- 2) Un segundo frente actor constituido por dos subclases: a) “socios-conductores”; b) “usuarios-pasajeros”, que pretenden que se permita el libre uso de la aplicación UBER y, que se establezca que los servicios que conectan por vía de tal aplicación móvil (y/o cualquier formato web) a solicitantes con prestadores, no se encuentran prohibidos por ninguna norma. Subsidiariamente, solicitan se declare la inconstitucionalidad de toda norma, acto o interpretación administrativa en razón de la cual el GCBA pretende extender a los contratos privados de transporte celebrados a través de la aplicación UBER, la regulación establecida para remises o taxis. Asimismo, solicitan que se ordene al GCBA que se abstenga de impedir dicha actividad, obstaculizarla, restringirla o afectarla de cualquier modo y por cualquier medio, al menos hasta tanto la Legislatura de la Ciudad dicte una regulación legal específica.-- Ambos subprocesos colectivos tienen como frente demandado al GCBA.-- Para mayor información puede consultar el sitio web: www.ijudicial.gob.ar/uber.- Publíquese por cinco (5) días en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 06 días del mes de febrero de 2020”.*

la nota NO-2020-07387072-GCABA-DGAJRH del día 20/02/2020 informando que han dado cumplimiento con la publicación del edicto en la página web del GCBA acompañando un link con el banner de oficios judiciales en la web del Gobierno.

Advirtiendo que lo informado por el GCBA, reseñado en el párrafo que antecede, no cumple con lo resuelto por la Cámara, dispuse el libramiento de un nuevo oficio a fin de que la Subsecretaría de Comunicación rectifique la mencionada publicación, ello bajo apercibimiento de astreintes (v. páginas 507/508, proveído de fecha 21/02/2020, actuación n° 14348157/2020). Ello fue cumplido por el GCBA conforme surge de páginas 517/520.

A páginas 525/531 luce un escrito titulado “*SE PRESENTA-ACREDITA PERSONERÍA- DENUNCIA INCUMPLIMIENTO DE MEDIDA CAUTELAR-SOLICITA INTERVENCIÓN*” suscripto por el letrado Pablo Roque Lloveras invocando la representación de la parte actora SPT. Mediante el referido escrito denunció que la empresa UBER difunde en diferentes medios de comunicación spots publicitarios que incitan a realizar las conductas constitutivas de la contravención prevista en el art. 88 de la ley 1472, requiriendo que se ordene el cese de la difusión de publicidad por parte de UBER en los diferentes medios, por considerarla una desobediencia a la medida cautelar dictada en esta causa.

En primer lugar, dispuse correr una vista al Ministerio Público Fiscal quien se expidió a páginas 539/541 conforme dictamen n°278/2020. Luego, mediante providencia del 11/03/2020 compartiendo los argumentos de la Sra. Fiscal, destaqué que el Dr. Lloveras no resultaba estar a cargo de la dirección letrada del representante adecuado de la clase integrada por peones, choferes, propietarios de taxis y empresas del sector, ni tampoco expresó razones para obviar o apartarse de dicha decisión, por lo tanto procedí a desestimar la presentación del referido letrado (v. páginas 543/544, cfr. actuación n° 14484518/2020).

XXXI. A páginas 545/546 luce una nota dando cuenta de que el día 11/03/2020 se recibió una presentación cuyo sumario reza “*SE PRESENTA. MANIFIESTA. SOLICITA INTEGRAR EL FRENTE ACTOR. HACE RESERVA*” efectuada por Marcelo Andrés Boeri en su carácter de presidente de la “*Asociación Civil Taxistas Unidos*” con el patrocinio



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

letrado de los Dres. Carlos Alberto Lobos Oroño y Juan Agustín Perrotta. Respecto de la presentación mencionada, en razón de la difusión del presente proceso, dispuse formar incidente a sus efectos a páginas 547/548 (v. actuación n° 14485589/2020)⁹.

⁹ El incidente se encuentra caratulado como “ASOCIACION CIVIL TAXISTAS UNIDOS CONTRA GCBA SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” nº 3065/2016-6. Del archivo digitalizado de las referidas actuaciones que obra en la actuación nº 1439681/2021 como adjunto, luce la presentación del Sr. Boeri a páginas 4/121 -junto con su documental-. Luego a páginas 125/132 obra una presentación del Sr. Oscar Portillo con el patrocinio letrado del Dr. Nicolás Sastre, requiriendo integrar el colectivo del Sr. Travers, adhiriendo en ese caso a los escritos planteados por ese frente, y solicitando se le permita el libre uso de la aplicación Uber, entre otras cuestiones. A páginas 135/143 luce un escrito de los Sres. Sergio Fernando Ferradas y Edgar Julio Mamy quienes, en su calidad de conductores de taxi, con el patrocinio letrado del Dr. Rudolfo Yanzón (Tº 41 Fº 615 CPACF) adhirieron a la acción de “amparo” contra el GCBA a fin de que se impida que se desarrolle toda actividad de transporte de pasajeros por parte de la empresa Uber. También a páginas 150/175 se incorporó la presentación del Sr. Claudio Alejandro Poli en su carácter de Secretario General de la Federación Argentina de Remises (FAREM) con el patrocinio letrado del Dr. Carlos Edgardo Álvarez Correa, indicó que adhiere a las acciones colectivas iniciadas contra el GCBA, por el incumplimiento de la normativa que rige el transporte de remises y solicitó se dicte medida cautelar para que arbitre los medios a fin de que cese el ejercicio del transporte ilegal de personas y para lo cual se proceda al bloqueo de la aplicación Uber. Las presentaciones reseñadas fueron agregadas y se dispuso que se proveerá lo que por derecho corresponda una vez cumplido el plazo de quince días dispuesto en la resolución del 13/06/2016.

Finalmente, y con posterioridad a la digitalización de dicha causa, en día 09/11/2021 mediante actuación nº2419338/2021 se proveyeron las presentaciones efectuadas en este incidente. Respecto de la presentación efectuada por el Sr. Marcelo Andrés Boeri se lo tuvo por presentado en el carácter de presidente de la “Asociación Civil Taxistas Unidos” invocado a mérito de la documentación acompañada y por constituido el domicilio y denunciado el real. Y se le hizo saber en atención al objeto de su escrito, que conformará el subproceso colectivo integrado por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal en su carácter de representante adecuado, y bajo la dirección letrada de la Dra. Mónica Flora Rissotto en la causa “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra el GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C3065-2016/0. Respecto del Sr. Portillo dispuse que se remita a lo proveído mediante actuación 2298908/2021 en el expediente “TRAVERS JORGE CONTRA GCBA SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA” EXP 2411/2016-0. En cuanto a las presentaciones de los Sres. Sergio Fernando Ferradas y Edgar Julio Munch Sr. Claudio Alejandro Poli, los tuve por parte a los presentantes y dejé aclarado que conformarán el subproceso colectivo integrado

A páginas 551/556 luce una certificación por Secretaría del edicto publicado en la página de “Ijudicial” en fecha 12/03/2020.

A páginas 559/560 el día 19/03/2020 reiteré al GCBA y en particular a la Dirección General de Infracción de Tránsito del GCBA que, en atención de los hechos de público y notorio conocimiento que afectan la salud pública de la población y ante la posible infracción a disposiciones establecidas por las autoridades federales en el marco del decreto PEN 260/2020 y concordantes, la actividad que desarrolla la empresa UBER como servicio de transporte de cosas o personas, se **encuentra prohibida en el ámbito de la CABA por resoluciones cautelares dictadas en este proceso** y confirmadas por la Cámara de Apelaciones del fuero CAyT (v. actuación nº14527511/2020).

XXXII. Luego, el proceso quedó suspendido por las razones de público y notorio conocimiento, por medio de las resoluciones CMCABA 58/2020 (y posteriormente por art. 1º de la Res. CMCABA Nro. 59/2020, art. 1º de la Res. CMCABA Nro. 60/2020, art. 1º de la Res. CMCABA Nro. 63/2020, art. 1º de la Res. CMCABA Nro. 65/2020 y art. 1º de la Res. CMCABA Nro. 68/2020) -v. providencia del 04/06/2020, actuación nº 14712795/2020).

El 17/06/2020 el **GCBA** mediante escrito que luce en la actuación nº 15573183/2020 solicitó habilitación de feria, **denunció el incumplimiento de la medida cautelar** por parte de la empresa UBER. Asimismo, solicitó que “*se decrete una ampliación de la referida medida para que los medios de comunicación que se detallan en la nota emitida por la SECRETARIA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS [acompañada a la mencionada actuación] -así como cualquier otro que no esté específicamente detallado-, se abstengan de publicitar y/o facilitar la publicación de contenido que promocione las actividades desarrolladas por UBER*”. Además, requirió que se instrumenten las medidas que considere pertinentes tendientes a evitar la habilitación de puntos de ventas de la empresa UBER, imposibilitando la percepción del cobro de los viajes a realizar a través de UBER, ya sea mediante el cobro de tarjetas de débito y crédito nacionales y/o internacionales, “*resultando necesario bloquear todos los medios de procesamiento de pago electrónico, y/o cualquier*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

actividad que le permita y/o facilite a Uber llevar a cabo sus transacciones''. Por último, solicitó ''en caso de corresponder'', el pase a la Justicia Penal a los fines que se investigue la presunta comisión del delito de desobediencia de UBER TECHNOLOGIES INC. o UBER o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R.L. Se refirió a ''la necesidad de acceder a la jurisdicción de forma rápida e inminente, a efectos de que el transcurso que insuma la presente feria no afecte el derecho constitucional de poder de policía en materia de transporte público que ejerce mi instituyente en el ámbito de la CABA, ni se comprometa la seguridad física (salud) de los usuarios que utilizan este tipo de servicio (UBER), ello en razón de los hechos que afectan a la salud pública de la población, ante la posible infracción a disposiciones establecidas por las autoridades federales en el marco del Decreto PEN no 260/2020 (cfr. artículo 17) y concordantes, toda vez que el servicio brindado por la Empresa UBER -además de estar prohibido y no dar cumplimiento con la normativa vigente en la Ciudad- carece de las medidas de seguridad que exige las normas legales vigentes en la materia''. Continuó explicando que solicitaba la habilitación ''a efectos de poder instrumentar las medidas necesarias a fin de dar cumplimiento con la medida cautelar por parte de mi mandante, y de esa manera instrumentar los medios necesarios para que la empresa deje de realizar dicha actividad''. Y resaltó que ''la prestación del servicio pone en peligro a todos los habitantes de la Ciudad, los que en caso de no habilitar la feria para instrumentar las medidas solicitadas podrían verse afectados. Habiendo Vuestra Señoría reiterado la prohibición de la actividad, y teniendo en cuenta que la empresa continúa desarrollando el servicio sin la debida habilitación, se requiere la reanudación de los plazos procesales''. Sostuvo que, conforme la comunicación oficial emitida por su mandante identificada como NO-2020-14531176-GCABA-SECTOP de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, dependiente de la JEFATURA DE GABINETE del GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

fechada el 1 de junio de 2020, se ha podido constatar una serie de situaciones que se denuncian en la nota mencionada, que “*constituyen una flagrante reticencia en el cumplimiento de parte de la Empresa UBER con lo ordenado por Vuestra Señoría en las respectivas resoluciones judiciales, con el objetivo de eludir dicha manda judicial y así poder prestar un servicio de Transporte de Pasajeros de manera ilegítima*”. Agregó que un ejemplo de ello, eran las propagandas audiovisuales que dicha Empresa ha estado efectuando en diversos medios masivos de comunicación y que la referida nota pone de relieve. Explicó que la Autoridad de Aplicación había manifestado recientemente que la empresa UBER efectuó una violación de la clausura/ bloqueo preventivo ordenada en los autos “*NN s/ infr. art. 88 del Ce” Expte. N° 4790/16 (2764- C)*” en trámite por ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 16 - confirmado por la Sala II de la Cámara de Apelaciones en lo Penal, Contravencional y de Faltas, mediante la cual se ordenó: “... *la CLAUSURA/BLOQUEO PREVENTIVO en los términos del art. 29 de la Ley 12, de la página web https://drive.www.uber.com/argentina y las plataformas digitales, aplicaciones y todo otro recurso tecnológico que permita continuar y hacer uso de los servicios de transporte de pasajeros que ofrece la empresa "UBER TECHNOLOGIES INC, UBER ARGENTINA SRL o UBER B.V.,..."*” y conforme resolución judicial del 28 de abril del 2018 se resolvió: “...*ORDENAR, en el marco de la CLAUSURA/BLOQUEO PREVENTIVO EN LOS TÉRMINOS DEL ART. 29 DE LA LEY 12, a las empresas prestadoras del servicio de tarjetas de crédito, PRISMA MEDIO DE PAGO S.A, AMERICAN EXPRESS ARGENTINA S.A, FIRST DATA CONO SUR S.R.L, BANCO COMAFI (DINERS), MASTERCARD CONO SUR S.R.L, CITIBANK N.A, que se abstengan de habilitar puntos de venta de UBER TECHNOLOGIES INC y/o "UBER" y/o UBER B.V. y/o UBER ARGENTINA S.R.L y/o RAISER OPERATIONS BV y/o percibir el cobro de viajes de UBER TECHNOLOGIES INC, y/o UBER y/o UBER B.V y/o UBER ARGENTINA SRL y/o RAISER OPERATIONS BV y/o realizar cualquier actividad que le permita y/o facilite a UBER TECHNOLOGIES INC, y/o UBER y/o UBER B.V y/o UBER ARGENTINA SRL y/o RAISER OPERATIONS BV llevar a cabo sus transacciones, haciéndoles saber que deberán arbitrar todas las medidas conducentes tendientes a evitar que tales acciones se concreten.*”

Expresó que en fecha 23 de enero del corriente año la empresa UBER habilitó el pago para sus usuarios a través de tarjetas de crédito y/o débito, “*tal cual diera cuenta en*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

diversos medios de comunicación, requiriendo a tal fin la habilitación a las empresas prestadoras del servicio de tarjetas de crédito, para lograr la percepción del costo de los viajes, desobedeciendo UBER la manda judicial y evadiendo lo ordenado por la justicia". Añadió que dicho accionar "se encuadra en lo que se denomina como contumaz en el cumplimiento de la manda judicial". Expresó que resulta clara la reticencia por parte de UBER de cumplir con la orden judicial y que la gravedad de ello está dada por "los constantes actos de desobediencia de parte de dicha empresa, todos ellos con el único objetivo de que perviva su explotación comercial en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, en colisión con las normas legales de orden público vigentes en materia de transporte y de la orden emitida por el Poder Judicial de la CABA". Reiteró que solicita que "se arbitren los medios necesarios a fin de evitar la habilitación de puntos de venta de Uber Technologies Inc , o Uber o UBER B.V. UBER ARGENTINA S.R.L y/o percibir el cobro de los viajes de Uber Technologies Inc., o Uber o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R.L, ya sea mediante el cobro de tarjetas de débito y/o crédito nacionales y/o internacionales, como así también todos los medios de procesamiento de pago electrónico. Se requiere, además, arbitrar los medios necesarios a fin de que los procesadores de pago no realicen ninguna actividad que le permita y/o facilite a Uber Technologies Inc., o Uber o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R.L y/o cualquier otro nombre que utilice la empresa, llevar a cabo sus transacciones." Manifestó que la empresa UBER no se ha sometido a la normativa de aplicación en la CABA, lo que coloca a la actividad que pretende desarrollar el actor y al mismo tiempo la empresa UBER como ilegítima, contraria a la normativa de aplicación en la CABA y desconociendo preceptos constitucionales.

Añadió que "si bien la actividad de transporte se encuentra permitida, sólo lo está en la medida que el que la promociona preste cumplimiento a dicha normativa. En el caso de UBER, esta

empresa desde el origen ha desconocido y desobedecido palmariamente la normativa vigente que resulta obligatoria para la prestación de dicho servicio". Luego mencionó que "la CABA es autoridad de aplicación y comprobación de las normas contenidas en dicha ley [ley nº 2148]; todo ello en consonancia con lo dispuesto por el artículo 75, inciso 30 de la Constitución Nacional que reconoce el ejercicio del poder de policía por las provincias y la Ciudad". Observó que dicha firma desde el dictado de la medida cautelar no ha intentado regularizar su situación, sino que "todo lo contrario, ha utilizado todas las herramientas disponibles para que dicha explotación comercial perviva en colisión con las normas legales vigentes de la CABA, desconociendo de manera ilegítima, la manda judicial derivada de dicha medida precautoria". Adujo que no existían dudas respecto a que la prestación del servicio de transporte mediante UBER infringe el cumplimiento de la normativa expresada supra y obstaculiza la efectiva garantía de los derechos del ciudadano. En este orden de ideas, expresó que pretender que UBER irrumpa y preste un servicio en la Ciudad sin atenerse a la regulación establecida de modo igualitario para todo quien pretenda ejercer una actividad de dichas características, altera gravemente el esquema de competencias dispuesto en la Constitución local afectando gravemente los derechos de los ciudadanos y el orden y la seguridad del tránsito. La Secretaría de Transporte y Obras Públicas, como Autoridad de Aplicación del Código de Tránsito y Transporte (aprobado por Ley Nº 2148), es la encargada de ejercer el control y regular todas las cuestiones vinculadas al transporte en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, como así también es la encargada de otorgar las habilitaciones correspondientes a todas aquellas empresas que quieran ejercer el Transporte de Pasajeros y que se adecuen a la normativa vigente en dicha materia y, agregó que "es por ello que no puede avalar el funcionamiento irregular de la empresa UBER, la cual mediante un mecanismo fraudulento no se ha ajustado a la normativa, desarrollando una actividad de manera ilegal en Ciudad". Concluyó que "resulta evidente que dicha firma es contumaz en el cumplimiento de la medida cautelar decretada por Vuestra Señoría" y que dicho accionar queda demostrado "no solo a través de la constante publicación en diversos medios de notas periodísticas con información falsa que busca confundir a los usuarios respecto de la supuesta legalidad de la actividad, sino también al persistir en la publicidad de sus servicios, como así también las eventuales maniobras realizadas a los fines del cobro de sus viajes a través de tarjetas de crédito, pago y/o cualquier otro medio electrónico de cobro, tal como surge de la nota emitida por mi



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

mandante, es que se denuncia dicha circunstancia a Vuesstra Señoría y se solicita que se adopten todas las medidas correspondientes a fin de vencer la resistencia de aquella ante la manda judicial”.

En el punto V de su escrito, el GCBA nuevamente requirió la ampliación de la medida cautelar originaria para que las empresas señaladas en la NO-2020-14531176-GCABA-SECTOP de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, dependiente de la JEFATURA DE GABINETE del GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES del 1º de junio de 2020, se avenga a cumplir con lo ordenado en la manda judicial más arriba mencionada, reiterando que se ordene las medidas pertinentes para evitar la habilitación de los puntos de venta de Uber Technologies Inc , o Uber o UBER B.V. UBER ARGENTINA S.R.L y/o percibir el cobro de los viajes de Uber Technologies Inc., o Uber o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R.L, ya sea mediante el cobro de tarjetas de débito y/o crédito nacionales y/o internacionales, como así también todos los medios de procesamiento de pago electrónico. A continuación, mencionó algunos de los medios de pago electrónicos que están habilitados actualmente en Argentina. Hizo lo mismo respecto de los medios audiovisuales que publicitan la empresa UBER, y respecto de estos solicitó que se intime a dichos medios a “que se abstengan de publicitar y/o facilitar la publicación de contenido que promocione la actividad desarrollada por UBER” (cfr. punto VI (i)) e indicó que esta enunciación de medios no es taxativa, solicitando se materialicen las medidas contra cualquier medio de prensa, empresa publicitaria y/o cualquier actor que pueda realizar o facilitar la actividad publicitaria ya mencionada. Respecto de esto último, también solicitó en el punto VI que se aplique una multa diaria a UBER TECHNOLOGIES INC., o UBER o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R, desde la fecha de la primera publicación en los medios mencionados

en la nota que acompañan, por haber incumplido con la manda judicial y haber sido contumaz en el cumplimiento de la misma. Asimismo, indicó que existe verosimilitud del derecho y un evidente peligro en la demora en el caso de pervivir la conducta denunciada, ello podría generar un gravamen innecesario e irreparable a personas y bienes. Acompañó documentación -copia de la NO-2020-14531176- GCABASECTOP de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas –dependiente de la Jefatura de Gabinete del GCBA, del 1º de junio de 2020- y finalmente, solicitó que se amplíe la medida cautelar en los términos expresados anteriormente, y se ordenen todas las medidas pertinentes a fin de dar cumplimiento a la manda judicial contenida en la medida cautelar decretada oportunamente por el Tribunal.

Mediante la actuación nº 15579156/2020 el juzgado dio trámite al escrito presentado al solo y exclusivo efecto de tratar lo solicitado, sin que ello implique el levantamiento de la suspensión de los plazos para las demás cuestiones de la causa. A su vez, y previo a resolver, se dio vista a la Fiscalía interviniente, a sus efectos.

La Sra. Fiscal, Dra. Perugini, dictaminó sobre la cuestión a través de la actuación que obra bajo el nº 15597566/2020. Posteriormente, pasó la causa a resolver conforme actuación nº 15607190/2020 el día 26/06/2020.

XXXIII. Luego, mediante actuación nº 15614091/2020 en fecha 29/06/2020 se presentó el Dr. Nicolás Castilla Sastre (Tº 78 Fº 961 CPACF) en su carácter de letrado patrocinante de los Sres. Marco Alfredo Bellini, Jacinto Aníbal Gimeno y Augusto Yovino que intervienen en las causas nº 27617/18, 25862/18 y 3107/2019 (respectivamente), todas en trámite ante el Juzgado en lo Penal, Contravencional y de Faltas No. 7; de los Sres. Raelzo José Gutiérrez Aguilar y Marcelo Raúl Faccio que intervienen en las causas No. 904/2020-0 y 2224/2020, ambas en trámite ante el Juzgado en lo Penal, Contravencional y de Faltas No. 28; del Sr. Jonathan Facundo Corrales en la causa No. 26217/18, en trámite ante el Juzgado en lo Penal, Contravencional y de Faltas No. 14; y también del Sr. Norman Sanz interviniente en la causa No. 42612/2019, en trámite ante el Juzgado en lo Penal, Contravencional y de Faltas No. 9. Manifestó que en las referidas causas sus defendidos han obtenido sentencias firmes en el fuero PCyF y requirió que el suscripto se abstenga de



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

dictar cualquier medida que interfiera con aquello que fue decidido en “*sede judicial con carácter de cosa juzgada*”. A continuación, sostuvo que no se puede desconocer que existe para sus defendidos cosa juzgada respecto de: la falta de regulación del servicio de transporte utilizando aplicaciones, de que las normas de fondo vigentes (CCyCN) permiten esta clase de transporte; que la ley nº 6043 que reformó el Código de Faltas, resolvió no regular ni prohibir el servicio; que no existe en la CABA un principio general prohibitivo según el cual sólo se pueden desarrollar las actividades expresamente permitidas, entendiendo que “*la falta de regulación no es prohibición*”; que no es posible o legítimo recurrir a la analogía para extender la aplicación de la normativa que rige otros servicios. Por último, acompañó documentación.

XXXIV. Luego, mediante actuación nº 15616592/2020 se dejó constancia de la recepción de un escrito a través de un correo electrónico titulado “*Autos SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA - GENERICo*”, EXP J-01-00003026-7/2016” remitido por el Dr. Lino Galarce, cuyo escrito se adjuntó en dicha actuación. En el referido escrito el letrado apoderado del Sr. Travers (Dres. Santiago M. Castro Videla) y como patrocinante el Dr. Alberto B. Bianchi, manifestaron que habiendo tomado conocimiento de la presentación del GCBA de fecha 17/06/2020 y del auto del 19/06/2020 que dispuso habilitar la feria y dar trámite al escrito presentado al solo y exclusivo efecto de tratar lo solicitado sin que implique levantamiento de la suspensión de los plazos para las demás cuestiones. Requirió el rechazo de la solicitud del GCBA y en particular su requerimiento de ampliación de la medida cautelar. Realizó un análisis de la nota que acompañó el

GCBA como documental, sostuvo que los demandados no pueden pedir medidas cautelares ni mucho menos solicitar su ampliación por ser los sujetos pasivos directos. También argumentó respecto de que la medida solicitada excede la jurisdicción de la Ciudad -v. punto d) del escrito-, luego, hizo referencia a las “*supuestas violaciones a la cuarentena*” en el punto e) de su presentación; asimismo, hizo manifestaciones sobre la publicidad y la improcedencia de sanciones conminatorias -v. puntos g) y h)-.

XXXV. En la actuación nº 15618781/2020 en fecha 30/06/2020 se presentó Ignacio Sambrizzi (Tº106 Fº163 CPACF) en su carácter de letrado apoderado de la Fundación Centro Latinoamericano de Derechos Humanos (CLADH) y -luego de explicar las funciones del CLADH- indicó que el objeto de dicha intervención es “*impedir la violación de derechos fundamentales que, en última instancia, comprometerán la responsabilidad internacional del Estado Argentino*”. Continuó diciendo que “*El escrito presentado por la Procuración General de la Ciudad solicita diversas medidas que, de ser adoptadas, violarán el derecho a la libertad de expresión de personas a las cuales representa en un litigio internacional. Por eso, el CLADH pone a su consideración argumentos en contrario, de suma relevancia para el caso, que permitirán resolver la solicitud tramitada en forma acorde a la Constitución Argentina, la Convención Americana de Derechos Humanos y tratados internacionales concordantes. Solicitamos se tenga presente este memorial, a fin de que Vuestra Señoría pueda tomar la decisión con las pruebas que se aportan y las consideraciones que aquí se exponen*”.

Hicieron mención que en el año 2017 el CLADH acompañó la denuncia de diversos conductores ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos por “*violación a su derecho a la vida e integridad física, así como al trabajo. La CIDH emitió en respuesta un requerimiento a la República Argentina el 23 de octubre de 2017. El año 2017 y 2018, el CLADH denunció a la CIDH que en Argentina se habían realizado acciones de bloqueo por parte de distintas autoridades estatales a páginas y aplicaciones, así como a sus medios de pago*”. Entienden que la presentación del GCBA de concederse implicaría un “*verdadero acto de censura*”. Luego, hizo un análisis -en el punto 4 de su escrito- de la resolución de la CIDH nº 1/2020 titulada “*Pandemia y Derechos Humanos*” para sostener que aquella impide el bloqueo de cualquier plataforma de internet, incluida -a su entender- la de Uber.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Hizo referencia al bloqueo de los medios de pago de Uber, los cuales sostuvo resultaría violatorio de la libertad de expresión: “*En todos estos casos, restringir la transferencia de fondos, la posibilidad de enviarlos y recibirlos, constituye una violación indirecta a la libertad de expresión, no solo de quien pretende recaudar los fondos, sino de quien pretende aportarlos.*”. También refirió que se viola la libertad de expresión en internet y que la prohibición de la publicidad comercial también violenta este mismo derecho. Por último, ofreció prueba, y solicitó el rechazo de la presentación del GCBA.

Por nota que luce en la actuación nº15619022/2020 y aclaración obrante en la actuación nº 15621050/2020 se dejó constancia que el 30/06/2020 se recibió un correo electrónico titulado “*Presentación de escrito EXPTE. N° 3065/2016*”, remitido por Ignacio Sambrizzi, con el texto “*Estimados, Remito por este medio escrito y documentación para ser agregados al expediente caratulado “SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL y otros c/ MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE y otros s/ Otras Demandas Contra Autoridad Administrativa - Genérico” (Expte. N° 3065/2016). Los saludo cordialmente, Ignacio Sambrizzi CPACF T° 106 F° 163*”, y seis (6) archivos adjuntos, los que se agregaron a la presente actuación.

XXXVI. Mediante escrito que luce en la actuación nº 15620972/2020 en fecha 30/06/2020 se incorporó también un escrito del Sr. Manuel Godoy Luque por derecho propio con el patrocinio letrado del Dr. Agustín Copello T°105 F°638 CPACF, en su calidad de “*usuario de la aplicación móvil Uber*” solicitando que el suscripto se “*abstenga de dictar medidas que puedan tener efectos en Córdoba*”. Sostuvo que fue destinatario de dos sentencias firmes de la Cámara Federal de Apelaciones de Córdoba donde la justicia de la

Ciudad no tiene competencia para bloquear sitios web, medios de pago ni ningún otro recurso tecnológico vinculado con la plataforma UBER y que “tales bloqueos deben tenerse por levantados en su totalidad”. Indicó que el “eufemismo” de que las medidas se dictan “para el estricto ámbito de la Ciudad de Buenos Aires” carece de validez, pues por la naturaleza de los servicios determina un inevitable alcance nacional de cualquier medida que se tome.

XXXVII. Finalmente, en la actuación nº 15620937/2020 resolví el día 30/06/2020;

“1) Desestimar la solicitud relativa a intimar a los medios de comunicación así como también a cualquier otro medio de prensa, empresa, institución y/o cualquier actor que pueda realizar o facilitar la actividad publicitaria de UBER, para que se abstengan de publicitar y/o facilitar la publicación de contenido que promocione la actividad que esta empresa realiza, por los argumentos brindados en el considerando VII, punto (i). 2) Ordenar el libramiento de un oficio a fin de hacer saber al ENACOM, a los efectos que estimen corresponder, que la actividad que desarrolla la empresa UBER y cualquier sociedad bajo ese nombre o razón social se encuentra prohibida en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme las medidas cautelares que fueron dictadas por este tribunal -deberá adjuntarse copia de la medida cautelar, su ampliación, y las resoluciones de la Cámara que confirman dichas decisiones (la resolución del 13/04/2016 -confirmada por la Cámara de Apelaciones del fuero CAyT el día 06/09/2016-; la resolución del 29/01/2018 y, la del 30/04/2019 -confirmada por la Cámara el 24/10/2019-). La confección y diligenciamiento quedará a cargo del GCBA. 3) Desestimar la petición relativa a intimar a los medios y/o procesadores de pago a que suspenda y no permita llevar a cabo transacciones a la empresa UBER, a fin de evitar la habilitación de puntos de venta y/o la percepción de cobros por la actividad desarrollada por UBER (cfr. considerando VII.(ii)). 4) Desestimar el requerimiento de la aplicación de una multa diaria a UBER TECHNOLOGIES INC., o UBER o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R, desde la fecha de la primera publicación en los medios mencionados en la nota que acompañó el GCBA como adjunto. Asimismo, corresponde imponer astreintes por valor de pesos cien mil (\$100.000) en forma diaria en cabeza del GCBA, a partir del día 5º de septiembre del 2020, si se constata que la actividad de UBER en la Ciudad continúa prestándose en forma habitual. También, corresponde ordenar al GCBA que presente informes puntuales -hasta el 04/09/2020- que indiquen los siguientes puntos: a) Plan de Operaciones para cumplir con la



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

cautelar. Deberá indicar áreas y personal afectado, horarios, puntos control, variaciones, tecnología utilizada, forma de monitoreo y toda aquellas otras circunstancias y elementos que permitan corroborar cómo está cumpliendo mi orden el GCBA; b) resultados, es decir, cantidad de vehículos controlados, positivos, actas, secuestros, cancelaciones de licencias, etc. Las fechas de entrega de los informes se fijan para los días 23 de julio de 2020, 13 de agosto de 2020 y 4 de septiembre de 2020.

5) Librese oficio por Secretaría al Ente Único de Regulación de los Servicios Públicos (ley n° 210) conforme lo indicado en el considerando VII (iii), a sus efectos, a la casilla indicada en la resolución n° 100/PG/20 (cfr. art. 3º) y al que se le deberá adjuntar copia de la medida cautelar, su ampliación, y las resoluciones de la Cámara que confirman dichas decisiones (la resolución del 13/04/2016 - confirmada por la Cámara de Apelaciones del fuero CAyT el día 06/09/2016-; la resolución del 29/01/2018 y, la del 30/04/2019 -confirmada por la Cámara el 24/10/2019-). 6) Disponer el libramiento de un oficio por Secretaría a la Justicia Penal, Contravencional y de Faltas de la CABA a los fines indicados en el considerando VII. (iv), al que se le deberá adjuntar copia de la presente resolución, de las resoluciones dictadas en la causa (las cuales se encuentran detalladas en el link: <https://ijudicial.gob.ar/uber/>), la presentación del GCBA (actuación nro. 15573183/2020) y el dictamen fiscal (actuación nro. 15597566/2020). Asimismo, se deberá indicar en el oficio que se encuentra habilitada a los fines de facilitar un canal de comunicación con el juzgado, la casilla de correo juz15sec30@jusbaires.gob.ar, ante cualquier requerimiento. 7) Librar por Secretaría el oficio indicado en el considerando VIII, al que se le deberá acompañar copia de la presente resolución, del dictamen fiscal (actuación nro. 15597566/2020) y de la presentación del GCBA (actuación nro. 15573183/2020) y que deberá dirigirse a las casillas de correo denunciadas oportunamente (ifinn@mpf.gov.ar y fiscrf12-nac@mpf.gov.ar) (...)".

En la misma fecha en providencia posterior (v. actuación nº 15621073/2020) **resolví** acerca de las presentaciones efectuadas por el Sr. Nicolás Castilla Sastre, el Sr. Travers, Ignacio Sambrizzi y el Sr. Godoy, respectivamente: Respecto del primero, rechacé *in limine* las peticiones efectuadas por Sastre por ser ajenas a la cuestión objeto del proceso. Respecto del segundo, el Sr. Travers, hice saber al presentante que en lo sucesivo deberá dar cumplimiento con lo establecido en la Res. Pres N° 943/2019, procediendo a dar de alta su usuario en el Portal del Litigante (<https://eje.juscaba.gob.ar/iolui/p/registro>), constituir domicilio electrónico e ingresar todas las presentaciones a través de dicha herramienta. Sin perjuicio de ello, tuve presente los domicilios electrónicos indicados en la presentación en despacho y las reservas efectuadas en el punto IV. Respecto de lo solicitado, dispuse que se remita a lo resuelto en la actuación nº 15620937/2020. En cuanto a la presentación de Ignacio Sambrizzi tuve presente el domicilio electrónico constituido. En cuanto a lo solicitado, también hice remisión a la resolución del mismo día. Por último, la presentación del Sr. Godoy fue proveída conforme actuación nº 15621241/2020, la cual rechacé *in limine* por ser ajena a la cuestión objeto del proceso.

Mediante nota que luce incorporada en la actuación nº 15621081/2020 se dejó constancia que se recibió en la casilla del correo del tribunal un mail remitido por el Dr. Agustín Copello con el texto “*SOLICITA SE ABSTENGA DE DICTAR MEDIDAS QUE PUEDAN TENER EFECTOS EN CORDOBA Envío archivos adjuntos. Att. Agustin Copello T105 F638*” junto a 3 (tres) archivos adjuntos en pdf; se dejó constancia que su contenido es similar a la presentación ingresada por el mentado letrado a través del Portal de Litigantes, bajo el nº de actuación 15620972/2020 y que fuera proveído por el Tribunal a través de la actuación nº 15621241/2020.

Asimismo, se incorporó mediante nota que luce en la actuación nº 15625104/2020 un correo remitido por Sebastián Maximiliano Bagnatto, con el texto “*Se adjunta OFICIO en CAUSA 26217/18 "CORRALES, JONATHAN FACUNDO SOBRE 6.1.4 - CATEGORIA DE LICENCIA PARA CONDUCIR" en relación al expte. nro. 3065/2016 (CAyT) con un (1) adjunto. Atte. Juzgado PyF nro. 14*”, junto con dos archivos adjuntos. La presentación fue proveída conforme actuación nº 15629250/2020.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

XXXVIII. En la actuación nº 15627280/2020 luce una **contestación de oficio del 02/07/2020 proveniente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la CABA.** Allí dicho organismo refirió que el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos es incompetente para tomar intervención alguna en estos actuados, citando en su apoyo los artículos 138 de la CCABA y art. 2 de la ley 210. Sostuvo que la actividad realizada por la empresa UBER no resulta un servicio público, atento que “*la misma se presta de manera irregular*” (el énfasis corresponde al original), entendiendo la “*regularidad*” como la conformidad a reglas y condiciones preestablecidas. La contestación de oficio fue proveída conforme actuación nº 15629250/2020.

XXXIX. Conforme surge de la actuación nº 15636591/2020 -la cual fue ingresada también por actuación nº 15636807/2020- luce un escrito del Sr. Travers, junto con su letrado apoderado Santiago M. Castro Videla y Alberto Bianchi, quien nuevamente **recusó** al suscripto. Asimismo, en el escrito siguiente que luce en la actuación nº 15636597/2020 y en la actuación nº 15636737/2020 el GCBA interpuso recurso de apelación contra la resolución del 30/06/2020, fundando en dicha presentación.

A través de la actuación nº 15637113/2020 el 06/07/2020 dispuse formar el correspondiente incidente en atención al planteo de recusación deducido por el frente actor “Socios-conductores”, el cual tramitó bajo la siguiente carátula: “*TRAVERS, JORGE SOBRE INCIDENTE DE RECUSACIÓN - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA*”, EXP. 3065/2016-7 (cfr. Actuación nº 15637361/2020)¹⁰.

¹⁰ Conforme surge de la actuación nº 15670420/2020 de fecha 16/07/2020 la Sala II de la Cámara de Apelaciones del Fuero resolvió en el incidente nº 3065/2016-7, **rechazar la recusación deducida contra el**

El día 06/07/2020 se cumplió con la remisión digital del presente expediente a la Secretaría General del fuero, quedando pendiente la remisión física para el día 07/07/2020 (v. actuación nº 15641149/2020).

Mediante actuación nº 15641155/2020 el Sr. Travers planteó recurso de apelación contra: (i) la resolución del 30/06/2020 en la que se resolvió la presentación realizada por la demandada (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires) el 17 de junio de 2020, y adicionalmente se dispuso oficiosamente diversas medidas y decisiones (actuación nº 15620937/2020); y, también apeló (ii) el proveído de misma fecha, 30 de junio de 2020 (actuación nº 15621073/2020), a la presentación previa realizada por el frente del Sr. Travers (actuación nº 15616592/2020), en la medida que dicho auto se limitó a realizar una remisión a la Resolución del 30/06/2020, sin tratar la presentación y denuncias que realizó este frente actor en la actuación nº 15616592/2020.

Tal como consta en la actuación nº 15642782/2020 la Secretaría General procedió al sorteo resultando desinsaculado el Juzgado Nº 1, Secretaría Nº 1. Mediante actuación nº 15649832/2020 de fecha 13/07/2020 la magistrada Dra. Romina Tesone recibió la presente causa junto con sus incidentes, hizo saber la radicación “*temporaria*” de este expediente y que consentido ello, se proveerá las actuaciones pendientes (Nº 15641155/2020, 15636737/2020 y 15636597/2020).

En fecha 10/08/2020 conforme actuación nº 15774266/2020 la titular del Juzgado nº 1 dispuso la devolución de estas actuaciones en atención a lo resuelto por la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero el 6 de agosto del corriente en los autos “*TRAVERS, JORGE SOBRE INCIDENTE DE RECUSACIÓN - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA - GENERICO*” (Expte. 3065/2016-7). Estas actuaciones fueron recibidas en formato físico el mismo día conforme constancia que obra en la actuación nº 15781104/2020 y se hizo saber a los frentes el 14/08/2020 (cfr. Actuación nº 15800871/2020).

suscripto e interpuesta por el Sr. Travers. Planteado el recurso de inconstitucionalidad por el frente actor (cfr. Actuación nº 15735682/2020) la cámara resolvió en la actuación nº 15759122/2020 su denegatoria, sin especial imposición de costas.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

XL. Conforme providencia que luce en la actuación n° 15818192/2020 de fecha 24/08/2020 se proveyeron los escritos pendientes. Así concedí el recurso de apelación del GCBA y del Sr. Travers -en relación y con efecto no suspensivo- y dispuse el traslado de los fundamentos. En la actuación n° 15872790/2020 -e idéntica presentación se adjuntó en la actuación n° 15872839/2020- contestó el traslado de los fundamentos del memorial de apelación del GCBA el frente de Jorge Travers junto con su letrado Lino B. Galarce. El mismo se tuvo por contestado mediante providencia que luce en la actuación n° 15874399/2020.

En la actuación n° 15880506/2020 -e idéntica presentación se adjuntó en la actuación n° 15881373/2020- el Sr. Travers -junto con su letrado Lino B. Galarce- acompañó escrito presentando memorial, fundando su recurso de apelación. De los mentados fundamentos dispuse su traslado en la actuación n° 15881413/2020. El GCBA contestó el referido traslado en la actuación n° 15921249/2020 y, planteó la deserción del recurso y solicitó su rechazo in limine. Este último se tuvo por contestado mediante providencia que luce en la actuación n° 15921322/2020.

En fecha 11/09/2020 se procedió con la formación del incidente de apelación “SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE INCIDENTE DE APELACION- OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA-GENERICo”, expediente n° INC 3065/2016-8¹¹.

¹¹ En el referido incidente, la Sala II resolvió el día 24/11/2020 mediante actuación n° 16348408/2020, los agravios del GCBA y de Travers contra la resolución del día 30/06/2020 dictada en el expediente principal 3065-2016/0. Dicha sala resolvió “1) Hacer lugar parcialmente al recurso de apelación planteado por el GCBA y, en consecuencia, revocar la resolución apelada en todo cuanto fue materia de agravio. 2) Hacer

XLI. El día 01/10/2020 conforme actuación nº 16001257/2020 **resolví** atento al estado de la causa y que pese a la preocupación expresada por el GCBA en su presentación del 18/06/2020, sostuve que hasta ese día el Gobierno de la Ciudad no había realizado la más mínima actividad destinada a demostrar en la presente causa que haya procurado hacer cesar la actividad de la empresa UBER en el ámbito de la CABA. Por lo que entendí que correspondía hacer efectivo el apercibimiento dispuesto en la actuación nº 15620937/20 y aplicar en forma diaria al GCBA desde el día 5 de septiembre de 2020 y hasta el día de la fecha de la referida resolución, astreintes por valor de pesos cien mil (\$100.000). En particular tomé en cuenta todas las indicaciones que expresé en la resolución del día 19 de marzo de 2020. En conclusión, **resolví**: “*1. Hacer efectivo el apercibimiento dispuesto en la actuación 15620937/20 y aplicar en forma diaria desde el día 5 de septiembre de 2020 y hasta el día de la fecha, inclusive, astreintes en cabeza del GCBA por valor de pesos cien mil (\$100.000), conforme el considerando VII. 2. Intimar al GCBA para que en el plazo de cinco (5) días, acrediten el cumplimiento de lo ordenado en los ptos. 2 y 4 de la parte resolutiva de la actuación nº 15620937/2020, bajo apercibimiento de aplicar sanciones conminatorias por el valor de pesos cien mil (\$100.000) al GCBA por cada día de demora, sin perjuicio de las ya devengadas. Incluir y aplicar, al vencimiento del plazo mencionado, astreintes al Sr. Jefe de Gobierno -Horacio Rodríguez Larreta- y al Secretario de Transportes y Obras Públicos, Sr. Juan*

lugar parcialmente al recurso de apelación de Travers, conforme resulta del tratamiento efectuado en los considerandos 13 a 16. 3) Imponer respecto de ambos recursos las costas en el orden causado, en atención a las particulares circunstancias en que se instó la intervención judicial y el modo en que se resuelve (arts. 62 y 63 CCAYT).”. En ese entendimiento la Cámara concluyó que “...lo ordenado por el a quo implicó alterar el principio de congruencia. Ello así por cuanto: (i) No fue solicitado por parte habilitada, ni contra parte con aptitud procesal para resultar obligada. (ii) En su caso, debía fundar su resolución como consecuencia del incumplimiento verificado de oficio por el juzgado en torno a la resolución dictada oportunamente. Esto último no se considera desde la perspectiva de su eventual validez, sino estrictamente desde su congruencia. En tal contexto, cuanto menos habría permitido al tribunal evaluar la procedencia de su decisión, descartando la falta de causalidad referida. (iii) En síntesis, la respuesta del juez de grado aparece disociada de este elemento primario que exige la norma procesal: “[f]undar toda sentencia definitiva o interlocutoria, bajo pena de nulidad, respetando (...) el principio de congruencia” (art. 27, inc. 4 CCAYT).” Y, en cuanto a la imposición de astreintes también manifestó la Cámara que resultaban inválidas (v. considerando 8). También concluyó esta sala que “En suma, si bien ya no es el marco para asumir decisiones a partir de las desavenencias que generaron encontrarse en la situación descripta, sí se torna sustancial reflejar los problemas con que se encuentra el trámite del proceso para evitar continuar con las trabas que lo aquejan, sirviendo de base para decisiones futuras si las condiciones no se alteran. Resulta indispensable concentrar y aunar esfuerzos con una finalidad común para enfocarse en hacer avanzar el proceso hacia su estado final en el que se dirima el conflicto litigioso (conf. arg. art. 27, inc. 5 CCAYT).”.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

José Méndez, por valor de pesos cinco mil (\$5000) a cada uno de los mencionados funcionarios y en forma diaria por cada día de demora (cfr. considerando VIII). 3. Librar oficio por Secretaría a la Justicia Penal, Contravencional y de Faltas de la CABA a fin de que examine la conducta del GCBA a la luz de lo dispuesto en el art. 239 del CP, al que se le deberá adjuntar copia de la presente resolución. 4. Librar un oficio por Secretaría a fin de ponerlos en conocimiento de lo resuelto a la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 12 -en el marco de la causa n° 2955/20 “Uber y otros s/ Violación de medidas Propagación Pandemia (art. 205 CP)”. 5. Librar un oficio por Secretaría a fin de ponerlos en conocimiento de lo resuelto a la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura porteña -el que será remitido vía correo electrónico a las casilla que surge de la página web de la Legislatura, comtransito@gmail.com-, con carácter ampliatorio del diligenciado el 2 de julio del corriente. 6. Librar un oficio por Secretaría a fin de ponerlos en conocimiento de lo resuelto, a la Comisión de Defensa de los Consumidores y Usuarios de la Legislatura porteña, el que también será remitido al correo electrónico que surge de la página web de la Legislatura, comdefensaconsum@legislatura.gov.ar; debiendo incorporarse copia de la presente resolución, de la resolución dictada el día 30/06/2020 y de la medida cautelar dictada el 13/04/2016, dejando constancia que pueden visualizar resoluciones de interés en la página web: ijudicial.gob.ar/uber. 7. Encomendar al Sr. Secretario que envíe copia de la presente resolución a la casilla de correo institucional de cada uno de los/as legisladores de la Ciudad conforme lo dispuesto en el considerando XII, debiendo acompañar también copia de la resolución dictada el 30 de junio del corriente año (actuación n° 15620937/2020) y, además, deberá indicarse que pueden consultar las resoluciones relevantes de este proceso colectivo en la página web: ijudicial.gob.ar/uber.”

La precitada resolución del 01/10/2020 fue apelada -y fundó en el mismo acto- por Juan José Méndez en su carácter de Secretario de Transporte y Obras Públicas de la

CABA, quien se presentó con el patrocinio letrado del Dr. Mariano Mendilaharzu (Tº 58 Fº614 CPACF), conforme surge de las actuaciones nº 16018979/2020 y 16019436/2020. Por su parte, también apeló la misma resolución el Sr. Horacio Rodríguez Larreta en su carácter de Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien se presentó también con el patrocinio letrado del Dr. Mariano Mendilaharzu (cfr. Actuación nº 16020523/2020 y 16020546/2020). Por otra parte, el GCBA también interpuso apelación contra la resolución del 01/10/2020 -a través del apoderado Ricardo Scordo en la actuación nº 16020834- y también el GCBA apeló las astreintes y fundó su escrito conforme actuación nº 16020900/2020. Asimismo, el GCBA mediante actuaciones nº 16021087/2020 y 16021088/2020 acompañó documentación para el escrito de apelación contra la intimación y la aplicación de astreintes del 01/10/2020.

XLII. El GCBA mediante escrito que ingresó en la actuación nº 16022030/2020 y reingresó el mismo escrito en la actuación 16036678/2020 adjuntó una serie de documentos relacionadas con la causa, que contienen notas placas fotográficas e informes de diversos operativos en la vía pública. Allí puede observarse la nota NO-2020-16468663-GCABA-SECTOP de fecha 03/07/2020 suscripta por el Sr. Juan José Méndez de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas dando cuenta de que había tomado conocimiento de la resolución dictada el 30/06/2020 e informó que su repartición “...viene implementando diversas medidas -en el marco de sus competencias- a fin de suspender la actividad ilegal desarrollada por la empresa Uber en el ámbito de la Ciudad, incluso antes del dictado de la medida cautelar ordenada por el magistrado interveniente en dichas actuaciones”. También indicó que “En el marco de las acciones desplegadas, y demostrando una actitud proactiva hacia el cese de la actividad ilegal desarrollada por Uber, fue que mediante NO-2020-14531176-GCABA-SECTOP del 1 de junio del corriente año se les requirió en su carácter de Procuración General solicitar una serie de medidas que resultan complementarias a las que ya veníamos desarrollando desde esta Secretaría pero necesarias para hacer efectiva la prohibición y suspensión de la actividad. Puntualmente, lo que se requirió fue que se arbitren los medios necesarios a efectos de evitar que se prosiga publicitando la actividad desarrollada por la empresa UBER en los medios gráficos y televisivos y evitar la habilitación de puntos de venta de Uber Technologies Inc , o Uber o UBER B.V. UBER ARGENTINA S.R.L y/o percibir el cobro de los viajes de Uber Technologies Inc., o



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Uber o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R.L (...) Cabe destacar que el poder de policía de la administración encuentra su límite en la división de poderes y funciones, no pudiendo el Poder Ejecutivo per se aplicar en forma directa las medidas solicitadas. Las medidas judiciales solicitadas, son complementarias a las que viene realizando esta repartición ya que éstas sin un control efectivo en calle -entre otras medidas adoptadas- perderían sustento”.

Adujo que “[e]l hecho de prohibir judicialmente la publicidad de una actividad ilegal no solo implica una menor oferta en el mercado de consumo y una disminución de la exposición de la empresa sino que también va en línea con las campañas en medios de comunicación por parte de funcionarios y representantes del GCBA, las cuales explican en reiteradas oportunidades y cada vez que se pregunta del tema sobre la ilegalidad de dicha empresa y la competencia desleal que genera en relación a las personas que cuentan con la habilitación correspondiente. Es por ello que consideramos que todas las medidas aplicadas en forma conjunta permitirán hacer efectiva la suspensión de la actividad y llevar un mensaje claro al ciudadano”.

En el informe N° 16468311-2020-GCABA-SECTOP de fecha 03/07/2020 también suscripto por el Sr. Méndez, surge (en igual sentido que el informe anteriormente reseñado), que el GCBA viene desarrollando una serie de medidas complementarias a la manda judicial con el objetivo de que Uber no desarrolle la actividad de transporte de pasajeros en el ámbito de la CABA hasta tanto no se adecue al marco normativo en la materia. Así señaló que “[l]a solicitud de las medidas de modo alguno implica un desconocimiento de las responsabilidades y facultad con las que cuenta la Administración como autoridad de control, sino que por el contrario, fueron solicitadas con el fin de contar con herramientas complementarias a las que se adoptan por parte de esta autoridad. Tampoco puede

interpretarse como un reconocimiento de que no se han instrumentado mecanismos, planes y medidas concretas a fin de prohibir el desarrollo de la actividad y, consecuentemente, no haber cumplido con la manda judicial. Las referencias a la actividad desarrollada por Uber de forma ilegal en la Comunicación Oficial remitida a la Procuración General en fecha 1 de junio del corriente año, así como el relato de las maniobras realizadas por la firma para incumplir, por ejemplo, con el bloqueo de los procesadores de pago para el cobro con tarjetas de crédito y/o débito, fueron realizadas a fin de poner en conocimiento del magistrado que sin perjuicio de las medidas adoptadas, la empresa desarrolla maniobras fraudulentas con el objetivo de continuar desarrollando la actividad y que el soporte y colaboración de la actividad jurisdiccional podría ayudar a evitar".

Reiteró lo expuesto en su informe del mes de mayo de 2019, donde señaló las diferentes disposiciones de clausura dictadas por la Dirección General de Fiscalización y Control, las cuales detalló: “*DISPOSICIÓN N°: DI-2016-961-DGFYC: Clausura en forma inmediata, la actividad de servicio de transporte de pasajeros, conocida como UBER, desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social, verificada en el domicilio de la calle Bouchard 551/557 de esta ciudad. DISPOSICIÓN N°: DI-2016-1035-DGFYC: Ratificar la medida de clausura inmediata y preventiva, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en la Av. Leandro N Alem 855, piso 8°, de esta Ciudad DISPOSICION N°: DI-2016-1036-DGFYC: Ratificar la medida de clausura inmediata y preventiva, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en la calle Adolfo Alsina 1609 9º “58”, de esta Ciudad. DISPOSICIÓN N°: DI-2016-1061-DGFYC: Clausura inmediata sito en Av. San Martin N° 1710 Pb/1° Y 2° Piso, CABA*”. Aclaró que “*luego de haber dispuesto las inspecciones, relevamientos y posteriores clausuras y ratificaciones, no se ha tomado conocimiento de nuevos domicilios desde los cuales pueda administrarse o realizarse actividades vinculadas a la actividad de servicio de transporte de pasajeros desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre.*”.

Respecto de los controles en la calle -de los cuales adjunta varios registros entre la documental que aportó- indicó que son realizados por la Dirección General Cuerpo de Agentes de Tránsito -en algunos casos en forma conjunta con otras fuerzas de seguridad-.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Al respecto informó que “...de acuerdo a la disponibilidad de agentes y la realización de tareas y operativos específicos, se proyectan y planifican tanto operativos y controles específicos vinculados al transporte ilegal de pasajeros como también controles de rutina en distintos puntos de la Ciudad donde se identifican posibles casos vinculados al desarrollo ilegal de la actividad de transporte de pasajeros”.

Estadísticamente preciso que se registró en “... el año 2017 más de 25.000 controles de transporte ilegal de pasajeros. Deviene de ello que de los mencionados controles se constataron aproximadamente 4000 infracciones a la normativa vigente vinculados a UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte legal de pasajeros, sin perjuicio de las demás medidas adoptadas en el fuero penal, contravencional y de faltas. Por su parte, durante el año 2018, los controles de Transporte Ilegal fueron más de 21.000, con un saldo de aproximadamente 2.000 choferes de vehículos que fueron infraccionados y resultaron estar relacionados con la empresa Uber realizando la actividad de transporte de pasajeros. Durante el 2019 en procura de evitar y sancionar el transporte ilegal de pasajeros se realizaron más de 19.000 controles, con un saldo de aproximadamente 1.500 vehículos infraccionados vinculados a la empresa UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros, sin perjuicio de las demás medidas adoptadas en el fuero penal, contravencional y de faltas. En lo que va del año 2020 y sin perjuicio del contexto actual provocado por la pandemia COVID-19, se continuó con la realización de operativos de control llevándose a cabo alrededor de 4500, sancionando a aproximadamente 400 vehículos vinculados a la empresa UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros.”

También reiteró que dicha Secretaría impulsó el proyecto de ley que fue aprobado por ley nº 6043 para modificar diversos artículos del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad y que, procedió con el envío de cartas documentos a los operadores de tarjetas de crédito. Finalmente, hizo saber que *"Sin perjuicio de la solicitud de la aplicación de medidas en el ámbito jurisdiccional, la Administración continúa aplicando el poder de policía vinculado al control en calle, a la planificación y desarrollo de operativos específicos en forma conjunta con otras fuerzas de seguridad y dependencias a fin de dar cumplimiento con lo ordenado cautelarmente por el magistrado interveniente."*.

Luego mediante el informe del 06/10/2020 ("IF-2020-24116989-GCABA-SECTOP") el Sr. Méndez informó que *"gran parte de las acciones adoptadas por el GCBA -y particularmente por esta repartición se realizan "en la calle" y es de público conocimiento que se proyectan y planifican tanto operativos y controles específicos vinculados al transporte ilegal de pasajeros como también controles de rutina en distintos puntos de la Ciudad donde se identifican posibles casos vinculados al desarrollo ilegal de la actividad de transporte de pasajeros. Es esta Secretaría la que, a través de la Dirección General del Cuerpo de Agentes de Tránsito y del Cuerpo de Inspectores de la Gerencia Operativa de Taxis, Remises y Escolares -en algunos casos en forma conjunta con otras fuerzas de seguridad-, realiza rutinariamente las tareas y operativos específicos de control. La cantidad de controles, actas de comprobación e infracciones a la normativa vigente realizados durante los últimos años ya ha sido informada varias veces en el marco de las presentes actuaciones (...)"*. En esos términos, acompañó las constancias de los operativos que se realizan diariamente, así como el resultado de los mismos (NO 2020-17985241- GCABA-DGGSM • NO 2020-18604422-GCABA- DGGSM • NO 2020 20024660 -GCABA -DGGSM • NO 2020 20338639- GCABA-DGGSM • NO 2020-21093950- GCABA-DGGSM • NO-2020-23836587-GCABA-DGGSM • NO-2020-23875512-GCABA-DGGSM • NO-2020-23860777-GCABA-DGGSM • NO-2020-23881172-GCABA-DGGSM).

Finalmente, explicó la tecnología utilizada por los agentes para llevar a cabo los operativos, indicando que aquellos cuentan con tablets que incluyen *"... dispositivos manuales necesarios para la lectura de códigos QR y de tags RFID. Dichos dispositivos poseen un sistema tecnológico, vinculados a módulos en el RUTAX (Registro Único del Servicio Público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro), para Descentralizados y para usuarios del GCABA.*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Dicho sistema provee acceso remoto por medio de tecnología VPN, usando los más altos estándares de calidad y seguridad tanto en hardware como software, mediante el cual se permite acceder de forma inmediata a los registros del RUTAX y del RUREM (Registro Único de Remises), y detectar mediante la patente del vehículo y/o los datos del conductor, si definitivamente ese vehículo se encuentra según los registros del GCBA , habilitado para la prestación de transporte automotor de pasajeros, conforme lo establece el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad - Ley 2148-“.

Luego, detalló los turnos de cada control y para finalizar adujo que la Secretaría de Transporte asume el compromiso de continuar aplicando, evaluando y proyectando medidas alternativas y diversas para evitar el desarrollo ilegal de una actividad.

XLIII. En la actuación n° 16021725/2020 de fecha 09/10/2020 se proveyeron los recursos interpuestos por el GCBA, el Sr. Juan José Méndez y el Jefe de Gobierno, el Sr. Horacio Rodríguez Larreta.¹²

En las actuaciones n° 16071400/2020 y 16071410/2020 el GCBA volvió a acompañar una documentación emitida por la autoridad de aplicación dando cuenta de los operativos realizados en la vía pública por parte del GCBA, contra el transporte público ilegal de pasajeros. Sumando actas, placas fotográficas a las ya ingresadas en la actuación

¹² Cabe mencionar que el GCBA interpuso una queja contra lo resuelto el día 09/10/2020 contra la providencia que concede el recurso de apelación, pero deniega el efecto suspensivo. Concedida la queja requirió que la Cámara resuelva el fondo de la cuestión planteada revocándose la sentencia del 01/10/2020. La presente queja tramitó por expediente n° 3065/2016-9 caratulado “GCBA SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICo”. La queja fue resuelta por la Sala II en la actuación ° 16348971/2020 en fecha 24/11/2020 declarando insustancial el tratamiento del recurso de hecho planteado, en atención a la forma en que había sido resuelto el recurso de apelación incoado por el GCBA en el principal.

nº 16021087/2020. Las referidas presentaciones del GCBA la Cámara las tuvo presente en la providencia que luce en la actuación nº 16130915/2020

En la actuación nº 16130359/2020 luce el dictamen del Fiscal ante la Cámara (v. dictamen nº 706/2020 de fecha 16/10/2020).

XLIV. En la actuación nº 16348825/2020 obra la resolución de la Sala II de fecha 24/11/2020. En la misma, la sala entendió que “... *lo resuelto en el marco del expediente 3065/2016-8 en el día de la fecha lleva a revocar sin más la resolución apelada (v. fs. 1310/1319 del expediente digital principal), en tanto es consecuencia de lo allí decidido, en todo lo que refiere a la aplicación de astreintes. Respecto de lo demás, corresponde remitir a lo expresado en el considerando 12 de dicha resolución*”. Por lo que **resuelve**: “1) *Hacer lugar a los recursos de apelación planteados por el Secretario de Transporte y Obras Públicas Méndez, el Jefe de Gobierno Rodríguez Larreta y el GCBA, y, en consecuencia, revocar la resolución apelada en los términos indicados en el considerando 4º. 2) Sin especial imposición de costas en tanto no medió contradicción (...)*”.

El 23/12/2020 tuve por devuelto el presente expediente y además, señalé que los plazos continuaban suspendidos por las resoluciones dictadas por el Consejo de la Magistratura de la CABA en el marco de la pandemia por COVID-19.

XLV. El 10/02/2021 dispuse proceder con la **digitalización** de la presente causa por medio de la Mesa de Digitalización a cargo de la Secretaría de Administración General y Presupuesto del Poder Judicial de la CABA (cfr. art. 4º de la Res. CMCABA Nº 238/2020-ANEXO). En ese proceso de digitalización, en fecha 13/07/2021 personal del tribunal al cotejar las piezas físicas con las digitales advirtió una serie de errores en la digitalización - v. informe obrante en actuación nº 906702/2021-, las cuales se procedieron a corregir por secretaría conforme actuación nº 908121/2021. Finalmente se incorporaron los archivos digitalizados en las actuaciones nº 908121/2021 (cuerpo 1), 1439570/2021 (cuerpos 2 a 4) y 1439491/2021 (cuerpos de 5 a 7). Mediante actuación nº 1605349/2021, en fecha 20/08/2021, ordené el traslado -por Secretaría- a las partes por el plazo de diez (10) días para que puedan verificar que la digitalización no ofrece omisiones o problemas de lectura.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Luego, por actuación nº 2007566/2021 efectué un relevamiento de la causa, advirtiendo que, ordenada la difusión por diferentes medios, se encontraba cumplida la difusión a través del Sistema de Difusión Judicial del Departamento de Informática Judicial del CMCABA y la página web principal del GCBA (cfr. págs. 551/556 y 513/520 del 7mo cuerpo de la causa, digitalizado mediante actuación 1439491/21). Sin embargo, aún estaba pendiente de acreditarse el cumplimiento de la difusión en las emisoras oficiales de la Ciudad de amplitud y frecuencia modulada (AM y FM) y en el canal televisivo de la Ciudad. Por lo que, a fin de no demorar la publicación en el BOCABA, intimé a la Secretaría de Medios del GCBA, a cargo del Sr. Christian Coelho Chicano a fin de que en el plazo de cinco (5) días informe y acredite si se ha dado cabal cumplimiento con la difusión del edicto ordenado en autos, bajo apercibimiento de aplicar astreintes por cada día de demora. En atención a la referida intimación, se incorporó una contestación a través del correo electrónico del tribunal el día 24/09/2021, en la actuación nº 2046934/2021, mediante la cual la Secretaría de Medios informó los días y horarios en que se transmitió el edicto en emisoras de radio y canal de la Ciudad. Idéntica presentación acompañó el GCBA mediante escrito que luce agregado en la actuación nº 2050304/2021.

Mediante actuación nº 2087524/2021, el día 01/10/2021 ordené la publicación del edicto en el BOCABA por el término de cinco (5) días, por Secretaría. Conforme surge del escrito que acompañó el GCBA el 2294818/2021, informó mediante documentación IF-2021-31361835-GCABA-DGCLCON de fecha 15/10/2021, que se procedió con la publicación del edicto en el boletín oficial de la Ciudad el día 07/10/2021 en el boletín web nº 6231 y subsiguientes. Idéntica contestación surge por parte de la Dirección General de Coordinación Legal y Consolidación Normativa, mediante el Informe N° IF-2021-

31361835- GCABA-DGCLCON acompañado por mail al correo del tribunal el día 20/10/2021 (cfr. Actuación nº 2311436/2021).

XLVI. Conforme actuación nº 2307389/2021 se incorporó al expediente principal copia de las actuaciones nº 2284808/2021 y 2298908/2021 conforme lo ordenado en los autos “*TRAVERS JORGE CONTRA GCBA SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA*” Expte. 2411/2016-0. En las citadas actuaciones se tuvo por sustituido al Sr. Jorge Travers por el Sr. Oscar Fabián Portillo (DNI 22.167.549), quien pasa a encabezar la representación adecuada de esa subclase, ello en virtud del fallecimiento del Sr. Travers, hecho denunciado por el equipo letrado de esa subclase. Asimismo, dispuse que en atención a que no se produciría una alteración sustancial de la causa con la sustitución mencionada, y que la misma cuenta con el aval del profesional designado por la Cámara del fuero, no correspondía acceder a la suspensión de plazos solicitada.

XLVII. En la actuación nº 2479702/2021 se presentó el Sr. Guillermo Eduardo Roca con el patrocinio letrado del Dr. Juan Ignacio Mier (Tº 92 Fº 129 del CPACF). El mismo refirió como objeto de su presentación que viene a ejercer su derecho de exclusión del frente actor integrado por “*peones, choferes, propietarios taxis y empresas del sector*”, según el edicto publicado el día 15/10/2021. Por entender que dicho frente no lo representaba. En dicha presentación narró que en el año 1993 prestó servicio de transporte de pasajeros en taxi, comentó las distintas vicisitudes de su situación personal laboral de esa época, hasta que en el año 2001 contó que vendió el vehículo junto con la licencia de taxi, que en mayo de 2001 volvió a adquirir un vehículo con licencia en “*SACTA número 37750*” hasta que recibió una propuesta de trabajo para una agencia donde trabajó hasta mediados del 2020. Luego, señaló que no es culpa ni de Uber ni de las demás aplicaciones la crisis que atraviesa el sector y que “*No logro entender entonces si en este juicio están discutiendo o están de acuerdo, pero en cualquier caso no me gusta que lo que ahí se decida me afecte a mí o a mis otros compañeros que pensamos igual*”. Finalmente ofreció prueba y cerró con el petitorio de rigor.

También mediante actuación nº 2491847/2021 se presentaron Darío Elian Martínez y Fabián Antonio Cebrón con el patrocinio letrado del Dr. Nicolás Castilla Sastre,



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

invocando la calidad de socios conductores de Uber, requiriendo ejercer su derecho de exclusión del frente “socios conductores” representado por el Sr. Oscar Portillo bajo el patrocinio letrado del Dr. Alberto Bianchi. Luego de una sucinta explicación en qué consiste el derecho de exclusión, manifestaron que “...aún cuando la sentencia en contra de los intereses de la clase no produzca efectos de cosa juzgada sobre nosotros – ejercemos nuestro derecho a quedar excluidos de este proceso para poder efectuar nuestros planteos o reclamos por la vía que consideremos pertinentes, bajo la dirección letrada de quien consideremos idónea”.

Respecto de las presentaciones del Sr. Roca y de los Sres. Darío Elian Martínez y Fabián Antonio Cebrón dispuse en fecha 05/11/2021 la formación del respectivo incidente para tratar ambos escritos (cfr. Actuación nº 2483728/2021).

Conforme actuación nº 2502801/2021 se presentaron los Sres. Norman Sanz y Marcelo Faccio con el patrocinio del Dr. Nicolás Castilla Sastre, sin invocar en qué calidad se presentan, refirieron que los presentantes han obtenido sentencias firmes del fuero PCyF -las cuales adjuntan- y señalaron que cualquier sentencia que dicte el suscripto será inoponible a quienes suscriben el presente escrito, en caso de que ello interfiera en lo que ya ha sido decidido en sede judicial con carácter de cosa juzgada material a su respecto, pues indicó que fueron absueltos de todo tipo de infracción y que no precisaban habilitación de ningún tipo para ejercer dicha actividad. Por este escrito, también dispuse la formación de un incidente a sus efectos (cfr. Actuación nº 2510514/2021).

XLVIII. Mediante nota que luce en la actuación nº 2508031/2021 se dejó constancia que el día 08/11/2021 se cumplió con la formación de los incidentes dispuesta en la actuación 2483728/21 que fueron caratulados como: “ROCA, GUILLERMO EDUARDO

SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” INC 3065/2016-10¹³ y “CEBRÓN

¹³ Formado el respectivo incidente, y corrida la vista al fiscal (cfr. Actuación nº 2504298/2021 del incidente 3065/2016-10), la Sra. Fiscal Dra. Monti, quien dictaminó conforme actuación nº 2757001/2021, señaló - luego de reseñar las constancias de la causa- que “*IV.- En ese marco, si bien la presentación bajo examen ha sido introducida dentro del plazo estipulado por el tribunal a fin de que “...todas aquellas personas que tengan y acrediten una relación jurídica relevante para integrar el frente actor o demandado...manifiesten lo que por derecho corresponda”, lo cierto es que, en virtud de las consideraciones que a continuación se efectúan, su solicitud de exclusión del colectivo señalado no podrá prosperar. En primer lugar, merece recalcarse que a partir de los propios dichos del peticionario se advierte que, en la actualidad, este no formaría parte del colectivo del cual pretende excluirse, el cual se encuentra integrado por peones, choferes, propietarios de taxis y empresas del sector. En efecto, del relato efectuado en la presentación bajo examen se desprende que el Sr. Roca se habría desempeñado como chofer de taxis y remises desde el año 1993 hasta mediados del 2020, y que, si bien al comienzo del corriente año habría efectuado averiguaciones a fin de obtener una nueva licencia de taxi, no ha afirmado –ni mucho menos acreditado– que la haya obtenido. Por el contrario, en su escrito ha alegado expresamente que “...las aplicaciones son una realidad aquí y en el mundo, y puede que sean la única oportunidad que los taxistas...tengamos”, de lo que no sólo deriva que el Sr. Roca estaría a favor del uso de las plataformas como UBER, sino que –presumiblemente– podría formar parte del colectivo contradictor conformado por los “socios-conductores”. Sin perjuicio de que lo anterior resultaría suficiente a los fines de desestimar la petición en atención a la ausencia de una relación jurídica relevante, estimo que, aún cuando se considere que el Sr. Roca forma parte de la clase cuya exclusión pretende, tampoco podría prosperar.*”. Luego sobre el derecho de exclusión dictaminó que “...en mi criterio, no resultaría razonable imaginar que la sentencia que se dicte en autos podría tener la virtualidad de generar efectos en algunos miembros de los colectivos involucrados y en otros no, así como tampoco sería viable la promoción de acciones individual con el mismo objeto. Ello así, en la medida que las pretensiones que aquí se analizan no admiten la existencia de una multiplicidad de decisiones, pues la implementación de la solución hace inviable la coexistencia de decisiones diversas.”. Luego, mediante actuación nº 2760044/2021 dispuse tener presente lo dictaminado por la Sra. Fiscal “para la oportunidad prevista en el art. 145 CCAyT”.

Respecto del incidente 3065-2016/10, el Sr. Roca interpuso ante el TSJ una queja “*por privación y retardo injustificado de justicia*” y solicitó se ordene suspender los plazos procesales, queja que tramita por expediente “ROCA, GUILLERMO EDUARDO s/ QUEJA POR PRIVACION DENEGACION O RETARDO DE JUSTICIA en SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” nº QTS 3065/2016-22. En primer lugar, el TSJ requirió a este juzgado que informe en el plazo de 48 horas sobre los hechos denunciados (v. actuación nº 896794/2023 de fecha 19/04/2023), lo cual fue contestado por el suscripto mediante actuación que luce en nº 985056/2023 de fecha 21/04/2023. Recibido el informe por el TSJ se dispuso el pase de autos al acuerdo el día 26/04/2023 (cfr. Actuación nº 1013719/2023). Ello no obstante, el Sr. Roca presentó un escrito en la actuación nº 1049630/2023 manifestando que denuncia un hecho nuevo y solicita se ordene la suspensión de los plazos procesales, a lo que el Tribunal Superior en fecha 03/05/2023 indicó que la causa siguiera según su estado (con autos al acuerdo) y que, “*Sin perjuicio de lo anterior, hágase saber al presentante que el pedido de otorgar efecto suspensivo a la queja promovida en el incidente “ROCA, GUILLERMO EDUARDO s/ QUEJA POR RECURSO DE INCONSTITUCIONALIDAD DENEGADO en ROCA, GUILLERMO EDUARDO SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA”, QTS J-01- 00003026-7/2016-19, (punto b del Petitorio de la Actuación nº 1049630/2023) no atañe a las presentes actuaciones*”.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

FABIÁN ANTONIO SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS
CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” INC 3065/2016-11¹⁴ y el
incidente ordenado mediante actuación 2510514/2021 quedó caratulado como “FACCIO,
MARCELO RAUL Y OTROS SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS
DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” INC 3065/2016-
12¹⁵.

¹⁴ Mediante actuación nº 2504296/2021 en el marco del incidente 3065/2016-11, tuve por formado el respectivo incidente y dispuse la remisión al Ministerio Público Fiscal quien dictaminó conforme actuación nº 2757003/2021, en el mismo sentido que su dictamen del incidente nº 3065/2016-10 sobre el derecho de exclusión. En virtud de ello, tuve presente lo dictaminado para “para la oportunidad prevista en el art. 145 CCAyT” (cfr. Actuación nº 2760367/2021).

¹⁵ Mediante actuación nº 2517451/2021 en el marco del incidente 3065/2016-12, tuve por formado el respectivo incidente y dispuse la remisión al Ministerio Público Fiscal quien dictaminó conforme actuación nº 2757004/2021, señalando la Dra. Monti que la presentación del Sr. Faccio carece de asidero -v. punto “IV” del dictamen-. Así adujo que “...advierto que los decisarios que los presentantes acompañan han sido adoptados por magistrados del fuero Penal, Contravencional y de Faltas, en el marco de procedimientos judiciales seguidos en su contra en virtud de la presunta comisión de infracciones al artículo 6.1.94 de la Ley N° 451, referido a la obligación de poseer habilitación y/o autorización para brindar el servicio de taxis, transporte de escolares, remises, vehículos de fantasía y otros. Por otro lado, la sentencia que se pretende obtener en las presentes actuaciones consiste en determinar si corresponde, o no, que la actividad llevada a cabo por la empresa UBER sea alcanzada por una regulación específica o, en su caso, prohibida como consecuencia del ejercicio del poder de policía por parte del Gobierno local. En consecuencia, el objeto de los presentes actuados excede el abordaje de la responsabilidad individual por la eventual comisión de faltas de los sujetos que conforman las clases involucradas. Es decir, la materia debatida en el marco de la precitada causa difiere sustancialmente de la analizada en el fuero penal.” (el destacado me pertenece) y que, “... no se advierte de qué modo la adopción de decisiones en el ámbito de otro fuero, eximiría a V.S. de incluir a los actores en los efectos de su sentencia definitiva. La absolución de los presentantes en el fuero penal no podría incidir en la ponderación que a V.S. le corresponderá efectuar al momento de pronunciarse en autos en tanto no se encuentra en riesgo el principio de cosa juzgada ni de dictado de sentencias contradictorias. Por lo tanto, estimo que la presentación formulada debería ser desestimada” (el énfasis es del original). En virtud de ello, tuve presente lo dictaminado para “para la oportunidad prevista en el art. 145 CCAyT” (cfr. Actuación nº 2760435/2021).

Mediante actuación nº 2523083/2021 procedí a proveer las cuestiones pendientes, en esa tesisura, dispuse correr traslado de las demandas instauradas al GCBA por el término de 60 días, respecto de la documentación acompañada y la prueba ofrecida en los subprocesos integrados por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, por la Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur (PROCONSUMER) en la subclase “usuarios-pasajeros” y por la subclase “socios-conductores” cuyo representante adecuado es -actualmente- el Sr. Oscar Fabián Portillo (DNI 22.167.549). Los referidos trasladados fueron notificados electrónicamente por Secretaría.

XLIX. Mediante actuaciones nº 242132/2022, 242133/2022 y 242134/2022 -todos presentados en fecha 17/02/2022- lucen **las contestaciones de demanda del GCBA** respecto de cada subclase, es decir, del SPT, del frente “socios-conductores” y de PROCONSUMER, respectivamente, todas ellas suscriptas por el letrado apoderado del GBCA, el Dr. Ricardo Scordo.

L. En cuanto a la **contestación de demanda del GCBA respecto del frente SPT**, luego de las cuestiones formales procedió con la negativa de los hechos (v. páginas 2/3 de la actuación nº 242132/2022). Luego, analizó la improcedencia de la acción entablada por la parte actora SPT, entendiendo que no se encuentra probada omisión de su parte en el ejercicio del poder de policía en materia de tránsito y transporte, más específicamente, por no ejercer debidamente, según los dichos de la actora, el debido contralor de los rodados que prestan de manera clandestina los servicios de transporte de personas a orden y cuenta de la plataforma UBER.

En esa línea, adujo que su mandante sí ejecutó constantes tareas de control en la vía pública, a fin de evitar que vehículos no autorizados presten servicios de transportes en las calles de la CABA. Así refirió a los informes ya acompañados por parte de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas y que ofrece nuevamente como documental, entendiendo que, surge de ella que la autoridad de aplicación en materia de transporte público en el ámbito de la CABA -así como el resto de los organismos que han tenido competencia en la materia dentro de la Administración- realizaron y realizan acciones en la vía pública, que efectuó denuncias ante el Fuero Penal y Contravencional,



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

presentaciones ante los organismos de defensa del consumidor, entre otras medidas, a fin de dar cabal cumplimiento a las disposiciones legales en la materia.

Indicó que “[e]l GCBA, en ningún momento detuvo su accionar en la búsqueda de evitar que UBER o cualquier otra empresa, oferte servicios de transporte sin la habilitación correspondiente o fuera del marco legal vigente, cuestión que ha sido acreditada en el expediente judicial.” (cfr. Página 4)

También manifestó que “...el servicio de transporte de personas no se trata de una actividad prohibida. Muy por el contrario, dicha actividad se encuentra permitida para su ejercicio en la Ciudad, sin perjuicio de que, por el carácter de la actividad, el GCBA considere necesario realizar un examen técnico de idoneidad de la persona que quiera ejercer dicho derecho para otorgarle la correspondiente habilitación y controlar su actividad a fin de que garantizar el efectivo cumplimiento de la normativa respectiva. Por lo tanto, si bien la actividad de transporte se encuentra permitida, sólo lo está en la medida que el que la promociona preste el debido cumplimiento a la normativa positiva vigente en la materia”.

Refirió que la CABA ha reglamentado la actividad de transporte de pasajeros a través de su marco regulatorio, el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aprobado por Ley N° 2148 y sus normativas reglamentarias. Así detalló que estas normas regulan el transporte de pasajeros a través de la prestación del Servicio Público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro, exclusivamente regulado en el Título Décimo Segundo “Del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro - Taxis”, incorporado por Ley N° 3622/2010 y el servicio de Remises regulado en el Capítulo 8.4 del Código de Habilitaciones (Ordenanza N°

47561/94). Sobre este punto, señaló que “*El servicio se presta a partir de licencias otorgadas por la Autoridad de Aplicación, cuya naturaleza jurídica resulta ser la de “habilitaciones” en el marco de las condiciones y bajo la fiscalización que la Administración realiza sobre el cumplimiento de esas condiciones taxativamente dispuestas por el marco regulatorio mencionado.*” Y que “*la CABA es autoridad de aplicación y comprobación de las normas contenidas en dicha ley*” (cfr. Página 5).

Específicamente sobre el caso de la aplicación UBER indicó que “*...esta empresa desde el origen ha desconocido y desobedecido palmariamente la normativa vigente que resulta obligatoria para la prestación de dicho servicio*”. Luego, hizo mención del art. 80 inc. 2 h) y 46 de la constitución porteña, destacó que se prevé un Ente Único Regulador de los Servicios Públicos, a fin de promover mecanismos de participación de usuarios y consumidores de servicios públicos de acuerdo con lo que reglamente la ley.

Luego, en el apartado “VI” de su contestación hizo mención de algunas consideraciones teóricas sobre la omisión del estado local en el cumplimiento del deber de contralor. En este punto sostuvo que “*...la conducta endilgada a mi representación por la parte accionante no se verifica en autos, ya que, la responsabilidad del Estado por omisión remite necesariamente al concepto jurídico de inactividad. Y ello, conforme con las actuaciones anejadas como prueba documental y, las que se ofrecerá como prueba informativa está lejos de demostrar la imputación de la parte pretensora.*”

También analizó los artículos del Código civil que contienen o fundamentan la noción de falta de servicio como factor de atribución, prosiguió con la ley de responsabilidad del estado local nº 6325 -del año 2020-, y se refirió a los arts. 1764, 1765; y 1766 del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. En el apartado “VI.1” hizo mención de los requisitos para responsabilizar al estado por omisión, citando jurisprudencia de la CSJN en su apoyo. A página 18 de su responde, indicó que el GCBA ha realizado diferentes acciones en pos de evitar que se desarrollen actividades ilegales y que UBER y cualquier otra persona o empresa que no cuente con la habilitación correspondiente oferte y/o preste algún tipo de servicio de transporte de pasajeros sin cumplir con la normativa vigente, en tal sentido mencionó: “*a).- Solicitó la intervención de la Agencia Gubernamental de Control (AGC), mediante el envío de diversas Comunicaciones*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Oficiales, con el objeto de que fiscalice y controle los locales en donde presuntamente funcionaría UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier otra razón social vinculada con la empresa. b).- Se dio intervención a la Dirección General de Habilitaciones y Permisos (DGHP) dependiente de la Agencia Gubernamental de Control a los fines de que informe si se han registrado datos de habilitaciones para las razones sociales vinculadas a la empresa UBER. (...). c)- Se dictaron las siguientes disposiciones de clausura: 1. DISPOSICIÓN N°: DI-2016-961-DGFYC: Clausura en forma inmediata, la actividad de servicio de transporte de pasajeros, conocida como UBER, desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social, verificada en el domicilio de la calle Bouchard 551/557 de esta ciudad. 2. DISPOSICIÓN N°: DI-2016-1035-DGFYC: Ratificar la medida de clausura inmediata y preventiva, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en la Av. Leandro N Alem 855, piso 8°, de esta Ciudad. 3. DISPOSICIÓN N°: DI-2016-1036-DGFYC: Ratificar la medida de clausura inmediata y preventiva, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en la calle Adolfo Alsina 1609 9º "58", de esta Ciudad. 4.- DISPOSICIÓN N°: DI-2016-1061-DGFYC: Clausura inmediata sito en Av. San Martin N° 1710 Pb/1° Y 2° Piso, CABA. d).- Se proyectaron y planificaron operativos y controles específicos vinculados al transporte ilegal de pasajeros como también controles de rutina en distintos puntos de la Ciudad donde se identificaron posibles casos vinculados al desarrollo ilegal de la actividad de transporte de pasajeros (...). e).- La Dirección General Gestión de Servicios de la Movilidad, realizó inspecciones en la vía pública, con la colaboración de la Gerencia Operativa de Taxis, Remises y Escolares, en conjunto con el Cuerpo de Agentes de Tránsito, de los cuales se menciona sus resultados: Durante el año 2018, los controles de Transporte Ilegal fueron más de 21.000, con

un saldo de aproximadamente 2.000 choferes de vehículos que fueron infraccionados y resultaron estar relacionados con la empresa Uber realizando la actividad de transporte de pasajeros. Durante el año 2019 se realizaron más de 19.000 controles, con un saldo de aproximadamente 1.500 vehículos infraccionados vinculados a la empresa UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros, sin perjuicio de las demás medidas adoptadas en el fuero penal, contravencional y de faltas. Durante el año 2020, los controles de transporte ilegal fueron más de 21.000, con un saldo de aproximadamente 600 choferes de vehículos que fueron infraccionados relacionados con la empresa UBER. Durante el año 2021, los controles fueron más de 161.000 con un saldo de aproximadamente 300 choferes de vehículos que fueron infraccionados relacionados con la empresa UBER. f).- En cuanto a la tecnología utilizada para llevar a cabo los operativos, se informa que los agentes de tránsito, cuentan con dispositivos tablets, que incluyen dispositivos manuales necesarios para la lectura de códigos QR y de tags RFID. (...) g).- Se informa que en el año 2018 la Secretaría de Transporte planificó y trabajo en forma conjunta con diversos legisladores un proyecto de Ley que fue aprobado por la Legislatura porteña bajo el N° 6.043, sancionada el 08/11/2018, con el objetivo de modificar diversos artículos del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad a fin de hacer más efectivo el procedimiento de infracciones y sanciones vinculadas específicamente al transporte ilegal de pasajeros. h).- La entonces Secretaría de Transporte -actual Secretaría de Transporte y Obras Públicas- en conjunto con la Dirección General Administración de Infracciones, implementaron un procedimiento a fin de garantizar, en sintonía con la modificación normativa de la Ley N° 451 (mediante Ley N° 6.043), el dictado de medidas precautorias por parte de los Controladores en los procedimientos de faltas para continuar con la retención en el tiempo de la licencia de conducir de quien estuviere realizando transporte ilegal de pasajeros a fin de evitar que continúe prestando la actividad hasta tanto sea dilucidada definitivamente la responsabilidad del hecho que se imputa. i).- La ex Secretaría de Transporte -actual Secretaría de Transporte y Obras Públicas- trabajó en forma conjunta con la Dirección General Administración de Infracciones para fortalecer el procedimiento interno de los organismos a fin de hacer efectiva la aplicación del régimen de responsabilidad solidaria establecido en los Artículos 5°, 6° y 8° del Régimen de Faltas de la Ciudad. j).- Desde la Secretaría de Transporte y Obras Públicas, en el año 2016 se solicitó mediante el envío de cartas documentos a los operadores de tarjetas de crédito que se abstengan de habilitar puntos de venta y/o percibir el cobro de viajes y/o realizar cualquier actividad que le permita y/o facilite a UBER B.V o UBER TECHNOLOGIES



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

INC. llevar a cabo sus transacciones.(...) **l).**- Las medidas en conjunto con los controles en calle informados anteriormente resultaron de suma importancia para entorpecer el accionar de UBER y la prestación de sus servicios en la Ciudad, por lo que la Administración realizó presentaciones y solicitudes en el marco de todas las causas iniciadas y en trámite ante la justicia. **m).**- En el marco del caso MPF 107288 caratulado "UBER s/ infr. Art(s)83 del CC" se solicitó a la Fiscalía Penal, Contravencional y de Faltas que instrumentara los medios necesarios para que los medios de prensa y/o empresas se abstengan de publicitar o facilitar la promoción de una actividad prohibida en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. **n)**- Se informa que la Administración llevó a cabo una colaboración activa con la Administración General de Ingresos Públicos, remitiéndole datos necesarios, a fin de que diera trámite a las tareas de fiscalización y determinación de impuestos evadidos por las empresas de Transporte Ilegal de pasajeros como UBER. En el marco de la causa N° 15712- EXPEDIENTE MPF N° 108.542, la Agencia Gubernamental de Ingresos Públicos efectuó un análisis detallado a fin de suministrar los datos requeridos. **ñ).**- Asimismo, otra de las medidas realizadas por la Administración para impedir el obrar ilegal de Uber consistió en una activa comunicación a fin de dejar en claro a los ciudadanos y potenciales usuarios del servicio la ilegalidad del mismo y las condiciones en las que se presta, así como la competencia desleal que genera en relación a las personas que cuentan con la habilitación correspondiente para brindar el servicio de transporte de pasajeros en la Ciudad (por ejemplo los taxis y remises). **o).**- La Secretaría de Transporte y Obras Públicas envió Comunicación Oficial N° NO-2020- 16357615-GCABA-SECTOP al Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación en la cual informó en el marco de la pandemia de COVID 19 que: "...Habiendo detectado que diversas personas ofrecen el servicio de transporte de pasajeros en el ámbito de la Ciudad sin la debida habilitación - desarrollando una actividad de manera ilegal- se solicita tenga a bien instrumentar los mecanismos necesarios a fin de

impedir la gestión de certificados de circulación vinculados a la actividad a aquellas personas - humanas o jurídicas- que no acrediten contar con la habilitación correspondiente ...” (cfr. Páginas 18/25).

En resumen, entendió que la actora SPT, no puede livianamente acusar a la Administración de no haber ejercido debidamente su obligación de contralor.

Luego, en el apartado “VI.2” refirió que no surge claramente de la demanda cuál es la imputación que la parte actora dirige contra el Estado local por falta de servicio. Adujo que *“La clave para determinar la procedencia de la responsabilidad estatal por un acto omisivo se encuentra en la configuración o no de una omisión antijurídica. Esta última se perfila sólo cuando sea razonable esperar que el Estado actúe en determinado sentido para evitar los daños en la persona o en los bienes de los particulares. Por lo tanto, ante un caso del que puede sostenerse la existencia de responsabilidad del Estado por omisión, lo primero que debe establecerse con certeza es si existe o no una conducta jurídicamente exigible, por la que se pueda reclamar a la Administración ante el daño causalmente relacionado con la inacción (omisión antijurídica) de dicha conducta.”* Y que *“la omisión antijurídica, como se ha señalado supra, se produce cuando el Estado deja de realizar una actividad constitutiva de un deber jurídico y, ello EVIDENTEMENTE NO ES EL CASO DE AUTOS, COMO YA REFERI, PORQUE EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES HA UTILIZADO TODAS LAS HERRAMIENTAS A SU MANO (INSPECCIONES, DENUNCIAS ANTE EL FUERO PENAL Y CONTRAVENCIONAL, DENUNCIAS A LA DIRECCION GENERAL DE DEFENSA Y PROTECCION AL CONSUMIDOR, ETCETERA) PARA EVITAR EL TRANSPORTE CLANDESTINO DE DICHA PLATAFORMA. La existencia de un deber jurídico de realizar una conducta determinada, HA PROVOCADO LA INMEDIATA INTERVENCIÓN DE MI REPRESENTADA. POR LO TANTO, NO SE CONFIGURA HECHO OMISIVO ALGUNO.”* (el destacado corresponde al original).

Luego de citar variada jurisprudencia, manifestó que la actora SPT, no ha indicado las razones por las cuales se le atribuye al gobierno local la desaprensión en el ejercicio de sus funciones públicas, precisó que ha puesto todos sus recursos disponibles para evitar y sancionar el transporte clandestino en la CABA (v. página 37).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Posteriormente, analizó la ausencia de relación de causalidad en el punto “VI.3” de su responde. Sostuvo que la demanda es vaga y carente de sustento probatorio alguno y que, la parte actora SPT no ha acreditado los extremos que permitan determinar la ausencia de servicio de parte del GCBA, ni tampoco se observa la existencia de un acto de negligencia o violatorio por parte de la Administración.

En el punto “VII” de su contestación argumentó acerca de que no se violó el principio de igualdad ante la ley, pues el planteo de la parte actora es genérico y abstracto, no fundando debidamente sus dichos. Reiteró que su parte *“ejecuta su poder de contralor no sólo con inspecciones en vía pública, sino también, denunciando ante el fuero competente a los conductores (socios) que prestan el servicio de transporte de pasajero de manera clandestina, denunciado a éstos también ante el organismo competente en defensa protección al consumidor, etcétera. Ergo, mal puede aseverarse livianamente que el accionar de mi parte violenta derechos constitucionales y que no ejerza plenamente la facultad otorgada por el artículo 104 inciso 21 de la CCABA”* (cfr. Página 47). También indicó que *“el sistema introducido por UBER resulta muy novedoso y ello ha generado nuevos desafíos en el ejercicio del poder de contralor del Estado Local. Empero, a pesar de ello, mi mandante lleva a cabo sus obligaciones de poder de policía.”* (cfr. Página 48). Finalmente, ofreció prueba documental e informativa, hizo reserva de caso federal y concluyó con el petitorio de rigor.

LI. En la actuación nº 242133/2022 luce la **contestación de demanda del GCBA respecto de la subclase “socios-conductores” representado por el Sr. Oscar Portillo**, solicitó el rechazo de dicha demanda con expresa imposición de costas.

Luego de las negativas de rigor (v. páginas 2/3 de la actuación nº242133/2022) procedió a detallar la plataforma fáctica del caso y contestar demanda. Entendió que es evidente que la demanda en traslado “*reina el confusionismo*” pues este frente actor intenta indebidamente que el tribunal dicte una resolución que permita a los socios-conductores utilizar la plataforma Uber y poder así celebrar contratos privados de transportes, en colisión con las normas legales vigentes en la materia, tanto en la legislación de fondo como del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como del Código de Habilitaciones, que plantean una situación diametralmente opuesta al caos que esboza este frente actor. Frente a ello, el GCBA manifiesta contundentemente que ello resulta una “*aventura jurídica sin sustento legal alguno*” pues entiende que a pesar de los esfuerzos de este frente actor por citar variada jurisprudencia “*no ha indagado y profundizado debidamente en la competencia que poseen los Estados Locales en regular en materia de tránsito y transporte*” (v. página 4).

También agregó que la parte actora (subclase socios-conductores) no identifica, ni ha determinado, cuáles fueron los concretos perjuicios que el obrar administrativo de la Ciudad, en cumplimiento de sus deberes de ordenamiento y control del espacio público y, en ejercicio del poder de policía, le causa, que justifiquen la promoción de esta acción. En resumen, el accionante no logró ni logra demostrar algún perjuicio concreto y que éste, además, sea consecuencia de un obrar administrativo ilegítimo. El GCBA entiende que lo que se desprende de la demanda es que por vía judicial se habilite a los conductores desarrollar su tarea como “*socios-conductores de UBER*” y al mismo tiempo, se permita la explotación por parte de Uber del sistema móvil que está utilizando sin someterse a ningún control de parte del GCBA, eludiendo los requisitos normativos para ejercer una actividad lucrativa y que requiere habilitación en el ámbito de la CABA.

En apoyo de su tesis, el GCBA citó el art. 1.1.1 del Código de Habilitaciones de la CABA que determina que “*Para el ejercicio de toda actividad comercial o industrial en el ejido de la Ciudad de Buenos Aires, deberá solicitarse habilitación o permiso municipal según corresponda*” y, el título noveno del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires regula el transporte de pasajeros y cargas para su territorio, y describe los requisitos que deben cumplirse tanto en materia vehicular como en lo referente a los



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

conductores. En conclusión, señaló que “*los socios- conductores ni la empresa titular de la aplicación móvil se han sometido a la normativa de aplicación en la CABA, lo que coloca a la actividad que pretende desarrollar la parte accionante y, al mismo tiempo la empresa UBER como ilegítima, contraria a la normativa de aplicación en la CABA y desconociendo preceptos constitucionales. Por ello, no es cierto que la actividad desplegada por la Administración Local resulte ilegítima o manifiestamente arbitraria, sino que tal ilegitimidad corresponde imputarse al actor y a la empresa UBER, por evadir la ley desconociendo la C.N.*”.

Asimismo, recordó que el derecho constitucional a trabajar y ejercer industria lícita debe ejercerse de conformidad con las leyes que reglamentan su ejercicio, conforme los artículos 14 CN y 10 CCABA. Por lo que, reiteró que si su derecho a trabajar y a ejercer industria lícita se encuentra vinculado al servicio de transporte, el ejercicio de tal derecho estará condicionado al cumplimiento con las disposiciones legales contenidas en el Código de Habilitaciones de la CABA y demás normas que regulan dicho servicio, todo ello de acuerdo al ejercicio del poder de policía otorgado constitucionalmente, y adecuándose a las normas vigentes, a la verificación de condiciones mínimas de seguridad para los pasajeros transportados, como también, a todos los ciudadanos que conviven en él (v. página 6).

Luego, remarcó que resulta evidente que la pretensión de la parte actora “Socios- conductores” consiste en desarrollar una tarea profesional, tal como lo es el transporte de pasajeros, pero desde una condición de particular, esto es, no profesional, por lo que sostuvo que eso no se puede hacer.

Posteriormente, analizó los artículos que cita la parte actora del CCyCN (1280 y concordantes) entendiendo que este código regula el contrato en general, pero deja la regulación de las particularidades del medio utilizado para el transporte a las leyes especiales que los contemplan. Adujo que el servicio de transporte de pasajeros cuenta con un régimen especial plasmado en la Ciudad en el Código de Tránsito y Transporte - Ley 2148-, ley 3622 y ordenanza nº 47561/94 entre otras normas.

Asimismo, precisó que *"la regulación del tránsito y los medios de transporte de pasajeros en la ciudad es materia propia del poder de policía local, por lo que su reglamentación corresponde a las autoridades metropolitanas. Teniendo en cuenta ello, y de las disposiciones legales aplicables en materia de transporte de pasajeros se desprende que en la ciudad se encuentra habilitada para realizar dicha actividad con vehículos, tal como en el caso: los taxis (Capítulo 12 Ley N° 2148) y los remises (Capítulo 8.4 del Código de Habilitaciones y Verificaciones)"* (cfr. Página 10).

También, señaló que si bien la parte demandante apoya su postura en el Código Civil y Comercial -transporte privado- cabe apuntar que el referido código, al regular el contrato de transporte de personas, establece como una de las obligaciones del transportista: *"a) Proveerle el lugar para viajar que se ha convenido o el disponible reglamentariamente habilitado."* (artículo 1289). De allí se desprende -a su entender- que, *"si bien el Código regula lo referente al derecho privado, específicamente en cuanto a las obligaciones entre las partes; expresamente hace remisión a que estas deben llevarse a cabo de conformidad con las respectivas regulaciones administrativas en materia de habilitaciones que se efectúen, lo que debe regularse en cada legislatura local y no en el Código Civil y Comercial de la Nación"* (cfr. Página 11).

Asimismo, entendió que el contrato de transporte se encuentra regido por dos normativas al mismo tiempo: *"por el CCyCN en lo atinente a las relaciones contractuales y las obligaciones de las partes, lo que corresponde al derecho privado; y por el Código de Habilitaciones y el Código de Transporte y Tránsito de CABA (Ley N°2148) en lo relacionado con el derecho administrativo, el que debe velar por el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la sociedad, cuestiones que son de orden público, las cuales las partes no pueden disponer o evitar. Por*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

eloo, no es posible sostener, como se pretende, que el transporte privado que se llevó a cabo no se encuentra alcanzado por el Código de Habilitaciones".

A continuación, hizo un análisis de la autonomía de la voluntad y como ésta se ve limitada por el ordenamiento jurídico. Remarcó que la necesidad de habilitación del servicio de transporte, es a los fines de evitar el caos que propone la parte actora y la más absoluta desprotección de los usuarios, al no poseer los vehículos las necesarias garantías, tales como seguros, verificaciones técnicas, antecedentes de los conductores, etcétera. En esa línea, el GCBA resaltó la importancia de la regulación y de cómo la parte actora "socios- conductores" basa su idea central en que el estado no regule o no tenga injerencia en las actividades que los particulares llevan a cabo. En esa línea, trajo a colación la Ley de Defensa del Consumidor, entendiendo que el "*transportista debe garantizarle al pasajero las comodidades de viaje que hayan pactado o brindarle el lugar que se encuentre libre para usar, siempre que aquel se encuentre habilitado reglamentariamente con espacio para trasladar a las personas.*" (cfr. Página 16).

Destacó que una de las obligaciones más importantes es la de seguridad en las relaciones de consumo y ello, se vería afectado si de manera hipotética se admitiera la demanda de este frente, pues los vehículos que prestan servicio bajo la plataforma de Uber carecen de seguros de personas transportadas y no transportadas, no cuentan con antecedentes penales de los conductores, se carece y desconoce el real estado del rodado - desde un punto de vista mecánico y de seguridad- todo ello dado que no cuentan con la habilitación correspondiente (v. página 17).

Respecto de cómo opera Uber, el GCBA narró que esta empresa “*selecciona los conductores, los entrena, percibe de los pasajeros los importes correspondientes a los viajes (luego liquida periódicamente a los choferes reteniendo una comisión) y realiza la oferta pública del servicio. Entonces, no parece ser un mero “facilitador” de contactos entre conductores y pasajeros – principal argumento utilizado por la empresa para justificar la exclusión de regulación - sino algo más que eso*” (cfr. Página 18).

También citó la ley 667 en su apoyo, la cual incorpora como infracción gravísima, la prestación de servicio de taxi mediante un conductor no habilitado o cuya habilitación se encuentre vencida, sancionado el hecho con la caducidad de la licencia; e hizo mención de las sanciones de apercibimiento, suspensión en la actividad y la caducidad del permiso por hechos dolosos en fraude a las normas de este régimen en perjuicio de los usuarios y del concedente.

En cuanto a la prestación del servicio público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro, exclusivamente regulado en el Título Décimo Segundo “Del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro - Taxis”, incorporado por Ley Nº 3622/2010 y el servicio de Remises integrado a la Ordenanza Nº 47561/94, citó el art. 12.1.2 que postula que “[l]as disposiciones del presente Título son de aplicación en todo el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como así también en los viajes que se realicen fuera de Jurisdicción”. Ello a fin de señalar que las características y modalidades en que se desarrolla el servicio de transporte de pasajeros se encuentra debidamente detallada en la normativa aplicable a fin de garantizar la existencia de un servicio seguro y eficiente en la Ciudad que no sólo coadyuva a la seguridad del usuario sino del transporte en general. Luego, citó el art. 12.3.6 el cual establece una serie de seguros obligatorios que deben contar un taxímetro “(i) *Responsabilidad Civil*; (ii) *Accidentes Personales* (cuando corresponda); (iii) *de Riesgo de Trabajo* (cuando corresponda); (iv) *de Vida Obligatorio* (cuando corresponda), debiendo constar en todos los casos que el vehículo se encuentra afectado al Servicio de Taxi. El Seguro de *Responsabilidad Civil*: cubrirá los riesgos de lesiones o muertes de terceras personas trasportadas o no transportadas y por daños a bienes de terceros, transportadas o no, (hasta una suma establecida por la Autoridad de Aplicación). También, el artículo 12.3.6.2 establece que el Seguro de *Accidentes Personales* cubrirá los riesgos de lesiones o



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

muerte de los conductores titulares o de aquellos conductores que no tuvieran relación laboral con el titular (hasta una suma establecida por la Autoridad de Aplicación). Seguidamente el Artículo 12.3.6.3 sobre Seguro de Accidentes de Trabajo (para trabajadores en relación de dependencia) observa que una Aseguradora de Riesgos de Trabajo, (Ley Nacional N° 24.457, o la que en un futuro la reemplace) cubrirá a cada conductor dependiente del titular de la licencia de Taxi o Mandataria administradora. La póliza deberá expresar que la cobertura procede con independencia de la unidad afectada al servicio que aquel conduzca; (hasta una suma establecida por la Autoridad de Aplicación). Asimismo, el artículo 12.3.6.4 Seguro de Vida Obligatorio (para trabajadores en relación de dependencia Decreto Ley N° 1.567/74) cubrirá a cada conductor dependiente del titular de licencia de taxi o mandataria administradora (hasta una suma establecida por la Autoridad de Aplicación)".

Con base en lo antedicho, precisó que de los términos y condiciones que se desprenden de la página web de UBER aquella “... no se responsabiliza de daños indirectos, incidentales, especiales, ejemplares, punitivos, emergentes incluidos del lucro cesante, la pérdida de datos, la lesión personal o el daño a la propiedad ni de perjuicios relativos o en relación con o de otro modo derivados de cualquier uso de los servicios. Es decir, UBER no tiene responsabilidad alguna en relación con cualquier servicio de transporte y por lo tanto los usuarios que acceden a dicho servicio se encuentran en una situación con alto grado de vulnerabilidad por cuanto estarían contratando con un servicio de transporte de pasajeros que carece de las habilitaciones y verificaciones de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.” (cfr. Página 21). Concluyendo que ante un eventual siniestro los usuarios se encuentran desprotegidos ya que, por un lado, los transportistas no cuentan con ningún seguro y, por otro lado, UBER se exime de responsabilidad.

Luego, analizó el mecanismo de cobro y vinculación de la plataforma UBER y los conductores, entendiendo que esta relación contribuye a la precarización laboral, pues para el GCBA resulta “*evidente que la actividad que desarrolla UBER no es de intermediación sino de prestación real y directa de transporte de personas. Si bien es cierto que la empresa no impone a los conductores una jornada de forma directa, siendo libres de escoger las horas, días y tiempo de conexión, también lo es que, de forma indirecta, dirige a los conductores hacia las horas y días que la empresa quiere o tiene más Interés en que estén conectados y durante el máximo tiempo posible*” (cfr. Página 22).

También, remarcó que UBER esconde detrás de una aplicación de celulares un “*mecanismo de evasión fiscal*” que es facilitado por la virtualidad del sistema y que ese mecanismo, permite hacer sustentable su negocio al poder ofrecer tarifas comparativamente mas bajas dado que no realizan aportes previsionales, provocando competencia desleal respecto de los otros individuos que pertenecen al sector.

Luego, citó los debates que se dieron en otras ciudades del mundo (v. páginas 23/27), citando también algunos procesos llevados a cabo en la jurisdicción del fuero PCyF de esta Ciudad. En el punto “VII” narró sus argumentos respecto del principio de igualdad ante la ley (v. páginas 32/35).

En el punto “VIII” se pregunta si se conculcaron derechos constitucionales de los socios conductores. El GCBA entiende que la parte actora si bien no hace expresamente un planteo de inconstitucionalidad de normas de carácter general, si señala que se vieron conculcados el derecho de libertad de comercio y de trabajo. Así indicó que “*No puede perderse de vista que dichas normas aparecen en el escenario jurídico para evitar el caos. Por ello, de declararse inconstitucionales las normas atacadas en el presente éstas dejarán de tener vigencia con carácter general, sin que existan otras que las remplacen o sustituyan, pues el Tribunal al sentenciar, de hacerlo como lo pretende la parte accionante, se transformará en “legislador negativo”, pero nunca podrá ser “legislador positivo” asumiendo funciones que son propias de otros poderes, en el caso del Poder Legislativo de la CABA. En las condiciones expuestas, entonces, declarada la inconstitucionalidad de las leyes como pretende el actor se encontrarían los conductores particulares desarrollando el transporte público de pasajeros en forma anárquica, y*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

además en una situación de desigualdad respecto de los conductores de taxis y de remises que se atienden a la ley, sin perjuicio de que se volvería a la situación anterior que diera lugar a la sanción de las leyes, esto es: la necesidad de controlar el servicio de transporte público de pasajeros en aras de proteger la seguridad de la población” (v. página 36).

En el punto “IX” analizó el planteo de inconstitucionalidad formulado por la parte actora en el capítulo 1.1. párrafo cuarto de su escrito de demanda, donde plantea de manera subsidiaria la inconstitucionalidad del Código de Tránsito y la ley n° 451 por entender que resultan contrarias al CCyCN y por atentar contra los derechos constitucionales de la parte actora. El GCBA entendió que este frente actor no ha podido demostrar cómo el código afecta derechos garantizados en la CN. También analizó las razones por las cuales entiende que resulta improcedente ese planteo a páginas 39/41.

Luego, en el punto “XI” de su contestación manifestó que la acción prevista en el art. 277 del CCAyT no resulta procedente en el caso, entendiendo que la cuestión traída a debate no amerita la aplicación del artículo referido, siendo que, a su entender, “no hay indeterminación ni incertidumbre sobre las normas aplicables al transporte de pasajeros, como así también, que la aplicación UBER no se encuentra habilitada para contratar viajes, toda vez, insisto, que dicho servicio es prestado por personas que carecen de la necesaria idoneidad y los rodados no poseen las pertinentes pólizas de seguros para cubrir eventuales daños que pudieran padecer los transportados: la accionante juega con las disposiciones del Código Civil y Comercial, creando un antagonismo entre los artículos 1280 y subsiguientes de la referida ley sustancial y Ley N° 2148, generando confusión mientras continua con la explotación comercial clandestina de dicho servicio.”

(cfr. Página 42). Adujo que para el demandado no existe una falta de certeza en la normativa aplicable, no hay situación de incertidumbre.

Por último, expresó sus conclusiones en el punto "XII", ofreció prueba documental, formuló reserva del caso federal y concluyó con el petitorio de forma.

LII. En la actuación nº 242134/2022 obra la **contestación de demanda del GCBA respecto de la demanda de la subclase "usuarios-pasajeros" integrada por PROCONSUMER**. Luego de las negativas de rigor a páginas 2/3, procedió a contestar demanda, analizando en primer término que no concurre en la presente causa una situación de incertidumbre o falta de certeza jurídica tal como sostiene el frente actor. También, señaló que este frente actor requiere que el tribunal dicte una sentencia que colisione con las normas de tránsito y transporte vigentes en la CABA y permita que la plataforma UBER pueda funcionar en el ámbito de la Ciudad, y así poder celebrar "*contratos privados de transporte*", ello en flagrante antagonismo con las normas legales vigentes en la materia.

Asimismo, el GCBA indicó que esta parte actora tampoco identifica ni determina cuáles fueron los concretos perjuicios que el obrar de la CABA, en cumplimiento de sus obligaciones de ordenamiento y control del espacio público y, en ejercicio del poder de policía, le causa a los consumidores, que justifiquen la promoción de esta acción.

En este escrito también citó las normas del Código de Habilitaciones -art. 1.1.1.- y el título noveno del Código de Tránsito en apoyo de su postura. Entendió que PROCONSUMER pretende que se exima del cumplimiento de las leyes y de los controles por parte de la Administración local lo cual, a su entender, sería poner en serio riesgo a la seguridad pública, en cuanto a las condiciones del automotor y en cuanto a sus aptitudes para el transporte de personas. A ello debe sumarse la desprotección de la ciudadanía en cuanto a que no puede garantizar, el sistema que pretende defender la aquí actora PROCONSUMER, la seguridad pública (contra robos, secuestros, etcétera), ni la responsabilidad frente a accidentes que pudieran sufrir tanto los transportados como terceros (v. página 7).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

También hizo mención aquí de los arts. 1280 y siguientes del CCyCN y, refirió que, si bien UBER intenta manejarse con una dinámica novedosa a fin de escaparse del cumplimiento de los marcos regulatorios vigentes, no es posible justificar bajo ningún aspecto la tolerancia del desenvolvimiento de una actividad como la de transporte de pasajeros sin atenerse a límite alguno.

Luego, citó los casos en los que se requiere habilitación, dando cuenta de que se contemplan una serie de sanciones en caso de incumplimiento de las normas del régimen señalado en perjuicio de usuarios o del concedente. También, hizo mención del marco regulatorio de la actividad de transporte de pasajeros -al igual que lo hizo en la contestación de demanda del frente “socios- conductores”-, y de los seguros obligatorios con los que debe contar un taxímetro, explicando en qué consiste cada uno y que riesgos cubren (v. páginas 13/14).

También mencionó que, en los términos y condiciones que lucen en la página web de Uber, éste no se responsabiliza por los daños indirectos, incidentales, especiales, ejemplares, punitivos, emergentes incluidos del lucro cesante, la pérdida de datos, la lesión personal o el daño a la propiedad ni de perjuicios relativos o en relación con o de otro modo derivados de cualquier uso de los servicios. Por lo que ante un eventual siniestro los usuarios se encontrarían desprotegidos ya que, “...los transportistas no cuentan con ningún seguro y, por otro lado, UBER se exime de responsabilidad. Entonces, a fin de contribuir en la seguridad del usuario es que se da cuenta que la actividad llevada a cabo por UBER es insegura y no protege a los usuarios” (cfr. Página 14).

Posteriormente, citó los arts. 12.4.2.9, 12.7.3.; y 12.7.4 para referir los requisitos que deben cumplir quien conduce un taxi y como son en cuanto a las relaciones laborales. En contraposición con lo mencionado, indicó que el mecanismo de cobro y vinculación entre Uber y los conductores contribuye a la precarización laboral y, además, esconde un mecanismo de evasión fiscal facilitado por la virtualidad.

Luego, en el punto "VI" desarrolló argumentos acerca del contrato de transporte, la plataforma Uber y el derecho del consumidor. Así desarrolló algunos artículos de esta ley y señaló que parte del sistema de protección de usuarios y consumidores lo conforman las normas contenidas en las leyes de transporte y tránsito de la C.A.B.A., en donde el transportista debe ineludiblemente cumplimentar con los requisitos exigidos por la Autoridad de Aplicación para poder ejercer su comercio de transporte.

Indicó que la plataforma de Uber significa un estado de indefensión u orfandad del usuario/pasajero ya que los vehículos afectados en este servicio son conducidos por personas no capacitadas al respecto, carecen de la habilitación técnica, no poseen los respectivos seguros y además, Uber se desliga de cualquier tipo de responsabilidad por alguna eventualidad dañosa.

Según su entender, el GCBA indicó que la parte actora plantea bajo el concepto de "*libertad de contratación*" por parte de los consumidores, y que es el Estado quien transgrede ese marco con sus obligaciones de poder de policía.

También citó casos ocurridos en otras ciudades del mundo y cómo fueron resolviendo los diferentes tribunales y citó algunos fallos de la justicia del fuero PCyF (v. páginas 24/29). Sostuvo a página 29 que queda claro que lo que afirma PROCONSUMER resulta dogmático y conjetural, y no demuestra la lesión al núcleo fundamental de los derechos constitucionales que invoca con causa en un obrar ilegítimo concreto de la Administración local.

Concluyó que las únicas posibles formas de transporte de pasajeros en vehículos, habilitadas dentro de la CABA, son las mencionadas en el Código de Habilitaciones y el Código de Transporte y Tránsito de CABA (Ley N° 2148). Por lo que, "*más allá de la crítica*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

que efectuó el recurrente con relación a que UBER no es un remis, cabe concluir que, su actividad de transporte de pasajeros en vehículos solo podría llevarse a cabo de manera legalmente habilitada si esta se adecua a alguna de las habilitaciones mencionadas, existentes en la normativa local de CABA actual". De lo contrario estaríamos ante una infracción a las leyes locales. Asimismo, hizo referencia al derecho de igualdad ante la ley y lo que este derecho exige (v. páginas 34/35).

También señaló que "*En el presente debate resulta prístino que, dicho contrato privado de transporte no se acoge a la normativa legal vigente en materia, además, de existir un abuso de parte de UBER, en cuanto se exonera de toda responsabilidad civil en colisión con la Ley de Defensa del Consumidor y sus modificatorias. Dicha cláusula exonerativa de responsabilidad afecta no sólo a los usuarios/pasajeros, sino también terceras personas y/ o bienes, ya que, atento lo oportunamente señalado más arriba, los vehículos que prestan servicio para dicha plataforma carecen de las necesarias habitaciones técnicas y seguros correspondientes que amparen, reitero, a las personas transportadas. no transportadas y los bienes de terceros*" (v. página 35).

En el punto "VII" desarrolló cita de jurisprudencia comparada (cfr. Páginas 36/38), en el punto siguiente trató la improcedencia del planteo de inconstitucionalidad, entendiendo que "*Para el actor la existencia de la normativa que pretende eliminar del universo jurídico conculca derechos de los usuarios/ consumidores que pretenden utilizar dicho servicio. Por la inversa, de hacerse lugar a la acción, volverían las cosas al estado anterior al de la sanción de la normativa regulatoria de la actividad, es decir, descontrol, inseguridad y riesgo en el tránsito, accidentes y delitos; todo ello en perjuicio de todos los ciudadanos que transitan por la Ciudad de Buenos Aires, es decir, aún de los sectores no involucrados a la actividad.*" (cfr. Página 41).

Señaló que PROCONSUMER puntuiza una serie de disposiciones de la Constitución Nacional que su instituyente estaría violentando en la especie. Dicho argumento, según entender del GCBA, resulta vacuo, toda vez que dicha denuncia es claramente genérica y abstracta y no se traducen en la práctica y que, “*se trata solamente de una mera enunciación de disposiciones constitucionales, empero, para que la misma tenga andamiento es preciso que las mismas se verifiquen en situaciones concreta, circunstancia esta que no se da en el caso de autos*”.

En su apartado “IX” desarollo su postura sobre el principio de igualdad que la demanda intenta conculcar y adujo que “*...el planteo de que se autorice a que la plataforma UBER pueda continuar prestando servicios de transporte en la CABA sin cumplir con los debidos recaudos legales que establece la legislación positiva en la materia significaría una flagrante desigualdad en perjuicio de aquellos – taxistas y remiseros- que presta el referido servicio de transporte cumplimentando las exigencias, tales como: aptitud para conducir transporte de pasajeros, los seguros correspondientes, etcétera.*”

Luego, en el punto “X” de su contestación manifestó que la acción prevista en el art. 277 del CCAyT no resulta procedente en el caso, entendiendo que la cuestión traída a debate no amerita la aplicación del artículo referido, siendo que, a su entender, no se analiza debidamente el artículo 1289 del CCyCN, como así tampoco, las facultades de contralor y poder de policía que posee el GCBA en materia de transporte. En esa línea argumentó que “*...sin que esto importe reconocer la existencia de un caso, causa o controversia, la acción declarativa de certeza, en modo alguno podría ser considerada idónea para encauzar la pretensión de la actora. Basta para ello con preguntarse si una hipotética sentencia declaratoria de certeza podría estipular con mayor precisión que el transporte será llevado a cabo de manera segura*”.

Por último, formuló reserva del caso federal y concluyó con el petitorio de forma.

LIII. Mediante providencia del 18/02/2022 (v. actuación nº 249918/2022) tuve por contestada la demanda por parte del GCBA, y dispuse correr traslado de la prueba acompañada respecto de las contestaciones que lucen en las actuaciones nº 242133/2022 y 242132/2022. En la actuación nº 468731/2022 el GCBA manifestó la imposibilidad de



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

notificar al frente actor de SPT debido a que aquél no había constituido aún el domicilio electrónico. Por lo que, mediante providencia del 16/03/2022 -v. actuación nº 498518/2022- dispuse que correspondía considerar notificado, al Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, respecto el traslado dispuesto en el punto IV.3 de la actuación nº 249918/22, conforme lo establecido por el art. 117 CCAyT. Ello, no obstante, lo consideré notificado por ministerio de ley el día 11/03/2022 en atención a que no se habían vinculado correctamente los escritos, cuestión que fue subsanada el día 10/03/2022.

LIV. Conforme escrito que luce agregado en la actuación nº 550675/2022 el Sr. Manuel Godoy Luque con el patrocinio letrado del Dr. Agustín Copello, manifestó que denuncia perjuicios causados por la Ciudad, solicitando que el suscripto se abstenga de dictar medidas que puedan tener efectos en Córdoba. El Sr. Luque manifestó ser usuario de la aplicación Uber y que, las medidas que relató el GCBA al momento de contestar demanda, fueron medidas que le impidieron utilizar correctamente el servicio de Uber en Córdoba, en la provincia de Buenos Aires y en otras ciudades del mundo, haciendo referencia a las medidas relativas a los bloqueos de internet y medios de pago.

Reiteró que inició acciones judiciales en su calidad de consumidor en su provincia, con sentencia firme, donde la justicia provincial determinó que la justicia de la Ciudad de Buenos Aires no tiene competencia para bloquear sitios web, medios de pago ni ningún otro recurso tecnológico vinculado a la plataforma Uber. Luego realizó una reseña de la sentencia dictada por la Cámara Contencioso Administrativa de 2^a nominación del día 30/10/2020 y de otros antecedentes provinciales. Finalmente, en su punto "15" adujo que este tribunal "*en vez de adoptar una postura constitucionalmente fundada como hizo el tribunal*

de Córdoba, durante mas de seis años y con una gran muestra de parcialidad, ha ordenado el freno de la actividad secundando y respaldando la actitud persecutoria de la CABA; persecución inconstitucional y discriminatoria respecto de otras aplicaciones móviles, que tiene como única fuente y excusa la propia negligencia de la CABA en regular la actividad o ponerle algún tipo de habilitación adecuada a disposición de sus usuarios". Por último, requirió que se tenga presente lo manifestado, se abstenga de dictar medidas que lo puedan afectar como usuario en su jurisdicción y que ordene al GCBA evitar adoptar decisiones o impulsar medidas que interfieran o que tengan la aptitud de interferir en otra jurisdicción.

LV. Conforme actuación nº 553029/2022 el frente “socios-conductores” representado por Oscar Portillo, junto con sus letrados Lino B. Galarce y Santiago M. Castor Videla, **contestó el traslado de la documentación acompañada con la contestación de demanda del GCBA.** Asimismo, ofrecieron prueba respecto a los hechos invocados por el GCBA en su responde, *“que no fueron aducidos en la demanda y que tienen relación con las cuestiones a que se refiere este proceso y directa incidencia en la decisión del litigio, en los términos de lo dispuesto en el artículo 281 del Código Contencioso Administrativo y Tributario de la CABA”.*

El frente actor señalado procedió a desconocer y negar la autenticidad de la documental ofrecida por el GCBA. Señaló que *“...no podría tratarse de una “prueba informativa”, no sólo porque la contestación de demanda no la califica como tal, y tampoco V.S. la ha encuadrado de esa manera al ordenar su traslado, sino también, como hemos dicho, porque se trata de un “informe” emitido por la propia demandada, que no se encuadra dentro del espectro establecido en el art. 324 del CCAYT”*. El referido documento, según entiende esta parte, menciona *“una serie de expedientes administrativos en los cuales esta parte no ha tenido intervención, ni ha podido por ello ejercer su derecho de defensa. Pero todavía es más relevante el hecho que esos expedientes administrativos no fueran ofrecidos o acompañados como prueba...”*. Continuó diciendo que *“Esta “integración” entre el Informe y la contestación de demanda nos lleva a que también se lo aborde, en el siguiente punto, en el marco del artículo 281 del CCAYT, segundo párrafo, a efectos de individualizar los “hechos” (falsos) abordados en la contestación de demanda que no han sido aducidos en la demanda, y ofrecer la prueba que hace al derecho de esta parte.”*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Explicó en su punto “B” que, sobre la falsa invocación de la inexistencia de seguro, en los viajes de quienes utilizan la aplicación de Uber están mejor protegidos el conductor, los pasajeros y los terceros. Así citó a la Superintendencia de Seguros de la Nación, indicando que éste reguló hace varios años el seguro para el transporte privado a través de plataformas electrónicas, mediante la Resolución nº 615/2019 que rige, en todo el territorio nacional, incluyendo la CABA. Adujo que *“Este es un seguro que (...) contrata la plataforma (en este caso, Uber) y que cubre al conductor, al pasajero y a los posibles terceros involucrados en un siniestro cada vez que el conductor esté activo en la aplicación. Así, mediante ese sistema de cobertura, existe la certeza de que todos los viajes concretados a través de una plataforma electrónica que lo haya contratado están cubiertos, sin depender de que cada conductor haya pagado su seguro o no. A diferencia de ello, en todos los demás servicios de transporte la cobertura depende de que el tomador haya contratado el seguro y esté al día con sus pagos, sin que ninguna autoridad gubernamental pueda estar encima de cada taxi, colectivo, remís, etc., para asegurarse de que está al día con su seguro para poder circular”*. En ese entendimiento, aseguró que es falso lo que alegó el GCBA y que *“(i) no hay desprotección del consumidor sino que, al contrario, el consumidor está más protegido, pues existe certeza de que un viaje en Uber está protegido, mientras que no ocurre lo mismo en los demás medios de transporte; (ii) no hay peligro para la seguridad pública sino al revés: en los demás medios de transporte no hay modo de asegurarse que todos circulen todo el tiempo con sus seguros al día, pero en las plataformas tecnológicas sí; (iii) no hay competencia desleal, porque el costo de ese seguro obviamente se carga en los viajes; (iv) no hay violación a las normas de seguros, porque el seguro para viajes mediante plataformas tecnológicas está perfectamente regulado, con pólizas aprobadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación”*.

En el punto “2” de su escrito, el frente actor hizo mención de que el Informe de la Secretaría de Transporte sobre el seguro de Uber que desconocía el derecho vigente, entendiendo que el seguro para el transporte privado mediante plataformas tecnológicas fue regulado en 2019 y sus alcances son idénticos a los del taxi y del remís (v. página 11 y ss.). Señaló que el día 10/07/2019 la Superintendencia de Seguros de la Nación dictó, con alcance nacional, la Resolución nº 615/2019, que vino a establecer la cobertura para viajes contratados a través de aplicaciones móviles. Entre los considerandos de la referida citó lo siguiente: *“imp era la necesidad de ampliar la gama de coberturas brindadas a los tomadores y/o asegurados en el actual mercado asegurador, en atención a que las nuevas tecnologías han sido adoptadas masivamente por la población”*.

Luego, se refirió a las resoluciones Generales nº 268/2021 y 766/2021, donde entendió que la Superintendencia de Seguros de la Nación no sólo incrementó la cobertura de este seguro específico, sino que equiparó los límites de cobertura entre el taxi, el remis y el transporte privado mediante plataformas tecnológicas. Asimismo, citó las diferentes páginas web donde se puede consultar que la aplicación UBER se encuentra cubierta mediante este seguro (v. página 13). Asimismo, mencionó que con anterioridad a este seguro estaba la cobertura conforme fue publicado en los medios, como es el caso de “IPROUP”, citando en su apoyo una noticia periodística.

Concluyó este apartado señalando que no existe ningún riesgo para la salud y seguridad de cualquier persona que se desplaza o transporta en un vehículo que reúne las condiciones legales para circular, como erróneamente sostiene el GCBA en su contestación de demanda y la documentación en traslado, a su entender. Por las razones esgrimidas ofreció prueba informativa a la Superintendencia de Seguros de la Nación y a la compañía aseguradora Sura.

En el apartado “C” hizo mención de la persistencia del GCBA en la persecución de los conductores que utilizan la aplicación, desconociendo aquellos que tienen sentencias absolutorias firmes, desconociendo también sus derechos adquiridos. Citó en su apoyo sentencias dictadas por la Cámara de Apelaciones en lo PCyF de la Sala III y de diversos juzgados de primera instancia del citado fuero (v. páginas 17/18). Argumentó que en



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

todas ellas se determinó la legalidad de UBER explicando que no era necesaria ninguna habilitación para su utilización. Refirió que en las sentencias mencionadas se dijo que “*no se le podía exigir a Uber cumplir con las reglas previstas para el servicio de remis ni de taxi, ya que son ontológicamente distintos. De acuerdo a esta jurisprudencia, estamos ante un transporte privado que no requiere de habilitación y cuyo funcionamiento se enmarca en el Código Civil y Comercial y en la Constitución Nacional, y que la falta de regulación específica de la CABA no puede significar que la actividad esté prohibida*” (cfr. Página 19). En este entendimiento citó las causas “Bellini”, “Corrales”, “Gimeno” y “Yovino” de la justicia PCyF (v. páginas 19/21) y, mencionó también que en las causas “Faccio” y “Gutiérrez” se explicó que “*quien conduce utilizando la plataforma Uber, con una licencia profesional y un seguro vigente (recordemos que todos los viajes en la plataforma Uber están asegurados) no puede ser sancionado bajo el art. 6.1.94 del Código de Faltas de la CABA (modificado por la ley 6043, que el GCBA invoca en el Informe cuyo traslado se contesta), dado que la actividad no se encuentra regulada ni prohibida de manera expresa por la norma y no se puede hacer una especie de analogía entre la actividad de quien conduce Uber y otras similares como el taxi o el remis (...)*” (v. páginas 21/22).

Luego, citó la resolución de agosto del 2016 dictada por el Juzgado Nacional en lo Criminal de Instrucción N° 13, a cargo del Dr. Luis Alberto Zelaya, donde se rechazó la denuncia por “inexistencia de delito” atento a haber sido denunciado penalmente -33 conductores de la aplicación UBER- por entorpecimiento del transporte, desobediencia, competencia desleal, instigación a cometer delitos y asociación ilícita. Indicó que esta sentencia se encuentra firme luego de la intervención del Juzgado Correccional, la Cámara Nacional en lo Criminal y Correccional y Sala de Turno de la Cámara Nacional de Casación en lo Criminal y Correccional, y finalmente, por la Corte Suprema de la Nación,

mediante el rechazo del recurso de hecho planteado en el expediente “29155/2016/2/1/RH2 Uber y, otros s/ incidente de recurso extraordinario”.

También remarcó que el GCBA hace referencia a la decisión del bloqueo destacando que omitió mencionar que esa decisión fue revocada en la justicia por el máximo tribunal local (v. páginas 23/24).

En el apartado “D” trató la afirmación del demandado sobre la “competencia desleal”, y adujo que este tribunal carece de competencia para pronunciarse sobre esta materia. Señaló la ya reseñada contestación de oficio del Ente Único Regulador de los Servicios Público para argumentar que *“Mal puede entonces darse el caso de una ‘competencia desleal’ por cumplir con normas distintas entre dos servicios que están sujetos, justamente, a requisitos reglamentarios diferentes. El taxi, según el EURSP, debe cumplir con las normas que regulan este servicio público mientras que los conductores que utilizan Uber no deben hacerlo por el simple hecho de que no prestan un servicio público alcanzado por las normas de la CABA que ilegítimamente el GCBA pretende aplicarles de manera extensiva y analógica. Y V.S. incluso solicitó a la Legislatura porteña que emitiera entonces una regulación para este servicio, reconociendo así que es un servicio claramente distinto, pues de lo contrario no sería necesaria regulación adicional alguna”* (v. página 29). También, agregó que el hecho de que ambas aplicaciones hayan convivido durante seis (6) años hace presumir que la necesidad de transporte que cubren los conductores que prestan el servicio de transporte privado utilizando para ello la plataforma de Uber es diferente a la que cubren los taxis, de modo que no existe “competencia desleal” alguna, sobre la cual señala que no existe ninguna prueba que haya sido acompañada, referida u ofrecida por el GCBA en su contestación.

Asimismo, precisó que tampoco tenía sentido afirmar que hay evasión de impuestos, dado que AFIP le cobra impuestos por prestar servicios digitales desde el exterior en el marco de la Resolución General AFIP 4240. Refirió que también es falso afirmar que no se realizan aportes previsionales dado que según una investigación llevada a cabo por la Justicia Penal Económica para averiguar si hubo o no evasión de aportes a la seguridad social, determinó que ello no ocurrió porque los conductores no son empleados de la aplicación (v. página 31).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Luego, procedió a citar precedentes internacionales (v. páginas 31/36), ello para concluir que “...las modalidades de transporte bajo la economía colaborativa responden a demandas de la población que no eran satisfechas por los servicios preexistentes”.

En este entendimiento, reiteró que el suscripto carece de competencia para conocer y resolver si existe o no “competencia desleal” y recordó la sentencia de este tribunal el día 24/09/2019 en la causa “FEDERACIÓN NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y OTRO C/ UBER ARGENTINA SRL Y OTROS S/AMPARO”, CAF 033364/2019 – CAyT Número: EXP 8571/2019-0, conforme actuación nº 13662831/2019 donde este tribunal se declaró incompetente en la acción judicial iniciada por la Federación Nacional de Peones de Taxi de la República Argentina, cuyo objeto involucraba, entre otras cuestiones, un planteo referido a la “competencia desleal” (v. páginas 38/40).

Luego, contestó lo referido por el GCBA respecto de que UBER “esconde detrás de una aplicación para celulares un mecanismo de evasión fiscal facilitado por la virtualidad del sistema.”. Antes de contestar este apartado, precisó que “nuestro frente no representa a UBER, sino a los conductores que utilizan dicha aplicación. Es más, UBER no es parte en este proceso, ni tampoco ha sido citado por el GCBA. Es así que las manifestaciones y prueba que se efectúan sobre el particular tienen como único objeto demostrar, dentro de las limitaciones procesales y probatorias de nuestra parte, la falsedad de los hechos invocados por el GCBA” (cfr. Página 41).

Para responder estas argumentaciones del demandado, señaló que no tiene sentido afirmar que Uber incurre en evasión fiscal “por no estar radicada en el país” cuando

la propia AFIP le cobra el IVA de plataformas digitales que prestan servicios desde el exterior. Entendió que la AFIP “...asume que no es una “empresa de transporte local” sino un servicio digital prestado desde el exterior en lo que refiere al IVA, pues a los fines previstos en la Resolución General AFIP 4240 incluyó tanto a “Raiser Operations BV” como a la propia “UBER” según surge del listado de prestadores de servicios digitales brindados por internet por sujetos domiciliados en el exterior y consumidos en la República Argentina” (cfr. Página 42). También en este acápite remarcó la incompetencia del suscripto para determinar la existencia de una “*eventual evasión fiscal*”. Ello, no obstante, remarcó que “...en esta línea que la AFIP ha encuadrado la “actividad” como un “servicio digital” y no como “transporte” a los fines de la percepción en el IVA (conf. la RG AFIP 4240/2018)”.

Por último, ofreció prueba documental, documental por oficio, informativa, y formuló reserva del caso federal, requiriendo finalmente se tenga por contestado el traslado ordenado en la resolución del 10/03/2022.

LVI. En la actuación nº 554728/2022 se incorporó un escrito del Dr. Ignacio Sambrizzi en su carácter de apoderado de la Fundación Centro Latinoamericano de Derechos Humanos denunciando violaciones de DDHH, contenidas en la contestación de demanda del GCBA, y aportó pruebas. Reiteró que este Centro representa a diversos conductores de Uber cuyos derechos a la integridad física y al trabajo han sido vulnerados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires al: “1) permitir que grupos de taxistas organizados los golpeen, ataquen, disparen; 2) no perseguir esta conducta organizada, sino permitir la violación masiva de derechos”. Sostuvo que la documental aportada por el GCBA -informe de la Secretaría de Transporte- “cuyos responsables han confesado que los operativos que relatan en dicho informe son coordinados con grupos violentos de taxistas, según se explicará aquí. Esta es solo una de las muchas violaciones de derechos humanos que la contestación de demanda de la CABA ratifica.”.

Luego, reiteró su solicitud de intervención y que se levante o morigere la medida cautelar dictada en la causa y, en forma subsidiaria de que no acogiera la participación del CLADH como tercero interesado en este proceso, solicitaron incorporar el presente escrito



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

al expediente de referencia, admitiendo al mismo como Amigo del Tribunal a fin de considerar en su decisión las pruebas y consideraciones que allí se expresaron.

En el punto 3 del escrito hizo referencia al interés del CLADH en la presente causa, luego, se refirió al informe de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas -v. punto 4- para citar los controles realizados y destacó “...el nivel de gravedad que tiene esta confesión de haber realizado sendos operativos del control en colaboración con los grupos violentos de taxistas que permitieron las miles de agresiones a la propiedad, la integridad física y la vida de miles de conductores de Uber”, requiriendo al tribunal que condene estas acciones y no las valore como parte del cumplimiento del deber público y así profundizar la responsabilidad internacional del Estado Argentino.

En el punto “5” retomó la resolución dictada por el suscripto el 29/01/2018 alegando que “este tribunal pudo conocer y brindar sus consideraciones respecto del Requerimiento (art. 41) de la CIDH al Estado Argentino. En dicha oportunidad, este tribunal respondió a los pedidos de dicho organismo (...) con manifestaciones que constituyen, a la luz de los estándares internacionales de derechos humanos, nuevos actos del Estado para perpetrar las violaciones, no repararlas y facilitar su continuidad.” (v. páginas 25/26). Finalmente, concluyó con el petitorio de rigor requiriendo que, se lo admita como tercero interesado o en su defecto como Amicus Curiae, que se tenga presente la prueba que acompañó, que se excluya del proceso a Marcelo Boeri y a la Asociación de Taxistas Unidos -la que caracterizó de “violenta” y que se reconsidera la medida cautelar y se tengan en cuenta las decisiones de organismos internacionales de derechos humanos sobre el caso Uber, se

reparen las violaciones, se dispongan medidas de no repetición y se evite agravar la responsabilidad internacional del Estado Argentino.

LVII. En la actuación nº 557962/2022 el Sr. Marcelo Faccio con el patrocinio letrado del Dr. Nicolás Castilla Sastre realizó una serie de manifestaciones, relativas a la falta de mención por parte del GCBA al contestar demanda de las sentencias absolutorias dictadas en el marco de las causas tramitadas ante la justicia PCyF. Reiteró que posee derechos adquiridos al amparo de su sentencia absolutoria del fuero PCyF y que no está alcanzado por este proceso. También señaló que existe cosa juzgada pues en este proceso la discusión es la misma que la del fuero PCyF y podría tener efecto sobre las mismas personas.

Asimismo, hizo mención del principio de prejudicialidad penal el cual también impediría alterar las declaraciones contenidas en las sentencias del mencionado fuero Penal. Por último, adujo que una eventual sentencia negativa no podría alcanzar a todos los conductores ni impedir el funcionamiento de la aplicación pues entienden que el fuero PCyF expuso con suma claridad que aquellos no necesitan autorización para prestar servicios. Hizo reserva de caso federal y concluyó con el petitorio de forma.

LVIII. En las actuaciones nº 559342/2022 y 559373/2022 se presentó Francisco Muscará en calidad de Presidente del Centro de Internet y Economía Colaborativa (CIECOL), con el patrocinio letrado de Martín Pedro Galesio (Tº 87 Fº 592 CPACF) quien luego de fundar su legitimación, refirió que desea integrar el frente actor de consumidores a fin de proteger los derechos e intereses de los consumidores y usuarios de Uber. Indicó que en caso de que no se acogiera su participación como integrante del frente se considerara admitirlo como amigo del tribunal.

En primer lugar, desarrolló argumentos para fundar porqué el CIECOL debería intervenir en la causa, y que su interés en este proceso está dado por la posición del GCBA que entienden es lesiva de los derechos de trabajar y ejercer la industria lícita a través de internet y particularmente el derecho a innovar.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Destacó que el suscripto no puede analizar ni considerar si existe o no competencia desleal y que también debería abstenerme de pronunciarme sobre aspectos involucrados en este expediente sobre los cuales no sería competente, como ser, el derecho de red/internet. Por último, cerró con el petitorio de rigor.

LIX. Mediante actuación n° 560284/2022 luce un escrito del Sr. Guillermo Eduardo Roca junto con el patrocinio letrado del Dr. Juan Ignacio Mier, quien realizó una serie de manifestaciones, reiteró su pedido de exclusión y denunció falta de representación adecuada.

Así sostuvo que SPT carece de representación adecuada para actuar en tal carácter por el frente actor, pues destacó la falta de interés del referido sindicato en el avance de la causa y agregó que no han llevado a cabo ninguna medida que beneficie a peones, choferes y propietarios de taxis.

Luego hizo referencia a una situación de “coordinación” entre el SPT y el GCBA y, además, mencionó las denuncias realizadas por la Asociación Civil de Taxistas Unidos y su accionar. Finalmente, hizo reserva de caso federal y cerró con el petitorio de forma.

LX. Conforme surge de la providencia del 23/03/2022 (v. actuación n° 553895/2022) tuve por contestado el traslado del Sr. Oscar Portillo y tuve presente la documentación acompañada y la restante prueba ofrecida. Respecto de las presentaciones ingresadas mediante las actuaciones: 560284/22, 559373/22, 559349/22, 557962/22, 554728/22 y

550675/22 dispuse que se formara respectivo incidente por Secretaría para su tratamiento¹⁶.

¹⁶ Este incidente trámite bajo la carátula de “SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” nº 3065/2016-13. Una vez incorporadas las actuaciones mencionadas (cfr. Proveído obrante en actuación nº 598156/2022), resolví mediante actuación nº 600751/2022 de fecha 23/03/2022 lo siguiente: (a) respecto de la actuación nº nro. 554728/22 (Fundación Centro Latinoamericano de Derechos Humanos) fue considerada extemporáneo pues la oportunidad procesal para presentarse en el expediente había fallecido tal como se dejó constancia de ello en la actuación nº 2523083/2021 del expediente principal nº 3065/2016-0. Asimismo, indiqué que como el presentante “no realiza un aporte sustancial, ni contribuye al concreto debate de la causa pues no parece advertir que esta causa es de carácter contencioso-administrativo y no un lecho de Prousto, y porque tampoco brinda información de calidad, me convencen de desestimar su petición de ser admitido como tercero interesado o en su defecto, como Amicus Curiae. En virtud de lo expuesto precedentemente, corresponde también desestimar las demás peticiones por improcedentes”; (b) respecto de las actuaciones nº 559373/22 y 559349/22 (Centro de Internet y Economía Colaborativa): también señalé que el plazo para realizar presentaciones y manifestar “lo que por derecho corresponda” había concluido y así fue expresamente establecido en la actuación citada -nº 2523083/2021-, donde se ordenó proseguir con el traslado de las demandas, no siendo objeto de cuestionamientos el proveído mencionado. Por ello, tuve por extemporáneo el escrito presentado por el Centro de Internet y Economía Colaborativa; por los mismos argumentos que el punto anterior, desestimé su petición de integrar la causa como tercero interesado o Amicus Curiae; (c) en cuanto a la presentación que luce en la actuación nº 550675/22 (Manuel Godoy Luque) desestimé su presentación por extemporánea. (d) en cuanto a la actuación nº 557962/22 (Marcelo Faccio) también entendí que resultaba extemporánea por lo que fue desestimada. (e) respecto de la actuación nº 560284/22 (Guillermo Eduardo Roca) también fue desestimada por extemporánea y rechazadas las restantes peticiones por improcedentes.

Conforme actuación nº 653606/2022 apeló la resolución reseñada anteriormente el Sr. Guillermo E. Roca, idéntico temperamento adoptó el letrado Francisco Muscará por el Centro de Internet y Economía Colaborativa (cfr. Escrito “681331.22.pdf” adjunto a la actuación nº 654829/2022) y por, Ignacio Sambrizzi en carácter de apoderado de la Fundación Centro Latinoamericano de Derechos Humanos (cfr. Escrito “694900.22.pdf” adjunto a la actuación nº 654829/2022).

Mediante actuación nº 703920/2022 en fecha 04/04/2022 desestimé los recursos interpuestos por el Sr. Roca, y los Dres. Sambrizzi y Muscará por considerarlos inadmisibles pues interfieren con la debida marcha del proceso colectivo. Contra este rechazo el Dr. Muscará -por el Centro de Internet y Economía Colaborativa- interpuso queja que trámite en “Muscará, Francisco SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA - APLICACIONES MOVILES-INTERNET” INC 3065/2016-14, la cual fue rechazada por la Sala II el día 04/08/2022 conforme resolución obrante en actuación nº 2076639/2022. Interpuesto el recurso de inconstitucionalidad (v. actuación nº 2276049/2022), el mismo fue denegado por la Cámara el día 31/10/2022 (cfr. Actuación nº 3112546/2022). Frente al rechazo del recurso de inconstitucionalidad, el Dr. Muscará interpuso un recurso de queja ante el Tribunal Superior de Justicia que tramita por expediente “Muscará, Francisco s/ QUEJA POR RECURSO DE INCONSTITUCIONALIDAD DENEGADO en Muscará, Francisco SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA - APLICACIONES MOVILES-INTERNET” nº QTS 3065/2016-17. Este expediente permanece desde el día 15/03/2023 con “autos al acuerdo” conforme luce en la actuación nº 503365/2023.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Por su parte, el Sr. Roca interpuso su recurso de queja contra la misma resolución que rechazó el recurso de apelación, que luce en actuación n° 703920/2022 del 04/04/2022. Este incidente trámite por expediente “ROCA, GUILLERMO EDUARDO SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA” n° 3065/2016-15. Allí la Cámara el día 04/08/2022 mediante actuación n° 2076768/2022 resolvió rechazar el recurso de hecho planteado por el Sr. Roca, sin especial imposición de costas. Interpuesto el recurso de inconstitucionalidad (cfr. Actuación n° 2277791/2022) fue denegado por la Cámara conforme actuación n° 3112048/2022 el 31/10/2022. Frente a la denegatoria de su recurso de inconstitucionalidad, interpuso recurso de queja por recurso de inconstitucionalidad denegado ante el TSJ. El mismo, trámite en el expediente “ROCA, GUILLERMO EDUARDO s/ QUEJA POR RECURSO DE INCONSTITUCIONALIDAD DENEGADO en ROCA, GUILLERMO EDUARDO SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA” n° QTS 3065/2016-19. Luego, se incorporó el dictamen de la Fiscalía General Adjunta en lo CAyT del 10/06/2023 (cfr. Actuación n° 1459465/2023 y 1470676/2023) y, por último, **pasaron los autos al acuerdo el 21/06/2023** (cfr. actuación n° 1477623/2023).

Por último, el Dr. Sambrizzi también interpuso un recurso de queja por la apelación denegada el día 04/04/2022, el cual trámite por expediente “FUNDACIÓN CENTRO LATINOAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA” n° 3065/2016-16. Allí la Cámara resolvió el día 04/08/2022 rechazar el recurso de hecho planteado por la Fundación Centro Latinoamericano de Derechos Humanos. Sin especial imposición de costas por no haber mediado sustanciación (cfr. Actuación n° 2076259/2022). Planteado el recurso de inconstitucionalidad conforme actuación n° 2287049/2022, la Sala II lo denegó en la resolución que luce en actuación n° 3110086/2022 en fecha 31/10/2022. Frente al rechazo del recurso de inconstitucionalidad, el Dr. Sambrizzi interpuso un recurso de queja ante el Tribunal Superior de Justicia que trámite por expediente “FUNDACIÓN CENTRO LATINOAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS s/ QUEJA POR RECURSO DE INCONSTITUCIONALIDAD DENEGADO en FUNDACIÓN CENTRO LATINOAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA” n° QTS 3065/2016-18. Durante su tramitación, el presentante ingresó escrito obrante en actuación n° 775796/2023 solicitando se “detenga el autos para alegar” dictado por este tribunal en la causa principal, por los argumentos allí esgrimidos. El referido expediente ingresó con autos al acuerdo el día 12/04/2023 “para resolver el pedido de efecto suspensivo solicitado en la actuación n° 775796/2023” (cfr. Actuación n° 803352/2023). Luego, se ordenó la formación del incidente para efectuar la devolución de depósito, se incorporó el dictamen de la Fiscalía (cfr. actuación n° 1460800/2023 y 1564018/2023) y finalmente, **pasaron los autos al acuerdo el 27/06/2023** (cfr. actuación n° 1573188/2023).

Luego, continuando con el relato del **incidente 3065-2016/13** el Sr. Faccio y el Dr. Sambrizzi hicieron una serie de manifestaciones mediante escritos que lucen agregados en las actuaciones n° 758507/2022 y 2307458/2022. En cuanto a las manifestaciones del Sr. Faccio se tuvieron presentes. Respecto de la

LXI. Luego se incorporaron una serie de escritos planteando recurso de apelación de la resolución dictada el día 23/03/2022, por parte del Sr. Guillermo Roca (v. actuación nº 653640/2022), de Francisco Muscará (v. actuación nº 681331/2022) y del Sr. Ignacio Sambrizzi (v. actuación nº 694900/2022). Estas tres presentaciones, se proveyó mediante actuación nº 654737/2022 del día 04/04/2022, que todas pertenecían al proceso “SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” INC 3065/2016-13, donde tramitaron sus planteos iniciales, por lo que dispuse que se agreguen en su respectivo incidente para su proveimiento. Lo mismo ocurrió con las manifestaciones efectuadas por el Sr. Marcelo Faccio en la actuación nº 756481/2022, el cual dispuse que se agregue en el incidente INC 3065/2016-13 para su proveimiento (cfr. Actuación nº 758443/2022).

El 12/05/2022 mediante providencia que luce en la actuación nº 1181232/2022, previo a proveer la prueba ofrecida, y en razón de la situación que presentaba el proceso, atento la inusual inactividad del subfrente constituido por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal como representante adecuado de clase “*peones, choferes y/o propietarios de taxis y empresas del sector*”, dispuse intimarlo para que en el plazo de cinco (5) días ratifique su interés en el ejercicio diligente de la representación adecuada y, en su caso, ratifique la representación jurídica/técnica o, en caso de corresponder, designe un nuevo letrado/a; bajo apercibimiento de resolver lo que por derecho corresponda. Lo dispuesto fue notificado al SPT y a la Cámara Empresaria del Autotaxi, la Asociación Civil de Taxistas de Capital, la Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro, la Unión de Propietarios de Autos Taxis, al Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal, Asociación Civil Taxistas Unidos; y, la Federación Argentina de Remises (FAREM).

En respuesta a la mentada intimación, en el escrito que luce en la actuación nº 1226747/2022 se presentaron los letrados Eduardo Ismael Escudero (Tº 41, Fº 696, CPACF) y Edgardo Antonio Puppo (Tº 47, Fº 851 CPACF), acompañaron copia del poder general y

presentación del Sr. Sambrizzi en virtud de que era una reiteración de lo expuesto en la actuación nº 554728/22 y que la Cámara ya había resuelto rechazar la queja por apelación denegada, le hice saber que se esté a lo allí dispuesto (cfr. Actuación nº 2307653/2022). Respecto de este último proveído el Dr. Sambrizzi interpuso recurso de apelación, el cual nuevamente fue desestimado por improcedente conforme actuación nº 2371717/2022 de fecha 05/09/2022.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

refirieron que fueron instituidos apoderados del Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, con facultades suficientes para esta presentación, manifestando que el poder se encuentra vigente. Solicitaron que se los tenga por presentado, por parte en el carácter invocado, y por constituido el domicilio procesal y electrónico. Asimismo, manifestaron que mantienen el interés en la prosecución de las actuaciones y peticionaron que se provea la prueba ofrecida por las partes.

También, indicaron que “*las asociaciones que integran este sub frente radicaron denuncia penal por lavado de activos e infracciones a la Ley Cambiaria, cuya denuncia se adjunta al presente*”.

LXII. Por otra parte, mediante actuaciones nº 1328998/2022 y 1329106/2022 la letrada Mónica Rissotto, dando cumplimiento con la intimación, hizo saber al tribunal que en el mes de diciembre de 2019 fue designada para desempeñar en el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social el cargo de Directora Nacional de Asociaciones Sindicales, cargo que manifestó desempeñar en la actualidad y por el cual adujo que debió renunciar en el ejercicio liberal de la profesión a la representación técnico-jurídica del SPT, por incompatibilidad con la función pública y la carga horaria. Este escrito se tuvo presente en la actuación nº 1329521/2022.

Conforme actuación nº 1436302/2022 de fecha 09/06/2022 dispuse que en atención a lo manifestado por la Dra. Rissotto, tuve a los Dres. Escudero y Puppo por presentados en el carácter invocado y les asigné -indistintamente- la dirección técnica y jurídica del subfrente constituido por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal como representante adecuado de clase. A continuación, en el punto VII de dicha providencia se

procedió con la apertura a prueba de la causa. En la referida apertura tuve por genérico el desconocimiento efectuado por parte del GCBA respecto de la prueba documental de cada frente actor. Tuve presente la prueba documental del SPT (v. punto VIII.1); respecto de la testimonial que ofreció el SPT determiné que resultaban inconducentes para resolver la presente controversia (v. punto VIII.2). Por otro lado, si ordené el libramiento de la prueba informativa ofrecida por el SPT dirigida al GCBA, a la IGJ, a la AFIP.

Respecto del ofrecimiento de prueba de PROCONSUMER tuve presente la documental (v. punto IX.1), en cuanto a la informativa toda vez que había sido ofrecida en subsidio, la desestimé por innecesaria.

En cuanto a la prueba ofrecida por el frente del Sr. Oscar Fabián Portillo, tuve presente la documental (v. punto X.1.), la prueba informativa fue desestimada por ser irrelevante su producción.

Respecto de la prueba ofrecida por el GCBA respecto del subproceso SPT tuve presente la documental (v. punto XI.1.A), sobre la informativa dispuse librar los oficios dirigidos a la Secretaría de Transporte del GCBA, y a la Secretaría General del Fueno Penal y Contravencional de la CABA. En el subproceso conformado por PROCONSUMER el GCBA no ofreció prueba y, por último, en el sub proceso conformado por el Sr. Portillo tuve presente la documental (v. punto XI.3.A).

Conforme actuación nº 1452411/2022 el Sr. Marcelo Andrés Boeri -por derecho propio- invocando su calidad de presidente de la Asociación Civil Taxistas Unidos, revocó la designación de sus letrados Dres. Juan Agustín Perrotta, Carlos Alberto Lobos Oroño y Antonio Román, solicitando se tenga presente, y que en “*los próximos días*” designaría nuevo letrado patrocinante. En referido escrito, le hice saber que sería proveído en la causa “ASOCIACION CIVIL TAXISTAS UNIDOS CONTRA GCBA SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA”, EXP 3065/2016-6 (cfr. Actuación nº 1471232/2022).

Conforme surge de la actuación nº 2121643/2022 el GCBA acompañó **copia del EX 2022-21826967-GCABA-PG dirigida a la Secretaría de Transporte del GCBA** a través del



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

cual se da respuesta al oficio solicitado por el demandado. En los adjuntos de dicha actuación se acompañó el archivo comprimido “Documentos-EX2022-21826967-GCABA-PG” el cual contiene 16 documentos en “.pdf”.

De los referidos documentos, cabe referenciar el archivo “0013-IF-2022-26977475-GCABA-SECTOP”, a través del citado informe de fecha 26/07/2022, resulta pertinente destacar el accionar desarrollado por la Administración con el objetivo de que UBER no desarrolle la actividad de transporte de pasajeros en el ámbito de la Ciudad hasta tanto no se adecue al marco normativo en la materia. Indicó que “viene desarrollando y concretando todas las medidas que se encuentran a su alcance, incluso en forma previa al dictado de la medida cautelar ordenada, para evitar que UBER -y cualquier otra persona que no cuente con la habilitación correspondiente- oferte y/o preste algún tipo de servicio de transporte de pasajeros sin cumplir con la normativa vigente.”. También, adujo que teniendo en cuenta que la división de poderes consiste en una división de funciones y de órganos, es que solicitó diversas medidas para coadyuvar a colaborar que no se desarrolle la actividad de Uber. Refirió que “la Administración ha adoptado muchas medidas a fin de prohibir y evitar la oferta y prestación de un servicio de transporte de pasajeros ilegal en la Ciudad, aplicando todas las medidas que tiene a su alcance, solicitando la colaboración para aquellas medidas en las que requiere de la intervención de otros poderes para lograr la consecución de sus fines.”

Recordó los informes presentados en mayo de 2019, solicitó la intervención de la Agencia Gubernamental de Control, la Dirección General de Habilitaciones y Permisos entre otras áreas de la Administración. En esta tesis, reiteró la información ya brindada en sus informes previos, es decir, reiteró las disposiciones de clausuras emitidas por la Dirección

General de Fiscalización y Control. Luego de ello, indicó que no han tomado conocimiento de nuevos domicilios desde los cuales pueda administrarse o realizarse actividades vinculadas a la actividad de servicio de transporte de pasajeros desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre.

Respecto de los controles en la calle refirió que “*son realizados por la Dirección General Cuerpo de Agentes de Tránsito -en algunos casos en forma conjunta con otras fuerzas de seguridad-, se informa que, de acuerdo a la disponibilidad de agentes y la realización de tareas y operativos específicos, se proyectan y planifican tanto operativos y controles específicos vinculados al transporte ilegal de pasajeros como también controles de rutina en distintos puntos de la Ciudad donde se identifican posibles casos vinculados al desarrollo ilegal de la actividad de transporte de pasajero*”. Refirió que la cantidad de controles, actas de comprobación e infracciones ya ha sido informado en estas actuaciones. Ello, no obstante, reiteró que “*se registraron en el año 2017 más de 25.000 controles de transporte ilegal de pasajeros. Deviene de ello que de los mentados controles se constataron aproximadamente 4000 infracciones a la normativa vigente vinculados a UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte legal de pasajeros, sin perjuicio de las demás medidas adoptadas en el fuero penal, contravencional y de faltas. Por su parte, durante el año 2018, los controles de Transporte Ilegal fueron más de 21.000, con un saldo de aproximadamente 2.000 choferes de vehículos que fueron infraccionados y resultaron estar relacionados con la empresa Uber realizando la actividad de transporte de pasajeros. Durante el 2019 en procura de evitar y sancionar el transporte ilegal de pasajeros se realizaron más de 19.000 controles, con un saldo de aproximadamente 1.500 vehículos infraccionados vinculados a la empresa UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros, sin perjuicio de las demás medidas adoptadas en el fuero penal, contravencional y de faltas. Asimismo en el año 2019 la administración ha seguido tomando diferentes medidas y acciones con el objetivo de que UBER no desarrolle la actividad de transporte de pasajeros en el ámbito de la Ciudad hasta tanto no se adecue al marco normativo en la materia. Dichas medidas han sido informadas a través de NO2019-17268888-GCABA-SECTRANS del 30 de mayo de 2019 y el 3 de julio de 2020 a través de la NO2020-16468663-GCABA-SECTOP, mediante la cual se acompañó el IF-2020-*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

16468311-GCABASECTOP en el cual, se describen las tareas desarrolladas por la Secretaría de Transporte en relación a los servicios de UBER."

Por otra parte, refirió que desde la Dirección General Gestión de Servicios de la Movilidad, se realizaron inspecciones en la vía pública, con la colaboración de la Gerencia Operativa de Taxis, Remises y Escolares, en conjunto con el Cuerpo de Agentes de Tránsito, indicando que en los casos donde se detectó un vehículo en infracción, se ha procedido a la retención de la licencia de conducir, como medida precautoria y se ha labrado el acta correspondiente.

Indicó que desde la Dirección General del Cuerpo de Agentes de Tránsito, mediante NO2022-25914947-GCABA-DGCATRA se les ha informado que en el marco de los operativos que se realizaron de control vehicular en la vía pública, arrojaron los siguientes datos : *"En el año 2021 e realizaron un total de 161.512 controles por Transporte Ilegal, se han labrado un total de 1009 actas de infracción, asimismo en lo que va del 2022 se realizaron a la fecha un total de 84.668 controles y se han labrado aproximadamente 300 actas de infracción"*. Explicó como es el procedimiento de control y la tecnología que utilizan en los operativos, detallando la cantidad de turnos y que los mismos proceden de forma rotativa.

Hizo mención de que en conjunto con el gobierno nacional a efectos de implementar medidas de asistencia entre las partes, se ha celebrado un Convenio de colaboración y asistencia entre la Secretaría de Innovación Pública de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación y la Secretaría de Innovación y transformación digital de la jefatura de ministros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, *"el cual tiene por objeto*

el intercambio de información que permita ejercer un adecuado control, de modo tal de coadyuvar a que la circulación de personas -y vehículos- se limite a los supuestos que están debidamente autorizados y permitidos. En lo que aquí respecta, la Secretaría de Información Pública de Nación debe comunicar al GCBA las patentes que fueron declaradas como vehículos que presten servicios de taxis o remises, a fin de verificar que estos se encuentren habilitados y vigentes como tales. A los fines de llevar a cabo esta verificación, la Secretaría de Innovación y Transformación Digital envía únicamente el número de patente del vehículo a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas, con el objeto de informar si aquel dominio se encuentra habilitado para funcionar como transporte de pasajeros. Ello permite el intercambio de información sobre la verificación de la vigencia y habilitación de cualquier vehículo que circule por la Ciudad, lo que permite contar con una herramienta más dinámica, veloz y eficaz para evitar la prestación de servicios de transporte ilegal. En este tipo de situaciones, donde se está ante un incumplidor tan flagrante como UBER, una relación fluida entre los distintos niveles del Estado es clave a la hora de evitar el perjuicio que resulta de la actividad ilegal de esta empresa".

Mediante actuación nº 2127624/2022 de fecha 16/08/2022 hice saber que de la contestación de oficio que antecede, particularmente del archivo "0013", se mencionan una serie de informes y comunicaciones que no fueron agregadas previamente a la causa, las cuales se individualizaron en la mentada providencia. También hice notar que la prueba dirigida a informar sobre las denuncias realizadas en el fuero PCyF y si se realizaron denuncias con relación a UBER ante la Dirección General de Defensa y Protección al Consumidor no habían sido contestados. Por lo que dispuse el libramiento por Secretaría de un nuevo oficio a fin de que remita la documentación faltante y contesten lo no respondido, bajo apercibimiento de astreintes.

LXIII. Mediante actuación nº 2216682/2022 presentó un escrito el Sr. Oscar Portillo realizando una serie de manifestaciones e informando la decisión de la Suprema Corte de Justicia de Mendoza. En esa tesis, adujo que dicha jurisdicción recoge buena parte de los argumentos que han desarrollado ante frente en favor del funcionamiento de la aplicación Uber, refiriendo que la causa está caratulada como "ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE TAXIS DE MENDOZA (A.PRO.TA.M.) (APROTAM) C/ GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE MENDOZA P/ ACCIÓN INCONSTITUCIONALIDAD", sentencia



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

del 19/05/2022. En aquella se rechazó la acción de inconstitucionalidad interpuesta por los propietarios de taxis en contra de la Ley de Movilidad de la Provincia de Mendoza 9086, sancionada en el año 2018, que regula el funcionamiento de las plataformas como Uber. Luego de reseñar el contenido de la mentada jurisprudencia, señaló que comparte el criterio de la justicia de Córdoba, acompañó dichas sentencias como documental, mantuvo la reserva de caso federal y cerró con su petitorio. Este escrito fue proveído conforme actuación n° 2216907/2022.

LXIV. Conforme actuación n° 2287026/2022 el Sr. Ignacio Sambrizzi nuevamente intervino y denunció violaciones de derechos humanos por parte del Sindicato de Peones de Taxis, reiteró su solicitud de intervenir en la causa y requirió que ordene al GCBA que adopte medidas necesarias para garantizar la protección a largo plazo y el respeto y garantía de todos los derechos humanos de conductores de Uber, en cumplimiento con el requerimiento que oportunamente hiciera la CIDH.

Luego de reseñar los antecedentes de sus peticiones, comentó algunos episodios de violencia que habrían ocurrido en el aeroparque Jorge Newbery y una denuncia que habría realizado una diputada en sus redes por las agresiones y daños a la propiedad propiciado -según su entendimiento- por el Sindicato de Peones de Taxis. Este escrito fue agregado y proveído en su incidente “SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICo” INC 3065/2016-13 (cfr. Actuación n° 2307177/2022 del 25/08/2022).

LXV. En la actuación n° 2382420/2022 el SPT informó que durante la sustanciación del proceso se fueron radicando denuncias penales contra Uber en el fuero Penal

Económico, que fueran denunciadas ante el suscripto y consideraron que resultan de importancia para la presente causa, por lo que solicitaron que se libre oficio al Juzgado Nacional Penal Económico N° 8, Secretaría N° 16, a los fines que informen el estado de las causas N° 1838/2016; 648/2021 y 662/2021, donde se encuentra Imputada la firma UBER ARGENTINA SRL, por delitos contra la ley 24769, art. 303 del Código Penal e infracción a normas cambiarias. Mediante providencia del 05/09/2022 (cfr. Actuación nº 2385662/2022) le hice saber al SPT que la etapa para ofrecer prueba se encuentra precluida (cfr. art. 269, 279, 281 y cctes. del CCAyT), y que mediante la actuación 1436302/2022 fueron establecidas las medidas de prueba a producirse en la presente causa y que el oficio solicitado en la presentación en despacho no resulta necesario a los fines de resolver el fondo de la cuestión, por lo que procedí a rechazar lo solicitado en la presentación del Sindicato actor.

LXVI. Mediante actuación nº 2459605/2022 el GCBA acompañó como adjunto la **contestación de oficio de la Secretaría de Transporte a través del “EX2022-29502095-GCABA-PG**. También indicó que acompaña la respuesta brindada por la Cámara de Apelaciones del fuero Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas. Así surge del archivo adjunto titulado “*SINDICATO CONTESTACIÓN OFICIO PENAL.pdf*”, a través del cual el presidente de la Cámara en lo Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Dr. Jorge Franzia, informó que las causas iniciadas con relación al transporte de pasajeros proveniente de la plataforma UBER, indicó que son iniciadas por denuncia como por flagrancia, las siguientes causas: “*IPP 4790/2016 con 1026 INCIDENTES caratulada: “IOVINE, ALEJANDRO Y OTROS SOBRE 83 - USAR INDEBIDAMENTE EL ESPACIO PUBLICO C/FINES LUCRATIVOS (NO AUTORIZADAS) (Art. 86 según TC Ley 5666 y modif.)*”, radicada en el Juzgado Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas N° 16 Secretaría N° 31”; “*IPP 15712/2016 caratulada: “UBER, UBER Y OTROS SOBRE 1º LEY 26.735 - ART. 1º - EVASION SIMPLE. LEY 26.735 (MODIFICACION LEY 24.769)*”, radicada en el Juzgado Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas N° 21 Secretaría N° 41; “*IPP 43301/2018 caratulada: “UBER ARGENTINA S.R.L. Y OTROS SOBRE 86 - USAR INDEBIDAMENTE EL ESPACIO PÚBLICO C/FINES LUCRATIVOS (NO AUTORIZADAS) (ART. 83 SEGÚN LEY 1472)*”, radicada en el Juzgado



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas N° 8 Secretaría N° 15"; "IPP 43380/2018 caratulada: " UBER, - SOBRE 86 - USAR INDEBIDAMENTE EL ESPACIO PÚBLICO C/FINES LUCRATIVOS (NO AUTORIZADAS) (ART. 83 SEGÚN LEY 1472)", radicada en el Juzgado Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas N° 23 Secretaría N° 45"; "IPP 16010/2020 caratulada: " UBER ARGENTINA, S.R.L SOBRE 239 - RESISTENCIA O DESOBEDIENCIA A LA AUTORIDAD", radicada en el Juzgado Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas N° 23 Secretaría N° 45"; "IPP 26453/2019 caratulada: " UBER ARGENTINA (ZONA NORTE) SOBRE 183 - DAÑOS", no se encuentra judicializado al día de la fecha.- Según la búsqueda en relación al art. 6.1.47 de la Ley N° 451 "Requisitos de los vehículos de transporte de pasajeros" el sistema informático judicial EJE arrojó la cifra de 1606 causas. Cámara de Apelaciones en lo Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas 2022 Efectuada la búsqueda en relación al art. 6.1.4 de la Ley N° 451 "Categoría de licencia para conducir" el sistema informático judicial EJE arrojó la cifra de 19 causas.".

Del archivo llamado "Documentos EX2022-29502095-GCABA-PG" vale mencionar el informe "0011- IF-2022-31839653-GCABA- SECTOP" de fecha 06/09/2022. Del mismo surge que "...con relación a los conductores-socios de UBER, esta Secretaría sólo realiza actas de comprobación de faltas en el marco de la Ley 451 de Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires, las que son remitidas a la Dirección General de Administración de Infracciones, razón por la cual, no se han efectuado denuncias ante el Fuero Penal y Contravencional de la Ciudad. Por otra parte y en relación a denuncias ante la Dirección General de Defensa y Protección al Consumidor, esta Secretaría no posee datos al respecto pudiendo los mismos ser consultados ante la Dirección General precitada."

LXVII. Luego, mediante nota del 06/09/2022, cfr. Actuación nº 2435912/2022, se recibió en la casilla del correo del tribunal un mail titulado “*Respuesta oficio “SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA”*”, remitido por la **Secretaría de Transporte y Obras Públicas** el cual se agregó como adjunto. De los documentos agregados como “*archivos de trabajo*” del 1 al 7 y el llamado “*IF-2020-24044805-GCABA-SECTOP.PDF*” se corresponden con fotografías de diferentes controles de tránsito, del documento titulado “*Archivo de trabajo NO-2022-25914947-GCABA*” se corresponde con un Excel informando la cantidad de controles durante el 2021 y 2022; el archivo “*IF- 2022-31839653-GCABA-SECTOP*” su contenido es idéntico al reseñado en la actuación nº 2459605/2022; del documento nombrado como “*NO-2020-16357615-GCABA-SECTOP.PDF*” surge que se corresponde con una nota de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de fecha 02/07/2020 a través de la cual se informa las funciones de la mentada secretaría en su carácter de autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte. También surge de este último archivo que “*se informa que las empresas “UBER TECHNOLOGIES INC.”, “UBER”, “UBER B.V.”, “UBER ARGENTINA S.R.L” (CUIT N° 30-71546224-5) y “BEAT APP S.A.U” (CUIT N° 30-71666172-1) no cuentan con ningún tipo de habilitación otorgada por esta dependencia para desarrollar el servicio de transporte de pasajeros, por lo que ni ellas ni ningún conductor que se encuentre vinculado a las mismas se encontraría habilitado para obtener el permiso de circulación correspondiente y desarrollar la actividad. Atento que no cuentan con la habilitación e inscripción en los registros correspondientes, puede que alguna de las empresas mencionadas oferte el servicio bajo alguna otra denominación social o identificación tributaria.”*

Posteriormente, en la nota obrante en la actuación nº 2458981/2022 se recibió el día 08/09/2022 una **contestación de oficio de la Cámara de Apelaciones en lo Penal, Penal Juvenil, Contravencional y de Faltas** informando lo mismo que fue reseñado en la actuación nº 2459605/2022.

LXVIII. Por otra parte, mediante actuación nº 2637110/2022 el frente representado por el Sr. Portillo hizo una serie de manifestaciones y reservas respecto de las contestaciones de oficio que fueron agregadas a la presente causa, entendiendo que las



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

mismas no son completas ni parciales, y mantuvo la reserva de caso federal. Estas manifestaciones se tuvieron presentes conforme la actuación nº 2641951/2022.

LXIX. Mediante providencia del 07/11/2022 conforme actuación nº 3047420/2022 ordené intimar al frente actor SPT para que activen la producción de la prueba informativa ofrecida y pendiente -ordenada en la actuación nº 1436302/2022 pto. VIII.3- bajo apercibimiento de resolver lo que por derecho corresponda y asimismo tener en cuenta su conducta al momento de regular honorarios.

Confrontados los oficios pendientes acompañados por el SPT (cfr. Actuación nº 3244584/2022 de fecha 09/11/2022), los cuales fueron retirados por el Dr. Escudero letrado apoderado de la parte actora, el día 23/11/2022 (cfr. Actuación nº 3433541/2022) mediante providencia del 16/12/2022 (cfr. Actuación nº 3743751/2022) hice efectivo el apercibimiento oportunamente dispuesto atento el tiempo transcurrido sin que ni siquiera acrede el diligenciamiento de los citados instrumentos. Por lo que ordené que se confeccionen y libren por Secretaría (oficio dirigidos al GCBA, IGJ y AFIP) y le hice saber a la parte que dicha conducta sería tenida en cuenta al momento de la regulación de los honorarios.

LXX. En la actuación nº 3823820/2022 se recibió el día 22/12/2022 un **correo remitido por la IGJ** enviando la respectiva contestación a través de un link, el cual fue incorporado al drive del tribunal: <https://drive.juscaba.gob.ar/s/RJ55JMWKCKGZsZE>. El referido enlace contiene 15 archivos, los cuales se detallan a continuación.

- “000 F11 UBER INTERNATIONAL BV SOC EXT.pdf”: contiene un listado de trámites.

- “001 919.pdf”: contiene una traducción de los Estatutos Extranjeros de la empresa cuya razón social figura como “*UBER INTERNATIONAL B.V.*”

- “002 616.pdf”: contiene la traducción de la resolución del directorio de la empresa “*UBER INTERNATIONAL B.V.*” y un “*dictamen profesional*” el cual da cuenta de la “aceptación de la renuncia del representante legal de la Sociedad y la designación de un nuevo representante legal de la Sociedad y el cambio de sede social de la Sociedad”.

- “003 1621.pdf”: contiene un certificado de legalización de la traducción adjunta.

- “004 1332.pdf”: contiene la traducción pública de una resolución del directorio, una certificación notarial y una apostilla.

- “005 F11 UBER INTERNATIONAL HOLDING BV SOC EXT.pdf”: Contiene un listado de trámites registrados por la empresa “*UBER INTERNATIONAL HOLDING BV SOC EXT*”.

- “006 903.pdf”: contiene una traducción publica de un acta de modificación de los estatutos de “*UBER NETHERLANDS BV*”, de una apostilla, y de un “*dictamen profesional*”.

- “007 584.pdf”: contiene los documentos de cambio de domicilio, designación de representante legal y renuncia de representante legal de “*UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V.*”, el dictamen profesional. Y en su idioma original la resolución de la junta de directores con su apostillado.

“008 470.pdf”: contiene la traducción pública de una resolución de directorio, una certificación notarial y una apostilla de la empresa “*UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V.*”.

- “009 471.pdf”: contiene la traducción pública de una resolución de directorio, una certificación notarial y una apostilla de la empresa “*UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V.*”.

- “010 1148.pdf”: contiene traducción pública de un acta del directorio, fijando nuevo domicilio especial para la empresa “*UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V.*”.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

- "5132863 – 9496984.pdf": contiene un comprobante de trámite sin timbrado para la denominación "UBER".

- "F11 – UBER.pdf": listado de trámites registrados a nombre de "UBER", no registra datos.

- "INFORME.pdf": contiene la contestación de oficio de IGJ de fecha 22/12/2022 informando que se adjuntan "*listado de trámites registrados y copias en formato pdf de las inscripciones obrantes en este Organismo de UBER INTERNATIONAL BV SOC EXT Y UBER INTERNATIONAL HOLDING BV SOC EXT*". *Con respecto a UBER se informa que: Atento lo caratulado por el Área Mesa General de Entradas, la sociedad de referencia no se encuentra registrada en el sistema de automatización de este Organismo, existiendo la posibilidad de un cambio de denominación, transformación y/o cancelación. Se solicitan datos registrales ampliatorios a fin de satisfacer lo requerido. Asimismo, se hace saber que es factible que la sociedad requerida se encuentre inscripta en Dirección de Personas Jurídicas o Registro Público de Comercio de extraña jurisdicción*".

- "OFICIO IGJ UBER.pdf": contiene el oficio de este tribunal.

LXXI. Conforme actuación nº 3858000/2022 luce un escrito del GCBA acompañando la **contestación de oficio** a través de los **Ex – 2022- 46902730- -GCABA-PG** y **EX-2022- 46902870- -GCABA-PG**, llevados a cabo por la **AGIP** y la **AGC** respectivamente.

Respecto del archivo **Ex – 2022- 46902730- -GCABA-PG** surge a página 28 un informe de la Dirección General de Rentas indicando que "*sobre la búsqueda por razón*

social, no surge que "UBER" se encuentre inscripto como contribuyente de la Ciudad". Y a páginas 16/17 obra un informe de la Dirección General de Análisis Fiscal del Ministerio de Hacienda y Finanzas, dando cuenta que respecto de la información solicitada por este tribunal (la cual versaba sobre: "que se sirva informar, a través de las reparticiones pertinentes: a) si posee domicilio registrado de la empresa que gira en plaza como UBER y en su caso bajo que rubro; b) si la empresa que gira en plaza como UBER ha presentado pedido de habilitación ante la Agencia Gubernamental de Control, indique rubro y en caso de otorgamiento su fecha. Asimismo, quien lo ha solicitado y en qué carácter, remita copia de las actuaciones; c) si la empresa que gira en plaza como UBER se encuentra inscripta ante la AGIP, indique razón social e impuestos por los que se encuentra alcanzado; d) si la empresa que gira en plaza como UBER ha realizado presentación alguna ante la Secretaría de transporte y/o Subsecretaría de Tránsito y Transporte, relacionado a la eventual prestación de servicio de transporte de pasajeros, en su caso remita copia de las actuaciones") la misma no podía ser contestada atento el secreto fiscal, ello no obstante si podían brindar información sobre el domicilio de Uber y, sobre los punto b) y d) del oficio adujo que no son competencia del referido organismo.

Respecto del segundo archivo adjuntado por el GCBA (EX-2022- 46902870- -GCABA-PG) a página 16 consta una providencia de la Dirección General de Habilitaciones y Permisos informando que "...bajo la titularidad UBER, no surgen registros de habilitación. Se deja constancia que esta Dirección General no registra las habilitaciones por nombre de fantasía. Atento lo expuesto y a fin de informar lo peticionado de manera fehaciente se solicita tenga a bien de aportar el domicilio en cuestión. Se deja constancia que los puntos c) y d), no resulta competencia por esta Dirección General de Habilitaciones y Permisos.".

Conforme actuación nº 3913537/2022 el GCBA acompañó la **contestación de oficio mediante EX-2022-46903029- -GCABA-PG (SECTOP)**. Del mentado adjunto surge a páginas 13/14 que la Secretaría de Transporte y Obras Públicas informó que "en lo que respecta a las competencias de esta Secretaría de Transporte y Obras Públicas, se cumple en informar que la compañía UBER no ha solicitado la habilitación requerida para su funcionamiento en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.". Idéntica respuesta luce de la contestación de oficio acompañada por el GCBA en la actuación nº 49047/2023 (mediante



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

archivo EX -2022 -48173672- -GCABA-PG) y de la obrante en la actuación n° 51032/2023
ingresada a través del correo electrónico del tribunal.

LXXII. Conforme surge de la actuación n° 120526/2023 se incorporó a través del correo institucional del tribunal la **contestación de oficio de la AFIP**, la cual obra como adjunto. Allí la AFIP requirió se brinde el número de CUIT de la razón social por la cual se formula la consulta a fin de evitar conflicto en materia de homonimia. Luego de una prórroga concedida para que el referido organismo conteste, se incorporó la respuesta en la actuación n° 191188/2023 como adjunto. AFIP refirió en su contestación de fecha 09/02/2023 que “*se pone de resalto que, habiéndose efectuado la búsqueda por razón social respecto de UBER TECHNOLOGIES INC, NEBEN LLC, RASIER OPERATIION BV, UBER BV, UBER PORTIER BV e HINTER ARGENTINA SRL, los mismos resultaron ser datos no hallados.*”. Asimismo, indicó que “*se remite nuevamente reflejo de pantalla del Sistema Registral con los datos registrados de BESITZ BV (CDI 30716140063), MIETEN BV (CDI 30716140055), TECHNOLOGY SUPPORT SERVICES ARGENTINA SA (CUIT N° 30715334964), UBER ARGENTINA SOCIEDAD EN FORMACION (CUIT N° 30715462245), UBER INTERNATIONAL BV (CUIT N° 30715461974), UBER INTERNATIONAL HOLDING BV SOCIEDAD EXTRANJERA (CDI 30715461958), UTI ARGENTINA SAS (CUIT N° 30716177455)*”.

LXXIII. Luego, mediante nota que luce en la actuación n° 470789/2023 se incorporó el día 07/03/2023 un DVD remitido por **AFIP** el cual fue digitalizado e incorporado en el drive del tribunal que luce disponible en el siguiente enlace: <https://drive.juscaba.gob.ar/s/33Jz8zFo8qLETLi>. El mismo consta de 16 archivos que

contiene datos de las empresas “*BESITZ BV (CDI 30716140063), MIETEN BV (CDI 30716140055) y de TECHNOLOGY SUPPORT SERVICES ARGENTINA SA (CUIT N° 30715334964)*” y de “*UBER ARGENTINA SRL*”.

LXXIV. Conforme actuación nº 612687/2023 dispuse que la causa quedara en condiciones de alegar, ejerciendo este derecho el GCBA conforme surge de la actuación nº 787631/2023, PROCONSUMER presentó su alegato conforme surge de la actuación nº 839836/2023, el SPT hizo lo propio en la actuación nº 840716/2023 y el sub frente “socios-conductores” presentó sus alegatos en la actuación nº 849872/2023.

LXXV. Mediante actuación nº 761837/2023 el Sr. Guillermo Roca interpuso recurso de reposición con apelación en subsidio contra la providencia que clausura el periodo probatorio por entender que aún se encontraban pendiente de resolver cuestiones “*de sustancial relevancia*” para el presentante. Lo mismo hizo el Sr. Ignacio Sambrizzi en su calidad de apoderado de la Fundación Centro Latinoamericano de Derechos Humanos (cfr. Actuación nº 775209/2023).

En la actuación nº 781869/2023 obra la resolución del 03/04/2023 donde **resolví** respecto de la presentación del Sr. Guillermo Eduardo Roca: “*Desestimar los recursos de reposición y de apelación en subsidio por improcedentes, y por resultar procesalmente abusivas y dilatorias (cfr. art. 10, CCyCN), sin costas en atención a la inexistencia de contradicción*”¹⁷. Y en la actuación nº 785196/2023 resolví respecto de los planteos del Dr. Sambrizzi “*Desestimar los recursos de reposición y de apelación en subsidio por improcedentes, y por resultar procesalmente abusivas y dilatorias (cfr. art. 10, CCyCN), sin costas en atención a la inexistencia de contradicción.*”¹⁸

¹⁷ Contra la resolución obrante en actuación nº 785196/2023 el presentante -Sr. Guillermo E. Roca- interpuso queja por recurso de apelación denegada ante la Cámara del fuero, la cual trató por el incidente “*ROCA, GUILLERMO EDUARDO SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA*” nº 3065/2016-21. Frente al planteo la Sala II resolvió el 29/05/2023 mediante actuación nº 1273867/2023 “*Rechazar el recurso de hecho planteado por Guillermo Eduardo Roca. Sin especial imposición de costas por no haber mediado sustanciación.*”

¹⁸ Contra la resolución obrante en actuación nº 785196/2023 el presentante -Dr. Ignacio Sambrizzi-, interpuso queja por recurso de apelación denegada ante la Cámara del fuero, la cual trató por el incidente caratulado “*FUNDACIÓN CENTRO LATINOAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS SOBRE INCIDENTE DE QUEJA POR APELACIÓN DENEGADA - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

LXXVI. Por otra parte, el frente actor del Sr. Portillo presentó un escrito (v. actuación n° 833855/2023) señalando que se omitió expedirse sobre la prueba ofrecida en el escrito de contestación del traslado de la documental acompañada por el GCBA al momento de contestar demanda.

También, conforme actuación n° 837127/2023 se presentó el Sr. Eduardo Reale en su carácter de ciudadano y taxista de la Ciudad, con el patrocinio letrado del Dr. Sebastián D. Alanis (CPACF Tº 78 Fº 739) quien procedió a acompañar documentación adicional relativa a un pedido de información cursado ante la Dirección General de Administración de Infracciones (DGAI) cuya respuesta obra en el informe IF-2022-27185590-GCABA-DGAI que adjuntó a su presentación.

Conforme providencia que obra en la actuación n° 852700/2023 desestimé las manifestaciones del Sr. Portillo por improcedentes toda vez que la presentación efectuada mediante actuación 553029/22 fue oportunamente tenida presente (cfr. act. 553895/22) y además, señalé la providencia que ordena la prueba cuya producción ha sido admitida en la causa –por haber sido considerada por el Tribunal como la pertinente de acuerdo al objeto de debate– se encuentra firme y consentida (cfr. act. 1436302/22) y la etapa probatoria ha precluido. Respecto de las manifestaciones del Sr. Reale desestimé lo solicitado puesto que se encuentra precluido el plazo establecido en la resolución dictada el 13 de junio de 2016 en el presente proceso (v. específicamente considerando XVI titulado “Mecanismos de publicidad”) para presentarse en la causa. En la referida

- *APLICACIONES MOVILES-INTERNET*” n°3065/2016-20. La Sala II, mediante resolución que luce incorporada en la actuación n° 1211749/2023 en fecha 29/05/2023, resolvió “*Rechazar el recurso de hecho planteado por la CLADH. Sin especial imposición de costas por no haber mediado sustanciación*”.

providencia dispuse la remisión de la causa al Ministerio Público Fiscal, quien dictaminó conforme actuación nº 1005841/2023.

LXXVII. Finalmente, la causa quedó en condiciones para el dictado de la sentencia definitiva el día 25/04/2023 (cfr. Actuación nº 1008129/2023).

2. "ASOCIACION PROTECCION CONSUMIDORES DEL MERCADO COMUN DEL SUR - PROCONSUMER CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE ACCION MERAMENTE DECLARATIVA" (EXP. N° 2410/2016-0).

I. El 31 de marzo de 2016, Matías F. Luchinsky, Tº 94 Fº 332 CPACF, en representación de la Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur - Proconsumer (en adelante, PROCONSUMER) -cfr. poder obrante en la pág. del expediente digitalizado), conjuntamente con el patrocinio de Rubén O. Luchinsky, Tº 10 Fº 560 CPACF, inició “*a favor de los consumidores habitantes de esta ciudad*” la presente “*acción declarativa de certeza (conf. art. 277 del CCAYT), en virtud de los arts. 52 y ss. e la Ley de Defensa del Consumidor N° 24.240 (LDC), de los arts. 1092, 1093 1094, 1095, 1280, 1289, 1290, 1710, 1711 y 1712 del Código Civil y Comercial de la Nación (CCCN), de los arts. 14, 16, 17,19, 41, 42 de la Constitución Nacional, y de los arts. 12, 14, 26, 46 y 58 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, contra la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Subsecretaría de Transporte (...)* a fin de que “*se otorgue certeza jurídica sobre sus derechos en su carácter de usuarios de aplicaciones móviles para transporte privado de personas*”¹⁹.

Sobre la representación invocada manifestó que “*la referida ONG tiene representación legal promiscua de la totalidad de los consumidores involucrados en las relaciones jurídico-comerciales objeto de la presente acción, dado que a sus calidades jurídicas que dimanan de ser una asociación civil sin fines de lucro debidamente autorizada para funcionar como tal desde su reconocimiento por la Inspección General de Justicia, cabe mencionar el expreso contenido de sus*

¹⁹ Se deja constancia que las actuaciones de este expediente obran digitalizadas, conforme actuación nº 1622189/21, y lucen en el siguiente link: <https://drive.juscaba.gob.ar/s/G5D8rQrR5W8KNYT>.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

objetivos sociales así como su registración como asociación de defensa del consumidor en los respectivos registros gubernamentales”.

En cuanto al objeto de la presente acción, precisó que concretamente, solicitaban:

“1. Se declare que dichos servicios, que conectan vía aplicación móvil (y/o cualquier formato web) a solicitantes con prestadores para celebrar contratos privados de transporte, no se encuentran prohibidos por ninguna norma, y por ende se encuentran permitidos por la normativa vigente.

2. En subsidio, se declare la inconstitucionalidad de toda norma, acto o interpretación administrativa en virtud de la cual, en el marco de la normativa vigente, el GCBA pretenda extender a los mencionados contratos privados de transporte, directa o analógicamente, la regulación establecida para remises o taxis a los contratos privados de transporte, sean o no ellos concertados por vía de aplicación móvil (y/o cualquier formato web).

3. Como medida cautelar de no innovar, solicitamos se ordene al GCBA, a través de cualquiera de sus dependencias y/o estamentos, se abstenga de impedir, entorpecer o alterar de cualquier modo, directo o indirecto, la plena utilización por parte de los consumidores de los servicios en cuestión (mediante, al sólo efecto enunciativo, secuestros de vehículos, multas a los prestadores, etc.), hasta tanto se dicte sentencia en estos autos”.

En el punto III del escrito inicial “HECHOS. FUNDAMENTOS LEGALES DE LA ACCIÓN” indicó que “[l]a presente acción tiene su punto de partida en las preocupantes declaraciones a la prensa y medios de comunicación realizadas por el Jefe de Gobierno y funcionarios del GCBA -con competencia en materia de tránsito y transporte- de las que se desprende que (i) sin fundamento jurídico, ni razonabilidad, ni tampoco atendiendo la debida

protección de los consumidores, se extiende a los contratos privados de transporte concertados por vía de aplicación móvil el régimen normativo vigente para taxis y remís, y (ii) se declara que el transporte resultante de esa modalidad de contratación es "ilegítima", lo que conlleva que, bajo dicha argumentación, se procederá a prohibir, suspender o de otra manera obstaculizar la prestación del servicio privado de transporte en el que se utilizan aplicaciones móviles".

Afirmó que “[c]oncretamente, el Sr. Juan José Méndez, Secretario de Transporte de la CABA, ha sostenido públicamente y en los medios de prensa que “De cara a los usuarios y a las instituciones, no sirve utilizar la tecnología y la innovación para dejar de lado las normas, cuando hay choferes de taxis y remises que sí forman parte de las reglas establecidas” (con nota al pie y subrayado en el original).

Agregó que “dicho funcionario equiparó así ilegítima e infundadamente a un contrato privado de transporte que cada consumidor es libre de concertar con quien quiera con otros servicios bien distintos: los servicios públicos de transporte —taxis— y remises”.

También añadió que el referido funcionario afirmó expresamente que su “responsabilidad está con las normas vigentes, que nos permiten verificar y asegurar la calidad de un servicio de transporte público de taxis y remises” y que “dijo que si no se adaptan a la ley, Uber no podrá funcionar, ya que se realizarán más controles para exigir que cumpla con las normas vigentes” (con notas al pie y subrayado en el original).

En la misma línea citó también que de la nota periodística mencionada surge también que “Méndez hace referencia a la ley 3622, que especifica que se puede abordar a un taxi en la calle, o mediante un llamado a un servicio de radiotaxi”, lo que -a su entender- “resulta manifiestamente inaplicable respecto de celebrar un contrato privado de transporte utilizando como consumidores una app para relacionarnos y encontrarnos entre aquellos que queremos tomar un viaje y aquellos que queremos conducir” (el énfasis y el subrayado son del original).

Relató que “[p]osteriormente el propio Jefe de Gobierno de la, CABA, Sr. Horacio Rodríguez Larreta, adelantando su posición, afirmó abiertamente que “hay que cumplir con la ley, y la ley requiere una cantidad de requisitos para poder llevar pasajeros en la ciudad, que los taxis y remises cumplen (...) Hay un tema de garantizar la seguridad de la gente”. En similar sentido,



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

afirmó que: "Estamos totalmente a favor de la modernidad, pero de la modernidad que cumpla con la ley. No podés tener un coche que cumpla con los requisitos para llevar pasajeros y otro que no, quien se adecúe a las normas; podrá hacerlo sin problema. //Las manifestaciones del Sr. Jefe de Gobierno, como V.S. apreciará, también, constituyen una falacia, pues pretenden aparentar que, reciben a esta tecnología que permite a los consumidores conectarse para gestionar juntos su movilización, y pero en realidad lo que está haciendo es forzarlos contra su voluntad a satisfacer todas sus necesidades de movilidad con el transporte público" (con nota al pie y subrayado en el original).

Según refiere, “[e]sta lógica pretende hacer creer arbitrariamente que un contrato privado, en el que una persona acuerda llevar a otra (ya sea un vecino, un amigo, o alguien que contactó vía una app) tiene el carácter de “transporte público”, como se evidencia en la siguiente afirmación: es “Bienvenido el transporte público que cumpla con la ley, si no es una competencia desleal”, precisando luego que “En la medida de que cumplan todos los requisitos, serán bienvenidos. Si cumplen con todas las reglamentaciones, como sucede actualmente con taxistas, remises y colectivos, será válido. La ley es igual para todos”. Estas manifestaciones, en donde se demuestra que claramente quieren que los consumidores sigamos utilizando taxis, remises o colectivos, y nos privemos de esta nueva modalidad de transporte privado, fueron también realizadas por el citado funcionario en una entrevista realizada en la mañana del martes 29-03-2016 por el periodista Marcelo Longobardi, cuyo contenido en audio se encuentra disponible online” (con notas al pie; el subrayado y el énfasis corresponden al original).

Señaló que “no existe argumento jurídico que permita sostener semejante afirmación, lo que conduce a pensar que la única razón que tiene el GCBA en prohibir esta actividad es restringir un mecanismo válido con que cuentan los consumidores para concertar su transporte en forma

privada, protegiendo o favoreciendo a un sector puntual de la sociedad (i.e. el de los taxistas y remiseros) con total desconsideración por los intereses de los consumidores".

PROCONSUMER, indicó "tiene un legítimo interés en proteger los derechos de los consumidores que requieren servicios de movilidad, ya que a través de este tipo de tecnologías, los beneficios de los que gozarán son incalculables (atendiendo el resultado en otras ciudades del mundo donde ya funcionan). Lo mismo ocurre con los beneficios ambientales que estas actividades generan".

Continuó diciendo que "en virtud de las aplicaciones móviles a las que nos referimos, los usuarios tienen la posibilidad de acceder a un servicio privado de transporte en el que: a) Se encuentran más seguros antes, durante y' después de su viaje, pues, entre otras cosas, a través de este tipo de aplicaciones el usuario' contrata con un prestador privado que se encuentra registrado en la aplicación, ha proporcionado una imagen, ha proporcionado datos de una cuenta bancaria en la que se le pagarán sus servicios, ha proporcionado un certificado de antecedentes penales, ha asistido a las sesiones informativas, y se encuentra monitoreado por GPS, lo cual a su vez permite compartir la ubicación del viaje y tiempo estimado de llegada de manera permanente en las redes sociales del usuario. El anonimato en la prestación de servicios de transporte —que facilita la comisión de delitos— se ve seriamente comprometido, lo que desalienta la comisión de actos ilícitos. b) Pueden solicitar un vehículo sin necesidad de encontrarse en la vía pública, por lo que no se encuentran expuestos, sobre todo en horarios nocturnos o cuando hay inclemencias climáticas. c) Reciben información precisa sobre el tiempo que demorará el vehículo en recogerlos. d) No utilizan dinero en efectivo, lo que soluciona el conocido problema de la falta de cambio a la hora de abonar un viaje. e) Tienen mayor libertad de elegir el tipo de servicio de transporte y el costo asociado al mismo, según lo considere más conveniente. f) Acceden a información que no brindan otros servicios. Así, conocen de antemano la opinión que otros usuarios tienen sobre la persona con la que van a celebrar un contrato privado de transporte, pues la plataforma tecnológica permite -y alienta- a los usuarios a calificar al prestador particular y realizar comentarios, para que en el futuro otros usuarios puedan decidir previamente si quieren o no utilizar el servicio. Además, cuando los prestadores particulares no alcanzan un promedio mínimo de valoración muy exigente, dejan de prestar servicios, por lo que los usuarios tienen un control real sobre la calidad del servicio que reciben. Tan es así que se alerta a quien conduce cuándo su calificación baja a 4,7 sobre 5. g)



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Existen modalidades que abaratan mucho más los costos, en virtud de las cuales la aplicación móvil identifica a varios usuarios que pretenden dirigirse a un destino similar, y los conecta —si así lo desean— para realizar un solo viaje conjunto en lugar de varios viajes separados. h) Se reduce el tránsito en la Ciudad, lo que conduce a una mejora en el medio ambiente, respetándose en este sentido el objetivo pautado por el propio Plan Urbano Ambiental de la CABA de racionalizar el uso de los automóviles, alentando "el uso compartido de los automóviles privados" (art. 7, inc. e, ap. 5, de la Ley 2930)" (el énfasis corresponde al original).

En el punto III.A. titulado "*[l]as necesidades de movilidad de los consumidores conectadas a través de Uber*" señaló que "*[l]a modalidad más conocida y extendida para concertar contratos privados de transporte por vía de, aplicación móvil es Uber. Es justamente el inicio de las operaciones de Uber en la Argentina lo que ha generado el fuerte debate sobre la legalidad de este tipo de modalidad bajo la normativa vigente, alentado por intereses económicos y sindicales que se ven amenazados con su arribo. (...)*

Seguidamente adelantó que "*es clara la intención del GCBA de privar a los consumidores del uso de esta excelente herramienta tecnológica. Uber es una aplicación para dispositivos móviles que funciona de manera muy sencilla. El usuario (previamente registrado y que ha libre y gratuitamente descargado la aplicación) solicita el vehículo desde su teléfono móvil, resguardado, sin necesidad de salir a la vía pública, recibe información precisa respecto del tiempo que tardará el vehículo en recogerlo y de las condiciones y datos identificatorios de este último, y además cuenta con la posibilidad de evaluar el viaje y el conductor, lo que exige a los prestadores o "socios" proporcionar un servicio de calidad ya que, si no lo hacen, sus respectivas evaluaciones generales disminuyen. Esto genera que la calidad en el trato aumente considerablemente. A su vez, el mismo usuario que por la mañana ha utilizado la aplicación como pasajero, por la tarde puede*

hacerlo como socio manejando y llevando a otros consumidores. Se trata de una relación dinámica y colaborativa entre los privados que forman parte de Uber. Lo que verdaderamente importa es que en ambos casos, la persona reviste el carácter de consumidor, y por ende se encuentra amparado (y obligado) por las disposiciones de la Ley de Defensa del Consumidor 24.240. Podrá apreciar V.S. que se forma así una suerte de "comunidad" en la que todos los que utilizan la aplicación móvil se benefician enormemente, y hacen aportes para que el servicio sea cada vez mejor".

Puntualizó que “[e]l ofrecimiento del servicio no se realiza al público general e indeterminado —NO ES UN SERVICIO PÚBLICO-, sino dentro de “comunidad” que se conecta con la aplicación Uber, que puede ser más reducida o más amplia conforme los propios consumidores elijan o no incorporarse. Además, es un servicio de mayor seguridad en la medida en que los prestadores se encuentran registrados en la aplicación, monitoreados permanentemente mediante GPS, han proporcionado datos identificatorios e incluso los de una cuenta bancaria en la que recibirán los pagos, todo lo cual los expone notablemente y reduce el riesgo de que cualquier prestador o socio despliegue maniobras ilícitas o, si lo hace, pueda ser fácilmente identificado. En efecto, la aplicación guarda el recorrido del viaje junto con la identificación de los dos móviles (el del solicitante y el del prestador), por lo que **cualquier incidente en el viaje es registrado por la aplicación.** // Desde luego, esto evita, entre otras cosas, los “paseos” (viajes que toman recorridos más extensos que lo necesario, para poder cobrar más dinero) a los turistas o a quien no conoce tanto la ciudad, pues el recorrido es previsto por la aplicación, **no sólo en función de la distancia, sino también del tráfico, que es medido en tiempo real.** // Pero uno de los beneficios más importantes que esta herramienta tecnológica ofrece el consumidor es la modalidad “**UberPool**”. // Se trata de un servicio que identifica a otros usuarios que van en una dirección similar a la del usuario en cuestión, para que dos o tres usuarios puedan compartir el viaje, **abaratando ostensiblemente el costo del viaje.** // Además, la utilización de esta modalidad trae como ventaja una fuerte **reducción del tránsito**, pues implica menos autos en la calle, ya que fomenta el uso compartido del auto. Lógicamente, al haber menos autos en la calle, la **protección del medio ambiente es notoria.** No sólo ello, sino que la circulación de autos vacíos buscando pasajeros se reduce al mínimo gracias al uso de la tecnología que une a este grupo de consumidores en tiempo real, orientando a quienes conducen a los lugares en donde se registran las necesidades de viaje de los consumidores. Además, se utilizan de manera eficiente las rutas que tienen menos



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
Nº30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

tráfico descongestionando aquellas otras que puedan estar saturadas. // Esta circunstancia, para la CABA, resulta vital, pues los problemas de caos vehicular que padece parecen no tener fin, pese a los (hasta ahora) fracasados intentos del GCBA. Como hemos adelantado, el propio Plan Urbano Ambiental de la CABA dispuso racionalizar el uso de los automóviles, alejando "el uso compartido de los automóviles privados" (art. 7, inc. e, ap. 5, de la Ley 2930) (en todos los casos el énfasis corresponde al original).

En el punto III.B. titulado "[e]l Código Civil y Comercial de la Nación permite y regula el contrato privado de transporte que celebran los consumidores conectándose con sus aplicaciones" puntualizó que "lo que se persigue con esta acción de clase es proteger a los consumidores cuando ellos deseen ser parte de un contrato privado de transporte (sea como socio prestador o bien como pasajero), claramente previsto en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. En este sentido, su art. 1280 establece que: "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". Se observa, entonces, que en los servicios de transporte privados prestados, una parte —el socio prestador— se obliga a trasladar a una persona —el consumidor con necesidades de movilidad— a un lugar determinado por este último, quien pagará al primero el precio acordado. Para encontrarse unos con otros y celebrar dicho contrato, las partes aprovechan los beneficios que aporta un software creado por un tercero (ej. Uber). A mayor abundamiento, el propio CCCN establece el régimen aplicable al "Transporte de personas". Así, en los arts. 1289 y 1290 se fijan las obligaciones de las partes..." (el énfasis corresponde al original).

Añadió que en ninguna de las normas mencionadas y en ninguna de las demás concordantes del CCCN "se establece que, para celebrar un contrato de transporte privado, sea

necesaria una licencia de taxi o de remis, o sea obligatorio funcionar como taxi o remis, como pretenden los funcionarios de la CABA cuyas declaraciones citamos, ofreciendo un servicio público que hoy los consumidores que representamos no quieren utilizar. De hecho, ni siquiera exige el CCCN una habilitación, autorización o permiso de una autoridad gubernamental local para celebrar el Contrato privado de transporte”.

“Los contratos privados de transporte, no sólo no involucran una oferta al público general e indeterminado, sino que tampoco suponen habitualidad. // Teniendo en cuenta todas estas particularidades, no se descarta que, eventualmente, el servicio pudiera ser objeto en el futuro de alguna reglamentación específica (como ha sucedido en otros países), pero en tanto no ha hecho tal cosa la Ciudad de Buenos Aires en su Código de Tránsito, no existe justificativo alguno para extenderle previsiones establecidas para otro tipo de servicios de transporte de carácter y acceso público. Es que, si se observa, ni siquiera el art. 1289, inciso' "a" establece la obligatoriedad de contar con habilitación para prestar el servicio. En efecto, dicha norma solo prevé como obligación proveer (i) el lugar convenido o, (ii) en su defecto, el disponible reglamentariamente habilitado”.

Recordó que “*se trata de contratos entre privados. El uso de una aplicación móvil es simplemente una herramienta tecnológica que utilizan ambas partes del contrato. Es cierto que la empresa que ha desarrollado la aplicación es un tercer participante, pero ello no la transforma en transportista, como sucede lo mismo con la empresa Mercado Libre, que conecta compradores y vendedores de bienes y servicios, sin ser vendedora. Sin embargo, en ningún país del mundo se ha prohibido la actividad de Mercado Libre (u otros websites similares como también hay en la Argentina). No solo porque se trata de una actividad lícita entre particulares, sino también por la innumerable lista de beneficios tanto para compradores como para vendedores, que actúan indistintamente en uno u otro carácter, sin siquiera habitualidad. Y lo mismo sucede, y debería suceder, con las partes del contrato privado de transporte que utilizan aplicaciones móviles: todos los que se han registrado y utilizan la aplicación son consumidores. De hecho, en un mismo día, una persona puede ser pasajera por la mañana, y prestadora por la tarde. Lo relevante es que, en ambos casos, esa persona es consumidora de la aplicación móvil. De más está decir que, el hecho de que se celebre un 19 contrato privado de transporte, brindado dentro de una “comunidad” que opera bajo el marco de una “app”, ciertamente no conlleva que los usuarios de este tipo de*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

servicios se encuentren excluidos por la Ley de Defensa del Consumidor, y con ello privados de todas la garantías y derechos que la misma otorga” (el énfasis corresponde al original).

En el punto III.C. titulado “[l]a Ciudad de Buenos Aires no puede prohibir lo que el Código Civil y Comercial de la Nación permite” destacó que si se admitiera la tesis del GCBA, esto es, que todo transporte de personas, aunque sea privado, si no es autorizado o habilitado como taxi o remis por el gobierno local está prohibido o es ilegal, “se estaría violando el reparto de competencias constitucionales entre la Nación y los gobiernos locales. // En efecto, de acuerdo al art. 75 inciso 12 de la Constitución Nacional, corresponde al Congreso dictar la legislación común. En ejercicio de dicha competencia, el Congreso de la Nación decidió, en la última reforma, incluir en el CCCN el llamado “contrato de transporte” estableciendo el régimen general aplicable. // Si bien puede parecer lógico reconocer competencia a las autoridades locales para reglamentar el tránsito dentro de su jurisdicción, dicha competencia no debe confundirse con la capacidad de prohibir la celebración del contrato bajo la modalidad elegida por las partes” (el énfasis corresponde al original).

En el punto III.D titulado “[e]l Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires permite el contrato privado de transporte, sin prever una habilitación especial” agregó que el Código de Tránsito “también prevé servicios de transporte cuando define, al “servicio de transporte” como el “traslado de personas o cosas mediante contrato de transporte”. El Código de Tránsito en ningún momento exige que el servicio de transporte privado sea prestado en la forma de taxi o de remís, ni tampoco prevé una habilitación, permiso o autorización para prestarlo como sí hace en otros casos puntuales, como el servicio de transporte colectivo de pasajeros, servicios especiales recreacionales o el servicio de taxis. Para los demás casos —entre los que cabe incluir los servicios privados de

transporte en cuestión— el Código de Tránsito simplemente exige que exista un "contrato de transporte" (el énfasis y el subrayado corresponden al original).

En el punto III.E titulado “[c]elebrar un contrato privado de transporte conectándose a través de una aplicación móvil no es prestar un servicio de taxi ni radio taxi” manifestó que “*si el servicio de transporte privado al que nos referimos no es un servicio público de taxi, mal podían aplicársele las regulaciones destinadas a este último*”.

En tal sentido, refirió que el contrato privado de transporte entre consumidores que se conectan por una app dista mucho del servicio público prestado por los taxis. “*En primer lugar, no es un servicio público que requiera licencia, sino que es un contrato absolutamente privado, que se celebra entre particulares y se cumple en vehículos particulares, que se ejecuta de conformidad con las previsiones del CCCN referidas al contrato de transporte. // Por otra parte, el contrato al que nos referimos, como ocurre con los contratos entre privados en general, no cuenta con una tarifa prefijada por el GCBA, sino que la misma es libremente convenida entre el prestador y el usuario. La aplicación Uber sugiere un precio que facilita enormemente la ejecución rápida y efectiva del contrato, pero las partes pueden decidir modificarlo. Por otra parte, el precio a pagar no se ve re que se ve reflejado en la aplicación móvil. //*

Además, destacó que los prestadores que utilizan la aplicación no recogen usuarios en la calle aleatoriamente, sino que buscan a aquellos que los han contactado previamente utilizando la aplicación y cuyo viaje han aceptado libre y voluntariamente y que el servicio no puede ser asimilado tampoco a un “radio-taxi” no solo por las diferencias ya apuntadas sino porque no utiliza espectro radioeléctrico.

Consideró que tampoco se trata el contrato privado al que se refiere de un servicio de remis o radio-remis, por lo que tampoco podrían entonces aplicársele las regulaciones destinadas a este último. En el remis, la tarifa es prefijada para el recorrido total, en tanto en el caso del servicio aquí planteado depende del tiempo y distancia que insuma el viaje. Por otra parte, las empresas que ponen a disposición de los consumidores este tipo de aplicaciones móviles no son agencias de remises que se encuentren asignando viajes, “*pues no es más que una plataforma tecnológica que conecta a una parte —como proveedor de un servicio de transporte privado— con una persona que tiene una necesidad concreta de adquirir dicho servicio —el solicitante— y que por diversas razones (como la ubicación espacial en un*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

momento concreto) podrían llegar a celebrar un contrato de transporte en los términos del CCCN, siendo el prestador totalmente libre de aceptar el viaje y siendo responsable de proveer el servicio de acuerdo a su propia logística".

En el punto III.F consideró que, en función de las diferencias señaladas, no le es aplicable a este caso el precedente "Easy Taxi". Apuntó que las aplicaciones como Uber, conectan a dos particulares para que celebren un contrato privado y que "*el precedente "Easy Taxi" no puede aplicarse a las personas particulares que celebran estos contratos, pues de otro modo se restringiría de manera totalmente arbitraria e irrazonable el acceso de los consumidores a estas aplicaciones que los conectan y les dan las soluciones que libremente deciden buscar para sus necesidades de transporte.* Es más, se advierte incluso que el art. 1106 permite la modalidad para formalizar una contratación: "*Utilización de medios electrónicos. Siempre que en este Código o en leyes especiales se exija que el contrato conste por escrito, este requisito se debe entender satisfecho si el contrato con el consumidor o usuario contiene un soporte electrónico u otra tecnología similar*", sin que resulte lícito que el GCBA cercene el derecho a utilizar ese medio" (el destacado corresponde al original).

En el punto "III.G" señaló que "[o]tros fenómenos tecnológicos benefician a los consumidores de manera similar sin que se los objete, pues no hay detrás de ellos los mismos intereses económicos y sindicales que en este caso".

En el punto III.H recordó que los derechos de los usuarios y consumidores se encuentran protegidos por la Constitución Nacional en su art. 42 y por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el art. 46.

Asimismo, señaló que la protección legal del usuario y consumidor ha sido a su vez ampliada y precisada por la ley No. 24. O de Defensa del Consumidor, la ley No. 25.156 de Defensa de la Competencia y la ley No. 22.802 de Lealtad Comercial.

En el punto III.I titulado “[I]a protección del medio ambiente” citó los arts. 26 y 27 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el art. 41 de la Constitución Nacional

Agregó que “*existe un mandato de lograr eficiencia energética en el tránsito y transporte. Con el servicio privado de transporte sin dudas se alcanza tal objetivo, disminuyendo el daño medioambiental que se generaría si los usuarios se vieran obligados, por ejemplo, a utilizar sus propios vehículos para trasladarse de un lugar a otro. Es tal la calidad y el precio del servicio prestado utilizando la aplicación de Uber, que mucha gente deja su auto en su casa, evitando así gastos en combustible, garaje, peajes, etc. // En este sentido, por cada viaje se concerta mediante la aplicación (Uber) se traduce inmediatamente en un auto menos circulando por la Ciudad*”.

Afirmó que la modalidad de funcionamiento de UberPool -opción de transporte por la cual el usuario comparte su viaje con otros usuarios que van en una dirección similar a la suya- por lo que de esta manera “*se reduce drásticamente el número de vehículos que circulan por la Ciudad con la consiguiente disminución de las emisiones de anhídrido carbónico (CO2) y de la contaminación, lo que produce la mejora de la calidad del aire*”

Mencionó que “*tampoco puede pasarse por alto que las aplicaciones móviles que se utilizan para este tipo de servicio promueven el cuidado del medio ambiente. Adviértase, en este sentido, que UBER en México, por ejemplo, lanza campañas por las cuales, si la contaminación se encuentra en un estado elevado, la utilización de UBERPOOL otorga viaje gratis, o si el usuario solicita un auto eléctrico —que no produce emisiones de gases—, el viaje es gratuito. No obstante, dichas actividades promocionales, UBER implementa en otros países —y podría hacerlo en el nuestro— la variante denominada UBERGREEN, que consiste en poner a disposición de sus usuarios varias unidades de autos eléctricos, que no producen emisiones de ningún tipo y, por ende, no producen contaminación*”.

“[D]e concretarse las amenazas del GCBA, afirmó que “*el daño se esparrirá entre todos los habitantes de la Ciudad, y el GCBA no cumplirá con los mandatos constitucionales que lo obligan a tutelar el ambiente y lograr una mayor eficiencia energética en materia de transporte*”.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

En el punto III.J titulado “[v]iolación a derechos constitucionales” refirió que “[a]demás de las violaciones a los derechos de los usuarios y consumidores y al derecho a la igualdad —que ya han sido apuntadas precedentemente—, una medida como la que se busca evitar ocasionaría un serio perjuicio a los derechos de libertad —art. 19 de la Constitución— y a asociarse con fines útiles”.

Argumentó que “[s]i, como se ha dicho, no, se encuentra prevista en el ordenamiento jurídico de la Ciudad una habilitación para celebrar contratos de transporte privados, exigirla sería el equivalente a obligar a un habitante a hacer lo que la ley no manda. A su vez, prohibir, sin ningún fundamento legal, celebrar un contrato que se encuentra permitido en el CCCN sería el equivalente a privar a un habitante de hacer lo que la ley no prohíbe. Es evidente, entonces, que una medida como la que se pretende vitar mediante este amparo vulneraría a todas luces el art. 19 de la Constitución Nacional”. Y asimismo que “debe considerar que se lesionaría el derecho de asociación con fines útiles; (...) quienes prestan y quienes aprovechan este servicio son parte de una comunidad en la que cada uno aporta algo para que el servicio sea cada vez mejor. Los usuarios valoran a los socios prestadores, lo que les exige estar atentos a sus demandas y preferencias; y los socios prestadores valoran a los usuarios lo que les exige comportarse con decoro. Y de esas valoraciones no sólo aprenden los evaluados, sino que aprenden todos los que forman parte de esta comunidad quienes tratarán de no cometer los mismos errores que otros e intentarán imitar las buenas prácticas de los demás”.

En el apartado IV, titulado “[V]IOLACIÓN AL DERECHO CONSTITUCIONAL DE MOVILIDAD DE LOS USUARIOS Y A LA COMPETENCIA” hizo referencia al art. 14 de la Constitución Nacional y sugirió que “los constituyentes no pudieron nunca imaginar los avances actuales de la tecnología, pero cuando los consumidores pretenden “transitar”, con un

automóvil del que pueden "usar y disponer", y prestándose privadamente, y mediante contrataciones lícitas previstas en el CCCN y con la colaboración de la "apps" existentes, pero que el día de mañana podrían ser otras distintas, ciertamente que están ejercitando plena y efectivamente estos derechos básicos, que también son garantías, constitucionales".

Mencionó también que el artículo 42 de la Constitución Nacional no sólo otorgó a los derechos del consumidor jerarquía constitucional "sino que consolidó, sin dejar lugar a dudas, la obligación constitucional de las autoridades públicas consistente en asegurar la libertad en el intercambio de bienes y servicios, y ello mediante un ordenamiento jurídico que permita y promueva dicha libertad. Los derechos descriptos ciertamente que no pueden estar sujetos a prohibiciones, restricciones o barreras que, en la práctica, y por medios directos o indirectos, imposibiliten a los particulares la realización de determinadas actividades privadas libres, mediante intervenciones administrativas coactivas que generan distorsión insalvable e inconstitucional en el libre intercambios de bienes y servicios, con la consecuente afectación de los derechos de usuarios y consumidores, fundamentalmente a su libertad de elección.

Agregó que "[s]i bien el Congreso puede, lógicamente, establecer regulaciones que tiendan al logro de los fines del Preámbulo y aquellos incluidos en los artículos 75, incisos 18 y 19, jamás podría establecer normas que por' sus características eliminen las condiciones necesarias para un libre intercambios de bienes y servicios, y más aún en los casos en que dicho intercambios se 1 el 35 genera privadamente con la colaboración de los medios y avances tecnológicos existente y disponibles. Lo mismo cabe para las provincias y la CABA en ejercicio de sus facultades no delegadas, conforme lo dispuesto en los artículos 121 y ss y 129 de la Constitución Nacional.// En la presente causa, el GCBA estaría impidiendo ilegítimamente a los particulares que se presten recíprocamente un servicio privado de transporte, mediante la celebración de un contrato previsto en el CCCN y valiéndose para ello de una herramienta tecnológica: la aplicación móvil UBER (u otras existentes o a crearse similares). Se estaría impidiendo así el surgimiento de un libre intercambio de bienes y servicios entre particulares, antes imposible, debido a la falta de herramientas tecnológicas como la referida que se ponen al servicio de la productividad económica de los particulares, lo cual no resulta aceptable ni compatible con ni con los arts. 14 y 42 de la Constitución Nacional. Todo ello, lógicamente, se verían seriamente afectadas en caso de que las



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

autoridades del GCBA concretaran la inminente amenaza de prohibición o restricción de contratos privados de transporte celebrados utilizando la aplicación móvil de UBER (y demás similares)".

En este sentido, apuntó que “no cabe duda que una prohibición de la actividad del prestador privado en un contrato de transporte, perfectamente lícita y que constituye el ejercicio legítimo de un derecho constitucional como el derecho a trabajar y ejercer industria lícita, es abiertamente contraria al principio de libertad establecido en el artículo 19 de la Constitución Nacional, pero esencial y fundamentalmente a lo dispuesto en sus artículos 14 y 42, conforme una intromisión inconstitucional incompatible con los términos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación”.

Para concluir señaló que “[l]a inminente prohibición o restricción por parte del GCBA respecto de derecho a contratar el servicio de transporte privado, conlleva una manifiesta violación a los derechos garantizados por la Constitución Nacional en sus arts. 14, 18 y 42, y, en particular, el mandato expreso que éste último impone a las autoridades públicas de proveer a “la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados”.

En el punto V titulado “los precedentes en otros países” relató la experiencia sucedida durante el debate o la instalación de UBER en otros países; a saber, México, Italia, España, Colombia y Brasil.

En el punto VI, solicitó una medida cautelar de no innovar. Concretamente peticionó “en los términos de los arts. 177 y 178 del CCAYT, solicitamos como medida cautelar de no innovar se ordene al GCBA se abstenga de impedir, obstaculizar y/o entorpecer de cualquier forma directa o indirecta (mediante, al sólo efecto enunciativo, sanciones, multas, secuestro de vehículos, etc.) la realización de viajes bajo contratos privados de transporte utilizando la aplicación

UBER para conectar pasajeros y prestadores hasta tanto se dicte sentencia en estos autos. La medida debe incluir la protección a los consumidores que utilicen las mentadas aplicaciones móviles, en su carácter de consumidores a los efectos de que puedan ejercer sus derechos constitucionales a la protección de su seguridad, intereses económicos y medio ambiente, a la libertad de elección, entre tantos otros (cfr. art. 42 de la Constitución Nacional y 46 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires). La medida cautelar debe incluir la abstención por parte las autoridades del GCBA de aplicar disposiciones del régimen de faltas, que serían claramente arbitrarias en el caso, tales como las siguientes:

"4.1.7. TAXIS, TRANSPORTE DE ESCOLARES REMISES SIN AUTORIZACIÓN: *El/la titular o responsable de un servicio de taxis, de transporte de escolares, o 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.* // **4.1.8. TAXIS, TRANSPORTE DE ESCOLARES O REMISES CON VEHÍCULOS QUE INCUMPLAN REQUISITOS TÉCNICOS:** *El/la titular o responsable de un servicio de taxis, de transporte de escolares, o remises que lo explote con vehículos que no cumplan con la habilitación técnica: exigida por la normativa vigente, es sancionado/a con multa de ciento cincuenta (150) a mil quinientas (1.500) unidades fijas.* // **4.1.9. TAXIS, TRANSPORTE DE ESCOLARES O REMISES EN INFRACIÓN:** *El/la titular o responsable de un servicio de taxis, transporte de escolares, o remises cuyas unidades o algunas de ellas circule en infracción a las normas que regulan los respectivos servicios, es sancionado/a con multa de ciento cincuenta (150) a mil quinientas (1.500) unidades fijas y/o inhabilitación".* // **6.1.49 bis. PRESTACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS SIN HABILITACIÓN:** *El/la titular y/o mandataria y/o responsable de la prestación del servicio público de taxis con un vehículo sin habilitación /o que posea características identificadorias del servicio público de taxi sin poseer licencia y/o realice clandestinamente actividades de tal naturaleza es: sancionado/a con multa de cuatro mil (4.000) unidades fijas y el decomiso del reloj taxímetro".*

A continuación, desarrolló los requisitos para el dictado de la medida cautelar (apartados A. Verosimilitud en el derecho, B. Peligro en la demora, Contra cautela).

Asimismo, en el apartado "VI.D" efectuó consideraciones respecto de la "acción preventiva del daño. Arts. 1710 y ss. del CCCN". Refirió que el legislador con el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, con sus arts. 1710 a 1713, "ha querido darle al Juez



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

amplísimas facultades a la hora de disponer medidas tendientes a frenar un daño inminente o en curso. Ello, claro está, sumado a las amplias facultades que le otorgan los arts. 27 y 29 del CCAYT. Como vemos hasta aquí, es evidente que el nuevo código invita a los jueces a ser más participativos (es decir, no meros espectadores de las actitudes de las partes), aunque siempre con los límites marcados por la Constitución Nacional".

En el punto VII desarrollo la legitimación activa de PROCONSUMER. Afirma que la asociación “actúa en el presente proceso en representación de todos los usuarios de aplicaciones móviles para transporte privado de personas”.

Agregó que “PROCONSUMER, se encuentra legitimada activamente para promover la presente acción, en razón de lo dispuesto por los artículos 52, 55 y concordantes de la Ley N° 24.240 y del Decreto Reglamentario N° 1.798/94, DE ORDEN PÚBLICO”, en virtud de la existencia de perjuicio a usuarios y consumidores.

En tal sentido puntualizó que PROCONSUMER “[e]s una asociación civil inscripta bajo el N° 3 en el Registro Nacional de Asociaciones de Consumidores, según Resolución de la ex-Secretaría de Comercio e Inversiones N° 155/96 (Boletín Oficial N° 28357 del 19.3.96), encontrándose legitimada para actuar en todo el ámbito nacional en virtud de lo dispuesto por la Constitución Nacional -arts. 42 y 43-, y por la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor (LDC) -arts. 52, 55 a 60 y 62-. La entidad que representamos lleva a cabo desde hace muchos años una vasta actuación en defensa de los derechos de usuarios y consumidores en diversas jurisdicciones del país, como lo son, a modo de ejemplo, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las provincias de Buenos Aires, Mendoza, Río Negro, Santa Fe, Santiago del Estero, Jujuy y Entre Ríos”.

Asimismo, sobre los derechos de incidencia colectiva manifestó que el reconocimiento gubernamental u oficial que posee la actora PROCONSUMER dimana de su calidad de titular de la matrícula N° 03 del aludido Registro Nacional, y la N° 4 de la Ciudad de Buenos Aires.

Indicó que, según sus estatutos, “*está concebida para otorgarle legitimación procesal activa en temas como el sub lite*” y subrayó que “[e]s ineludible a todos los efectos derivados del análisis de este tipo de legitimación promiscua, atender a que la misma tiene naturaleza legal, es decir, existe por el reconocimiento previo de tal tipo en la ley 24.240 (t.o. 26.361), con el sustancial aditamento de su expresión constitucional desde su reexpresión a manos de la Convención Constituyente de 1994. Tal carácter de representación legal -otorgada también al Defensor del Pueblo- tiene pues, el soporte del art.43 C.N., respecto de todas aquellas cuestiones que afecten al medio ambiente y a las relaciones de consumo y por ende a los consumidores en general. En efecto, los derechos de incidencia colectiva no son solamente aquellos cuyo objeto merecedor de protección resulta común a un grupo indeterminado de personas e indivisibles en su materialidad, como es el caso del medio ambiente. También alcanza su tutela a derechos individuales divisibles y mensurables, en relación con el objeto materia de su prestación, cuando resultan equivalentes entre sí y la afectación que han sufrido ha sido producida por un acto único aplicable de un sector o grupo indeterminado de personas”.

Para concluir, citó jurisprudencia que consideró aplicable al caso.

A continuación, ofreció prueba documental e informativa en subsidio, efectuó la reserva de caso federal, confirió autorizaciones y finalmente, cerró con el petitorio de estilo.

El expediente quedó radicado originalmente en el Juzgado nº 6, Secretaría nº 12 del fuero.

II. Respecto a la prueba documental, mediante presentación obrante en las págs. 82/151 del expediente digitalizado, los letrados acompañaron la ofrecida en la demanda que consistió en la siguiente: (i) copia de poder otorgado a los presentantes; (ii) copia de las constancias de Inscripción de PROCONSUMER en el Registro Nacional de Asociaciones de Consumidores, con el N° 003, y en el Registro de Asociaciones de



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Consumidores de la Ciudad de Buenos Aires, con el N° 004. formas, y actas; (iii) copia del Estatuto e PROCONSUMER, sus reformas y actas; (iv) copia certificada de nota periodística publicada en el diario La Nación en fecha 28 de marzo de 2016, titulada "*El GCBA ante el avance de Uber: La innovación no debe servir de excusa para dejar de lado las normas*".

Seguidamente, el juzgado proveyó la presentación inicial y -en lo que aquí interesa- ordenó un oficio a la Secretaría General del fuero a fin de que informase si en el fuero habían sido iniciadas causas relacionadas con el objeto de la presente.

Dicho oficio fue contestado por la Secretaría General el 7/4/16, que informó que de la base del sistema informático surgía iniciada la causa "*Travers Jorge cl/ GCBA s/ Amparo*", Expte. A2411-2016/0, en trámite ante el Juzgado n° 7, Secretaría n° 13 del fuero.

En este estado se dio vista al Ministerio Público Fiscal que emitió su dictamen (obrante en las págs. 169/172 del expediente digitalizado).

En esa oportunidad la Sra. Fiscal consideró que "*atendiendo al modo en que se ha promovido la demanda en autos, se advierte que no existe incertidumbre en tanto la actora peticiona que "se encuentren permitido por la normativa vigente" los servicios que conectan por vía de aplicaciones móvil a los solicitantes con los prestadores para celebrar contratos privados de transporte, dicha pretensión resulta a todas luces improcedente. En efecto, no existe incertidumbre por que no hay prohibición y, por ende no hay caso*".

Asimismo, señaló que "*la actora formula un pedido de inconstitucionalidad dentro del marco del presente proceso*" y advirtió que tal circunstancia "*revele una evidente confusión de las vías procesales*". A continuación, se expidió sobre la diferencia que existe entre la acción

declarativa de certeza y la acción declarativa de inconstitucionalidad y concluyó que “*la pretensión deducida en autos constituye el objeto de una acción declarativa de certeza, por lo cual, corresponde el rechazo de la presente acción*”.

III. En este estado, el frente actor efectuó una presentación con fecha 13/04/2016 en la que solicitó el pronunciamiento sobre la medida cautelar peticionada.

Por su parte, con fecha 14/04/2016 la titular del juzgado nº 6 proveyó “[c]omo es de público conocimiento existen varios procesos judiciales iniciados por la temática de autos y en uno de ellos ya se ha dictado una medida cautelar. Por ello y dado que el informe de foja 79 de la Secretaría General resulta al menos incompleto en la información brindada, librese nuevo oficio a la Secretaría General de la Cámara de Apelaciones del fuero a fin de que informe completa y detalladamente todos y cada uno de los juicios (amparo u ordinarios) iniciados con motivo del funcionamiento, regulación, permiso y/o autorización de aplicaciones móviles para transporte de personas brindada por la empresa Uber o similares. En el mismo deberá consignarse fecha y horario de inicio de la causa, objeto y sujetos procesales”.

Diligenciado el oficio, el 15 de abril de 2016 la Secretaría General informó que “*conforme surge del sistema informático JusCABA y de las planillas de inicio de causas judiciales del fuero —denominada "Planilla de Incorporación de Datos"—, en fecha; 31/03/2016 a las 14:55 horas, el señor Travers Jorge, inició los autos N°A2411-2016/0 caratulados "TRAVERS JORGE contra GCBA sobre AMPARO" en trámite ante el Juzgado N°7 Secretaría N°13, cuyo objeto de demanda pretende que se ordene al GCBA que se abstenga de prohibir, impedir, obstaculizar o restringir o afectar de cualquier modo y por cualquier medio el transporte privado que realiza el actor, valiéndose de la aplicación móvil UBER; en fecha 08/04/2016 a las 14:12 horas, el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal (S.P.T.), la Cámara Empresaria del Autotaxi (C.A.M.E.T.A.X.), la Asociación Civil de Taxistas de Capital (A.T.C.), la Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro (S.P.A.T.) y la Unión de Propietarios de Autos Taxis (U.P.A.T.), iniciaron los autos N°A3065-201610 caratulados "SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL V OTROS contra GCBA V OTROS sobre AMPARO", en trámite ante el Juzgado N°15 Secretaría N°30, cuyo objeto de demanda pretende que el GCBA —Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte- en ejercicio de su poder de policía, evite la prestación de un servicio irregular de transporte a través del funcionamiento de la empresa UBER, y en fecha*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

11104/2616 a las 14:27 horas, el SINDICATO DE CONDUCTORES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL, inició los autos N°A3110-2016/0 caratulados "SINDICATO DE CONDUCTORES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL contra GCBA y otros sobre AMPARO", en trámite ante el Juzgado N°15 Secretaría N°29 cuyo objeto de demanda pretende que el GCBA —Secretaria de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte-, (por una supuesta omisión manifiestamente ilegítima y arbitraria de ejercer su obligación como autoridad de aplicación), ordene que la Empresa UBER B.V, cese toda actividad y convocatoria a conductores para el traslado de pasajeros en forma irregular y onerosa, que realiza a través de los diferentes medios masivos de comunicación y link en páginas de internet (driver.uber.comfargentina), y aplicaciones móviles".

A continuación, el 15/04/2016 el frente actor invocó haber tomado conocimiento del dictado de una medida cautelar en la causa "Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros e/ GCBA y otros s/ amparo", Expte. C3065-2016/0. Agregó que -a su entender- "por razones de conexidad, y en virtud del principio de prevención", le correspondería a la titular del juzgado nº 6 asumir la competencia de ambos actuados puesto que las actuaciones referenciadas habían sido iniciadas el 8/4/16, mientras que la presente acción el 31/3/16. Dicha presentación fue despachada con una remisión a lo resuelto en la causa "Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros d GCBA y otros si amparo", expediente n° A3.065-2016/0²⁰.

²⁰ El 15/04/2016 en la causa "Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros d GCBA y otros si amparo", expediente n° A3.065-2016/0 declaré la conexidad de aquéllos con la presente causa, previo haber dictado el 13/04/2016 una medida cautelar.

Posteriormente la titular del juzgado nº 6, con fecha 20/4/16 resolvió “*rechazar la radicación ante este tribunal de las presentes actuaciones y de sus causas conexas. A2411-2016/0, A3065-2016/0, A3 110-2016/0, A3118-2016/0 y elevar todas ellas a la Cámara de Apelaciones del fuero a fin de que dirima la contienda negativa de competencia*”.

IV. Remitida la causa, mediante actuación 3432942/16 del 28/4/16 la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero **resolvió** “[d]isponer que los presentes actuados (y su incidente N°: C2410-2016/1) y las causas “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ amparo” (Expte. N°: A3065-2016/0), “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal c/ GCBA y otros s/ amparo (Expte. N°: A3110-2016/0), “Suarez Alejandro Esteban c/ GCBA s/ amparo (Expte. N°: A3318-2016/0) y “Travers Jorge c/ GCBA s/ amparo” (Expte. N°: A2411-2016/0) continúen su tramitación ante el juzgado del fuero N°15, secretaría N°30. 2) Ordenar que las causas “Suarez Alejandro Esteban c/ GCBA s/ amparo (Expte. N°: A3318- 2016/0), “Travers Jorge c/ GCBA s/ amparo” (Expte. N°: A2411-2016/0) y la presente (“Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER” [N°: C2410-2016/0]) y su beneficio de litigar sin gastos (N°: C2410-2016/1) tramiten ante el mismo tribunal en el que tramita el expediente “Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ amparo” (Expte. N°: A3065-2016/0), debiéndose dictar una única sentencia que comprenda el tratamiento de todas las pretensiones”.

V. Así, el 02/05/2016 se recibió la causa en el juzgado a mi cargo y mediante actuación 3441369/16 dispuse hacer saber el juez que iba a conocer.

El 4/5/16, mediante actuación nº 3450477/16 por entender que algunas expresiones vertidas en la resolución dictada por la Sala II de la Cámara del fuero en fecha 28 de abril de 2016 interferían con la independencia del suscripto, en razón de lo normado en el art. 3 de la ley n°7, libré un oficio al Consejo de la Magistratura de la CABA a fin de ponerlo en conocimiento aquella circunstancia.

El 06/05/2016 se recibió un oficio de la Cámara de Apelaciones del fuero con copia de la resolución dictada el 05/05/2016 en la que se indicaba que “*en el día de la fecha este tribunal advirtió haber incurrido en un error material al dictar la resolución de fecha 28 de abril de 2016 en los autos de referencia*” y se aclaraba que en la parte final del segundo punto de la parte dispositiva de dicha sentencia se había consignado por error “*Asimismo, el juez de*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

trámite deberá disponer la adecuación de los procesos que aún no hayan sido reconducidos conforme lo indicado en el segundo párrafo del considerando 4”, y se aclaró que “la remisión que se hace en la parte resolutiva no se corresponde ni materialmente (lo dicho en el considerando 4 nada tiene que ver con lo que surge en ese agregado de la parte dispositiva) ni en cuanto al contenido de lo que se dijo en el resto de los considerandos. // Que, en tal contexto, es necesario aclarar que este tribunal en modo alguno pretendió disponer el tipo de proceso en el que el juez de grado debía tramitar las pretensiones de las causas que se decidió quedasen radicadas ante el juzgado a su cargo, sino, como surge del considerando 5, que se dictara “... una única sentencia en la que se resuelvan las pretensiones de todos las partes involucradas en el conflicto”.

Dicha resolución se hizo saber a las partes y también fue comunicada al Consejo de la Magistratura.

VI. Luego, previa vista al Ministerio Público Fiscal (cfr. dictamen obrante en las pág. 301/302 del expediente digitalizado), mediante actuación 3490617/16 resolví desestimar por improcedente la solicitud de rechazo de la acción realizada por el Ministerio Público Fiscal.

Por su parte, en cuanto a la medida cautelar solicitada por el frente actor, mediante actuación 3520014/16 dispuse “[e]n atención a que la medida cautelar solicitada en el escrito de inicio (v. fs. 1/37), resulta similar a la requerida por la Asociación Protección de Consumidores del Mercado Común del Sur -PROCONSUMER-, presentado como tercero litisconsorcial en los autos “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra Autoridad Administrativa”, Expte. C3065-2016/0, en los cuales el día 26 de mayo del corriente año (cfr. resolución de fs. 647/648) se ha desestimado el pertinente recurso de

reposición y se ha concedido el de apelación planteado en subsidio, corresponde estar a lo allí decidido y al trámite previsto en las referidas actuaciones”.

Dicha providencia fue apelada por el frente actor por lo que se formó el correspondiente incidente (cfr. actuaciones 3543718/16 y 3566811/16) que quedó caratulado “ASOCIACION PROTECCION CONSUMIDORES DEL MERCADO COMUN DEL SUR - PROCONSUMER CONTRA GCBA y otros SOBRE INCIDENTE DE APELACION” Expte. C2410-2016/2²¹.

VII. Paralelamente, el 13 de junio de 2016 en la causa “SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CANTAL FEDERAL Y OTROS CONTRA GCBA SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA” Expte. C3065-2016/0 dicté una *resolución ordenatoria* del trámite del proceso colectivo conformado -entre otras- por la presente causa, la cual ya fue reseñada en el citado expediente. La resolución fue apelada por el frente actor el 23 de junio de 2016 y la causa fue remitida a la Cámara de Apelaciones del fuero.

Mediante actuación nº 4319415/16 del 10/11/2016 la Sala II **resolvió** -en lo pertinente-: “1) Rechazar el recurso de apelación planteado por PROCONSUMER, con las salvedades expuestas en los considerandos 5^{o22} y 6^{o23}”.

²¹ El recurso fue rechazado el 06/09/2016 por la Cámara mediante actuación nº 3975118/16, que luce a páginas 417/420 del archivo digitalizado de la causa C2410-2016/2 que obra como adjunto a la actuación nº 1439607/2021.

²² “5. Que, en lo referente al agravio e), el marco actual, la forma en que fue impuesta la carga del pago de la publicación y el modo en que fue formulado el cuestionamiento objeto de tratamiento llevan a que la situación deba ser esclarecida por el a quo, en la medida en que, en el contexto en el que toca resolver, no se observa un agravio actual sobre el punto. El juez de grado dispuso un mecanismo de publicidad en el que quedó comprendida la publicación de edictos, por dos (2) días, en un diario de mayor circulación de la CABA, a cargo de la parte interesada (v. cons. XVI, punto 2). De por sí, el recurrente pone de manifiesto que el alcance de dicha disposición resulta confuso por cuanto no aparece claro quién es la parte interesada. Por tanto, coloca al tribunal en situación de disipar la incertidumbre que considera existe en torno de la expresión utilizada por el juez de trámite cuando lo que subyace en su pedido es que considera que no corresponde asumir el costo del pago respectivo. En suma, no se agravia sobre base cierta sino que expone una situación que afectaría su derecho a actuar gratuitamente. Luego, es importante traer a consideración que esta sala, con posterioridad a lo ordenado en la resolución recurrida, consideró que PROCONSUMER efectivamente actuaba con beneficio el beneficio de justicia gratuita previsto en el artículo 55 de la Ley 24.240 (*in re “Asociación Protección Consumidores del mercado Común del Sur – PROCONSUMER c/ GCBA y otros s/ Beneficio de litigar sin gastos”* [C2410- 2016/1], del 26/08/16). En síntesis, la conjugación de la circunstancia sobreviniente precedentemente descripta y de los términos en que fue ordenada la carga



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

del costo de la publicación, sumado al modo en que el recurrente fundó su agravio llevan a esta sala a no expedirse en esta oportunidad en términos positivos acerca de quién o quiénes serían los que deberían cargar con el pago de dicha publicación, y sí dejarlo sujeto a que el a quo lo defina en virtud del criterio oportunamente fijado y de lo aquí considerado”.

²³ 6. Que, por último, es preciso señalar que la respuesta al agravio f) se encuentra comprendida en lo expuesto, en esta misma fecha, en el considerando 6º del expediente “Travers, Jorge c/ GCBA s/ Otras demandas contra la autoridad administrativa” (C2411-2016/0). Allí se dijo que “... lo establecido en el artículo 282 del CCAYT aparece como la vía pertinente para dar respuesta a la cuestión. En consecuencia, en caso de que existan planteos vinculados con la legitimación de las partes, habrá de estarse a la pauta allí fijada y, por tanto, si fuera manifiesta, resolverlas como de previo y especial pronunciamiento (conf. inc. 4º). Ahora bien, si los planteos recayeran sobre la representación adecuada como corolario de peticiones efectuadas por quienes eventualmente se presenten conforme a lo dispuesto por el a quo en el punto 5) de la parte dispositiva de la resolución apelada, también deberán ser resueltos con antelación a toda sustanciación de cualquier aspecto atinente a los escritos constitutivos. Para armonizar ambas cosas, corresponde que se haga un tratamiento conjunto, o en la misma oportunidad, de todos los planteos que eventualmente se efectúen en torno a la legitimación y a la representación adecuada. En definitiva, conforme lo dispuesto por el magistrado de grado en el considerando XVI, las personas que pretendan efectuar algún tipo de petición en estos actuados deberán hacerlo dentro de los quince (15) días de cumplida la comunicación allí ordenada. El mismo plazo tiene la parte demandada (GCBA) para plantear la excepción de falta de legitimación para obrar, si fuera de previo y especial pronunciamiento (conf. art. 282 CCAYT). En tal contexto, podría operarse de modo tal de concentrar en un mismo acto la resolución de todos los planteos vinculados con los aspectos indicados sin con ello afectar el trámite de la causa y, consecuentemente, el derecho de defensa de las partes involucradas. Es que, a los efectos de propender al orden pretendido por el a quo (que este tribunal considera sustancial para lograr un trámite útil y eficaz), resulta apropiado resolver todo lo atinente a la legitimación y representación adecuada con antelación a cualquier otra incidencia que pudiera producirse respecto del curso del proceso, que exceda el aspecto señalado y toda defensa previa que pudiera tratarse juntamente con éste de acuerdo con su contenido y alcance. 6.1. Es menester aclarar que no se desconoce que, en el reglamento aludido, la CSJN fijó otra pauta en cuanto el momento en el que corresponde ‘...determinar los medios más idóneos para hacer saber a los demás integrantes del colectivo la existencia del proceso, a fin de asegurar la adecuada defensa de sus intereses’ (v. punto VIII.2). Ahora bien, ese aspecto no ha sido objeto de apelación, razón por la que este tribunal adecuó la situación a lo que el ámbito de su conocimiento le permitía, conforme los agravios planteados. 6.2. Por último, no es ocioso agregar que los involucrados en la resolución recurrida (salvo el demandado GCBA) no podrán plantear cuestiones vinculadas con la legitimación y/o representación adecuada habida cuenta de que la oportunidad para hacerlo era a través del recurso de apelación contra la resolución aquí recurrida”.

Posteriormente el 23/11/16 el frente actor interpuso pedido de aclaratoria el que fue rechazado por la Cámara mediante actuación 1001908/16.

VIII. Devuelta la causa, el 03/03/2017 mediante actuación nº 8927002/17 en atención que de la página <http://consultapublica.jusbaires.gob.ar/> se desprendía que en los autos "*Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y Otros c/GCBA s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa*" EXP. C3065-2016/0 se había interpuesto recurso de inconstitucionalidad contra la resolución de la Cámara de Apelaciones del Fuero - de fecha 12 de noviembre de 2016 -, ordené suspender el trámite de las presentes actuaciones hasta tanto se resolvieran las cuestiones pendientes de la alzada (v. página 449 del expediente digitalizado).

IX. Posteriormente, mediante actuación 10479727/17 de fecha 23/08/2017 (v. páginas 455/460 del expediente digitalizado) -en lo pertinente- **resolví:** "*1) Levantar las suspensiones dispuestas en el presente proceso, de conformidad con lo expresado en el considerando III, punto (i). 2) Proceder a la confección por Secretaría del edicto y de los oficios ordenados en la resolución del 13 de junio del 2016, considerando XVI, puntos 1 y 4, con las salvedades expuestas en el considerando III, punto (ii). 3) Comunicar a la Corte Suprema de Justicia de la Nación acerca de la tramitación del presente proceso colectivo, de conformidad con lo dispuesto en el considerando III, punto (iii)"*".

La resolución reseñada fue apelada por la Dra. Risotto -en representación de la parte actora SPT-, conforme página 463/464, lo cual fue proveído a página 465 en remisión al expediente nº 3065-2016/0.

X. Finalmente, luego de varias remisiones de dicha causa a la Cámara de Apelaciones del fuero para dar tratamiento a los recursos que fueron reseñados en el principal del expediente nº 3065-2016/0, Proconsumer solicitó en varias oportunidades la suspensión de los plazos procesales del presente expediente (v. páginas 479, 483, 509, y 513 del expediente digitalizado) dispuse el día 06/03/2020 que continuaría vigente la suspensión ordenada en el punto 7 de la parte dispositiva de la resolución dictada el 13/06/2016 en el expediente nº 3065, ello hasta tanto se cumpla con lo ordenado en el considerando XVI referida a la publicación de edictos en el BOCABA (v. página 515 del expediente digitalizado, actuación nº 14452551/2020).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Mediante actuación nº 157500/2021 dispuse que se proceda con la **digitalización** de la presente causa, cumpliéndose dicha manda e incorporándose el expediente digitalizado en la actuación nº 1622189/2021 el 20/08/2021, en el siguiente link: <https://drive.juscaba.gob.ar/s/G5D8rQrR5W8KNYT>.

XI. Por último, luego de constituir domicilio electrónico, PROCONSUMER hizo presentaciones que no guardaban relación con el trámite del proceso atento lo que se iba ordenando en el expediente principal 3065-2016/0 (v. actuaciones nº 3232990/2022 y 857823/2023).

XII. Asimismo, hago notar que PROCONSUMER inició un Beneficio de Litigar sin Gastos caratulado “ASOCIACION PROTECCION CONSUMIDORES DEL MERCADO COMUN DEL SUR - PROCONSUMER CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE INCIDENTE DE BENEFICIOS DE LITIGAR SIN GASTOS - ACCION MERAMENTE DECLARATIVA” Expte.: nº 2410/2016-1. Del archivo digitalizado que luce en la actuación nº 1439657/2021 consta a páginas 167/171 la resolución de la Cámara del 23/08/2016.

La parte actora quien había promovido este beneficio para el supuesto de que no se le reconociera el beneficio de justicia gratuita, solicitó que se declare abstracto y se archive la presente, a lo que el suscripto resolvió tenerlo por desistido del presente beneficio. Contra dicha providencia la parte PROCONSUMER interpuso recurso de reposición -que fue rechazado por extemporáneo- con apelación en subsidio. Concedido el recurso, la Cámara resolvió revocar la resolución de fs. 74 del expediente físico y, declarar abstracta la cuestión, por cuanto la parte actora **cuenta con beneficio de justicia gratuita previsto en el art. 55 de la ley 24240**.

Así explicó la noción de “*justicia gratuita*” en el considerando “5”, y el en “6” señalando que “*el beneficio de justicia gratuita previsto en los artículos 53 y 55 de la Ley de Defensa del Consumidor tiene un alcance similar al beneficio de litigar sin gastos pero presenta matices que lo diferencian de éste (...) En principio, entonces, el beneficio de justicia gratuita eximiría al usuario, consumidor o a la asociación que actuare en defensa de los intereses de éstos, de afrontar las hipotéticas costas que un proceso de estas características podría irrogar. Sin embargo, la ley avanza mas allá de lo que contempla en instituto del beneficio de litigar sin gastos, toda vez que no exige a la parte que pruebe su carencia de recursos para litigar, sino que establece dos tipos de presunciones distintas. (...) mientras que el artículo 55 dispone una presunción iuris et de iure en favor de las asociaciones cuando promueven acciones de incidencia colectiva en defensa de los intereses de los consumidores y usuarios*”.

También precisó que “... la tramitación del presente incidente de beneficio de litigar sin gastos no tendría razón de ser, toda vez que, dada su condición, PROCONSUMER gozaría del beneficio de justicia gratuita. Por el contrario, la forma de accionar de la parte actora, iniciando el beneficio de litigar sin gastos, cubre con un velo de incertidumbre la previsión legal toda vez que la condiciona a la apreciación del juez respecto de su procedencia, cuando la norma es clara y operativa por si sola resultando innecesaria la tramitación del presente incidente”.

3. “PORTILLO, OSCAR FABIAN CONTRA GCBA SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” (EXP. N° 2411-2016/0).
Originalmente, la causa estaba caratulada como “**TRAVERS JORGE CONRA GCBA SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA**”.

I. Mediante la presentación que obra en las págs. 3/79 del expediente digitalizado²⁴ (archivo 2016_2411_0_1), se presentó el Sr. Jorge Travers, por derecho propio, “en carácter de prestador de servicio privado de transporte”, con el patrocinio letrado del Dr. Alberto B Bianchi y Lino B. Galarce, interpuso acción de amparo contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el objeto de que se ordene al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que se abstenga de prohibir, impedir, obstaculizar o restringir

²⁴ V. Actuación nº: 1607214/2021.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

o afectar de cualquier modo y por cualquier medio (incluso a través de multas y/o secuestro de vehículos) el transporte privado que realizo valiéndome de la aplicación móvil de Uber y, por ende, los derechos del suscripto a ejercer toda industria lícita y trabajar, a la igualdad, a la inviolabilidad de la propiedad, a la libertad, al que la actividad económica sirva al desarrollo de la persona y concurra a la mejor calidad de vida del conjunto de la Nación, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al desarrollo de las pequeñas y medianas empresas, y el derecho a la igualdad de oportunidades y trato y el pleno goce de los derechos dada mi condición de persona mayor.

Continuó diciendo que si bien “no existe norma alguna en la CABA que impida el funcionamiento y desarrollo del transporte privado que [describe] para el caso que se invoquen y consideres aplicables normas (en particular del Código de Tránsito de la CABA y/o la Ley N° 451) en contra de la postura expuesta, en subsidio, se solicita se declare la inconstitucionalidad de dichas normas de la CABA por contraponerse al CCCN y por afectar [sus] derechos constitucionales...”.

Solicitó que cautelarmente se ordene al GCBA que, hasta tanto recaiga sentencia definitiva en esta acción, no prohibía, impida, obstaculice o restrinja de cualquier modo (incluso a través de multas y/o secuestros de vehículo) el transporte que realiza celebrando contratos de transporte privado y utilizando la aplicación móvil de UBER como Socio UBER.

Asimismo, solicitó “subsidiariamente que, en caso de estimar lo contrario, y según lo habilita el artículo 6º de la [ley 2145], ordene reconducir el trámite de esta presentación a través de las normas del tipo de proceso que considere procedente”.

II. Mediante actuación nº 3311816/16 (de fecha 01/04/2016, v. página 329 del expediente digitalizado) el tribunal previniente (Juzgado CAyT Nro. 7, Secretaría 13) ordenó dar vista al Sr. Fiscal, a sus efectos.

El pertinente dictamen se encuentra agregado en las págs. 335/340 del expediente digitalizado, “archivo 2016_2411_0_1”²⁵.

III. Seguidamente, la parte actora presentó escrito titulado “*SE SUSPENDA REMISIÓN. SE DICTE MEDIDA CAUTELAR. PLANTEO SUBSIDIARIO*”.

Allí se requirió se “*suspenda la remisión de los autos ‘ad effectum videndi’ al Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario Nº 15, Secretaría Nº 30, hasta tanto se concluya la tramitación, resolución y notificación de la medida cautelar requerida en autos por esta parte*”.

El juzgado previniente rechazó dicho pedido por improcedente, en atención a que no se había ordenado en la causa remisión alguna y, además, ordenó que la Sra. Actuaría se constituya ante los Juzgados Nº. 6, Secretaría Nº 12 y 15, Secretaría Nº 30 a fin de certificar el objeto y estado procesal de los autos “*ASOCIACIÓN PROTECCIÓN CONSUMIDORES DEL MERCADO COMUN DEL SUR – PROCONSUMER c/ GCBA Y OTROS s/ ACCIÓN MERAMENTE DECLARATIVA*” Expte. Nº C2410-2016/0 y “*SINDICATO DE PEONES DE TAXI DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS c/ GCBA y otros s/ AMPARO*” Expte. Nº C3065-2016/0 (v. providencia del día 14 de abril de 2016, pág. 359 del expediente digitalizado, archivo 2016_2411_0_1).

Asimismo, atento el pedido que obra en la pág. 357 -solicitud de remisión de la causa al Juzgado CAyT Nro. 15, Secretaría 30-, se proveyó la comunicar que por el momento no era posible la remisión, junto con copia certificada del escrito de demanda.

Cumplida la certificación antes mencionada (v. págs. 365/368 del expediente digitalizado, archivo 2016_2411_0_1), el juzgado previniente resolvió decretar la

²⁵ En dicha ocasión, la Sra. Fiscal Perugini, sostuvo que “*podría concluirse que la falta de aptitud lesiva de los supuestos alegados en la demanda carecen de entidad suficiente para instar el ejercicio judicial por la vía del amparo*” y que “*teniendo en cuenta la pretensión aquí entablada y las fuentes antes citadas, estimo que así planteada no puede prosperar. Y los mismos argumentos podrían ser útiles para cuestionar una posible declaración de certeza sobre el funcionamiento de UBER o si el actor puede usarlo o no. Por lo tanto, el amparo, así planteado, debería ser rechazado por VS.*”.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

conexidad de estos actuados con el expediente en trámite por ante el Juzgado del Fuero nro. 6 in re “Asociación Protección consumidores del Mercado Común del Sur – Proconsumer contra GCBA y otros sobre acción meramente declarativa”, Expte. N° C2410-2016/0 (v. págs. 371/375).

IV. Luego, por conducto del escrito que obra en las páginas 465/489 la parte actora se notificó de la conexidad decretada, la consintió y efectuó la denuncia de una serie de hechos nuevos. Finalmente, requirió que se resuelva en forma urgente la medida cautelar solicitada al iniciar la acción.

V. Recibida la causa por el Juzgado CAyT n° 6 del fuero, decidió estar a lo resuelto en la causa “Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER cl/ GCBA y otros s/ Acción meramente declarativa”, expediente nro. C2410-2016/0 y ordenó cumplir con la remisión allí dispuesta (v. pág. 491 del expediente digitalizado, archivo 2016_2411_0_1).

VI. En las páginas 495/497 del expediente digital, archivo 2016_2411_0_1, obra una copia certificada de la resolución dictada por la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero en la causa “Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER cl/ GCBA y otros s/ Acción meramente declarativa”, en la que se decidió disponer que dichos actuados, (y su incidente N°: C2410-2016/1) y “las causas “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros cl/ GCBA y otros s/ amparo” (Expte. N°: A3065-2016/0), “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal cl/ GCBA y otros s/ amparo (Expte. N°: A3110-2016/0), “Suarez Alejandro Esteban cl/ GCBA s/ amparo (Expte. N°: A3318-2016/0) y “Travers Jorge cl/ GCBA s/ amparo” (Expte. N°: A2411-2016/0) continúen su tramitación ante el juzgado del fuero N°15, secretaría N°30” y “que las causas “Suarez Alejandro

Esteban c/ GCBA s/ amparo (Expte. N°: A3318- 2016/0), "Travers Jorge c/ GCBA s/ amparo" (Expte. N°: A2411-2016/0) y la presente ("Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER" [N°: C2410-2016/0]) y su beneficio de litigar sin gastos (N°: C2410-2016/1) tramiten ante el mismo tribunal en el que tramita el expediente "Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ amparo" (Expte. N°: A3065-2016/0), debiéndose dictar una única sentencia que comprenda el tratamiento de todas las pretensiones. Asimismo, el juez de trámite deberá disponer la adecuación de los procesos que aún no hayan sido reconducidos conforme lo indicado en el segundo párrafo del considerando 4º".

VII. Radicada la causa por ante este Juzgado, se hizo saber el juez que iba a conocer y a su vez, se otorgó carácter de reservado al expediente para "preservar su normal desenvolvimiento" (v. página 501 del expediente digitalizado).

Luego, la parte actora consintió la actuación del tribunal y solicitó se dictara con carácter urgente la medida cautelar solicitada en el escrito de inicio.

Seguidamente, el tribunal proveyó dar vista al Ministerio Público Fiscal y, por otra parte, intimar a la parte actora a que en el plazo de diez (10) días procediera a readecuar la vía en los términos del art. 6 de la ley nro. 2145, bajo apercibimiento de archivar las presentes actuaciones (v. página 535 del expediente digitalizado. archivo 2016_2411_0_1).

En la pág. 541 del expediente digitalizado obra copia certificada de la resolución dictada por la Sala II de la Cámara, por medio de la cual se corrigió el error material en el que se incurrió al dictar la resolución de fecha 28 de abril de 2016 y en donde aclaró que en el punto 2 de la parte resolutiva debía leerse "Ordenar que las causas "Suarez Alejandro Esteban c/ GCBA s/ amparo (Expte. N°: A3318- 2016/0), "Travers Jorge c/ GCBA s/ amparo" (Expte. N°: A2411-2016/0) y la presente ("Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur – PROCONSUMER" [N°: C2410-2016/0]) y su beneficio de litigar sin gastos (N°: C2410-2016/1) tramiten ante el mismo tribunal en el que tramita el expediente "Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ amparo" (Expte. N°: A3065-2016/0), debiéndose dictar una única sentencia que comprenda el tratamiento de todas las pretensiones".



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

VIII. Habiendo dictaminado la Sra. Fiscal (v. págs. 551 del expediente digitalizado, archivo 2016_2411_0_1), la parte actora presentó el escrito que luce en las págs. 713/765 del primer cuerpo del expediente digitalizado (archivo 2016_2411_0_1) y 3/105 del segundo cuerpo (archivo 2016_2411_0_2), a fin de cumplir con la intimación dispuesta en la causa y adecuar la acción. En tal sentido, **la adecuó bajo la forma de una “acción declarativa de certeza”**, en los términos del artículo 277 del CCAyT, con el **objeto** de que: “(a) se declare que (i) el transporte privado que realizo valiéndome de la aplicación móvil de UBER es una actividad lícita, que no reviste el carácter de “servicio público” ni está sujeta a las regulaciones específicas que comprenden otras actividades bien distintas (como los taxis, los remises o la venta en la vía pública), (ii) los servicios que conectan por medio de la aplicación móvil de UBER a conductores (Socios UBER) (...) con pasajeros, quienes celebran contratos privados de transporte, no se encuentran prohibidos por ninguna norma vigente dictada por el GCBA, (iii) la relación contractual que rige tales contratos está comprendida en los artículos 1280 y concordantes del Código Civil y Comercial de la Nación (en adelante CCCN), (iv) no se requiere para celebrar y ejecutar este contrato particular, un permiso o licencia otorgada por el GCBA, salvo las que se refieren a la habilitación del vehículo para transitar por la vía pública”; y (b) se ordene al GCBA que, como consecuencia de lo anterior, se abstenga de impedir la actividad que realiza u obstaculizarla, restringirla o afectarla de cualquier modo y por cualquier medio (incluso a través de multas y/o secuestro de vehículos), al menos hasta tanto al Legislatura de la CABA dicte una regulación legal específica que la comprenda expresamente y habilite específicamente a las autoridades del Poder Ejecutivo de la CABA para adoptar medidas de esa naturaleza.

Asimismo, expresó aunque no existe norma vigente alguna de la CABA que impida o limite el funcionamiento y desarrollo del transporte privado que realiza, para el hipotético caso de que se invoquen y VS considere aplicables a su respeto normas relativas a otras actividades distintas (en particular del Código de Tránsito de la CABA y/o la Ley nº 451), solicitó que subsidiariamente se declare la inconstitucionalidad de tales normas por resultar abiertamente contrarias al CCyCN y afectar gravemente sus derechos constitucionales. Agregó que una interpretación extensiva de regulaciones previstas para otras actividades que importe aplicarlas respecto de la actividad que realiza sería manifiestamente violatoria de su derecho de defensa, a trabajar y ejercer toda industria lícita, así como los demás derechos antes enunciados además de que importaría discriminación arbitraria y una violación manifiesta del principio de inocencia, de tipicidad y de interpretación restrictiva de las medidas de regulación del derecho de propiedad privada y libertad económica.

Por otra parte, reiteró la solicitud de urgente dictado de la medida cautelar requerida inicialmente.

Seguidamente hizo referencia a los hechos relevantes del caso y su situación personal. Reiteró las nociones sobre el modo en que opera la plataforma de Uber, que su utilización es voluntaria tanto por parte de los conductores como de los usuarios, que resulta más segura dado que no hay anonimato -ambos proporcionan sus datos y la identificación permanente de su ubicación-. Agregó que el sistema también es seguro dado que no opera con dinero en efectivo. También, relató las actitudes del GCBA ante el uso de dicha aplicación (v. página 22 y siguientes).

Realizó un apartado respecto de la situación posterior al inicio de esta causa, en virtud del dictado de la medida cautelar en el marco del expediente 3065/2016-0, citando varias noticias periodísticas que darían cuenta -a su entender- que el GCBA “*ha dado carta abierta a fin de que algunos taxistas, e incluso grandes grupos organizados de ellos, invocando tanto su apoyo como el del Sindicato, decidieran hacer justicia por mano propia recurriendo a la violencia hasta física que -en un Estado de Derecho como el nuestro- se encuentra monopolizado por el poder público (...)*” (v. página 27).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Hizo referencia a un proyecto de ley presentado ante la Legislatura de la CABA por el bloque de diputados “SUMA” el 15/04/2016 el cual pretende regular determinados aspectos de la actividad mediante una modificación del Código de Tránsito y Transporte de la CABA.

Luego, desarrolló un apartado (v. punto “3”) relativo a la procedencia de la acción declarativa de certeza reiterando su objeto y analizando los requisitos de admisibilidad de dicha acción y de la pretensión de inconstitucionalidad (v. página 34/42).

En el punto “4” de su demanda readecuada, expuso los fundamentos jurídicos de su pretensión, indicando que el transporte privado que presta por medio de la aplicación móvil se encuentra expresamente permitida por el CCCN en su título IV, Capítulo 7 y, está en línea con la letra del Código de Tránsito y Transporte de la CABA que lo comprende bajo el concepto de “servicio de transporte”. Entendió que ninguna de las normas del CCCN establece que para celebrar un contrato de transporte privado requiere de una licencia de taxi o remis y que no exige tampoco una habilitación, autorización o permiso de una autoridad gubernamental local para celebrar el contrato de transporte privado.

Citó los artículos del CCCN que hacen a su postura y refirió que esas normas habilitan incluso el uso de la vía electrónica como medio de contratación de modo que resulta posible y “legítimo” recurrir a esa vía para formalizar un contrato de transporte privado.

Refirió que en el caso no existe una ley especial que regule el transporte privado que realiza, celebrando los mismos en los términos del art. 1280 del CCCN. Respecto del

Código de Tránsito indicó que aquél en ningún momento exige que los contratos de transporte se limiten a la forma del taxi o remis, ni tampoco prevé una habilitación, permiso o autorización para celebrar el contrato de transporte privado como sí hace en otros casos puntuales como el servicio de transporte de colectivo, el de taxis o recreacionales. Hizo referencia a diferentes aplicaciones tecnológicas que funcionan sin reparos por parte de las autoridades gubernamentales tales como servicios de mensajería y llamadas, y de corretaje inmobiliario (v. páginas 46/49).

Asimismo, refirió que asimilar el transporte privado a un servicio público es conceptualmente incorrecto, resultando irrazonable e inconstitucional (v. página 50 y siguientes). Así detalló que no es un servicio público, que no cuenta con tarifa prefijada por el GCBA, sino que la misma es “*libremente convenida con el pasajero*” (cfr. Página 51), que la aplicación UBER “*sugiere un precio por el viaje que está basado en una tarifa variable en relación al tiempo y distancia que el trayecto insume*”. Además, agregó que el precio no se ve reflejado en un taxímetro, sino que lo hace en la aplicación, que “*podría llegar a transportar más de 4 pasajeros utilizando la aplicación móvil si las condiciones del vehículo lo permiten, es decir, si el vehículo tuviera más de 4 plazas aptas para transportar personas*” (v. página 52).

También, indicó que los socios conductores de UBER no recogen pasajeros en la vía pública de forma aleatoria, sino que buscan solo aquellas personas que han sido previamente individualizados en el sistema como usuarios que los contactan previamente usando la aplicación y cuyo viaje aceptan libre y voluntariamente. Luego, se diferenció del sistema de remises (v. página 52/54).

Por otra parte, analizó en el punto “4.6” las violaciones constitucionales respecto del reparto de competencias. Adujo que los gobiernos locales no pueden tener entidad suficiente para decidir quiénes y cómo se celebran contratos de transporte y quiénes no, pues “*mal podría pensarse que los gobiernos locales pueden, por medio de un esquema de habilitaciones y autorizaciones, prohibir a dos personas particulares celebrar un contrato de transporte en el marco del CCCN si no lo hacen bajo el régimen de taxis, remises o transporte colectivo de pasajeros. Admitir semejante facultad sería tan absurdo como permitir que las provincias pudiesen determinar que sólo puedan prestar locaciones de servicios aquellas personas autorizadas por la provincia, o que sólo pueden ser locatarios de obra aquellos habilitados a tal fin*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

por el gobierno local" (v. página 55). En apoyo de su postura citó variada jurisprudencia de la CSJN (v. páginas 55/58). Vinculado con este apartado, hizo mención de la violación del principio de supremacía del orden jurídico nacional por sobre los ordenamientos locales, refiriendo que el GCBA intenta "modificar" el CCCN agregando a los artículos 1280 y concordantes un requisito no previsto por ellos, citando también jurisprudencia en su apoyo (v. páginas 59/64).

En el apartado "4.6.3.1." hizo referencia a la solicitud de bloqueo de la aplicación y de su sitio web en el marco de una investigación contravencional local (v. páginas 67/77). Luego, hizo un análisis de las normas que consideró violentadas respecto de los derechos de usuarios y consumidores (v. apartado "4.7", página 77 y ss.) y concluyó que la plataforma UBER es de mayor calidad que otros servicios disponibles, que es más seguro, que el pasajero recibe información precisa sobre el tiempo que tardará el vehículo en recogerlo y de las condiciones y datos identificatorios del mismo. Que además cuenta con la posibilidad de evaluar el viaje y que es más económico que el servicio de taxi o remis.

Posteriormente, mencionó los derechos constitucionales de propiedad privada y libertad económica, libertad de ejercer industria lícita (como el servicio de transporte privado) que se ven vulnerados los conductores de UBER (v. página 79 y ss.). también refirió que se violentó su derecho de igualdad ante la ley, "*pues bien, en el presente caso la pretensión de extender las exigencias del régimen de taxis y remis al transporte privado de personas viola abiertamente [su] derecho a la igualdad en tanto se pretende efectuar una asimilación injusta (...) en tanto, (...) se trata de situaciones objetivamente diferenciadas*" (v. página 85).

Así también, indicó que se ven vulnerados sus derechos como persona mayor de edad y la ilegítima discriminación (v. punto 4.8.3 a páginas 85/91) citando en su apoyo la

ley nº 5261 contra la Discriminación, y la ley nº 5420 de Adultos Mayores. Ello encuentra contradicción con lo previsto en el art. 3.2.14 del Código de Tránsito de la CABA el cual dispone una restricción para obtener licencias de conductor clase C, D, o E para mayores de 65 años. Entendió en ese sentido, que respecto de su situación particular se generaría una “*doble inconstitucionalidad*”.

Finalmente, señaló la violación del principio de progresividad de los derechos y la prohibición de regresividad en el punto 4.8.4 de su demanda y del principio de interpretación restrictiva de las regulaciones al derecho de propiedad y libertad económica en el punto 4.9. En este último, sostuvo que “*prohibir, sin ningún fundamento legal, celebrar un contrato que se encuentra permitido en el CCCN sería el equivalente a privar a un habitante de hacer lo que la ley no prohíbe*” y que “*quienes utilizamos la aplicación móvil UBER celebramos contratos privados de transporte que de ningún modo ofenden ni el orden ni la moral públicas, y mucho menos perjudican a un tercero*” (v. página 98).

Amplió la prueba oportunamente ofrecida, hizo reserva de acudir al Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad por vía de recurso de inconstitucionalidad y finalmente, solicitó se dicte sentencia haciendo lugar a la acción declarativa de certeza en todos sus términos, con costas.

IX. Luego, el Tribunal tuvo por readecuada la demanda y se dio vista nuevamente al Ministerio Público Fiscal, que emitió el pertinente dictamen (v. páginas 107 y 115²⁶, respectivamente).

Seguidamente, el Juzgado advirtió que la parte actora había introducido junto con su pretensión meramente declarativa de certeza una petición de condena de no hacer, por lo que se ordenó el libramiento de oficio a la Secretaría General del fuero a fin de que re caratule la presente causa como Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa (v. pág. 117 del segundo cuerpo digitalizado, archivo 2016_2411_0_2).

²⁶ Allí observó la Sra. Fiscal que destacó que ‘’la pretensión deducida en el punto 1.1 (b) del escrito obrante 206/253 es un pedido dirigido a que le tribunal ordene determinado accionar al Gobierno de la Ciudad lo cual estaría ínsito en el 1.1 punto (a) donde pretende que se declare –entre otras cosas- que la actividad que quiere desarrollar el actor es lícita. Dicha circunstancia debería ser tenida en cuenta por VS al sentenciar’’.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Asimismo, el 31 de mayo de 2016 se proveyó: “*La medida cautelar solicitada en estos actuados por la parte actora: i) resulta antitética con la dictada en el expediente “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra Autoridad Administrativa”, Expte. C3065-2016/0, por lo que concederla resultaría una contradicción con la decisión que adopté en la mencionada causa; y ii) el Sr. Travers ya impugnó esa cautelar (cfr. fs. 526/551 del expediente C3065-2016/0), cuando se presentó como tercero litisconsorcial y planteó recurso de reposición con apelación en subsidio en el expediente C3065-2016/0 contra la resolución de fecha 13/04/2016, en el cual se desestimó el primer recurso articulado y se concedió el de apelación planteado en subsidio. Por lo expuesto, corresponde estar al trámite y actividad desplegada por el Sr. Travers en la causa C3065-2016/0 y desestimar la medida cautelar planteada en el presente expediente.*” (v. pág. 121 del segundo cuerpo, archivo 2016_2411_0_2).

La parte actora interpuso recurso de apelación contra dicha decisión (v. pág. 123, del archivo 2016_2411_0_2), el cual fue concedido por el suscripto a página 125 del segundo cuerpo digitalizado. La Cámara se expidió en el incidente “*TRAVERS JORGE CONTRA GCBA SOBRE INCIDENTE DE APELACION*” Número: C2411-2016/1’ el 10/11/2016 (v. actuación nº 4319292/2016 del Expte. 2411/2016-1). Allí resolvió: “*1) Hacer lugar al recurso de apelación planteado por la parte actora a fs. 304/306 vta. y, en consecuencia, revocar la providencia dictada a fs. 269, punto IV. 2) Declarar insustancial el tratamiento del recurso de apelación cuya copia obra a fs. 225/250 por el motivo expresado en el considerando 4º (i). 3) Rechazar el recurso de apelación planteado por el Sr. Travers a fs. 218 y 271/302 vta. 4) Imponer las costas en el orden causado por ambos recursos. Respecto del primero de los aquí tratados (fs. 304/306 vta.) porque, al cabo, no medió sustanciación. En cuanto al segundo (fs. 218 y 271/302*

vta.), en atención a la forma en que se resuelve, sobre todo tomando en cuenta que medió una situación sobreviniente al planteo del recurso, esto es, la resolución dictada por esta sala y a la que aquí se remite para resolver esta apelación (arts. 62 y 63 CCAyT)."

X. Seguidamente, se agregó copia de *la resolución ordenatoria* dictada en la causa principal (v. págs. 131/145 del segundo cuerpo del expediente digital, archivo 2016_2411_0_2).

Contra dicha decisión la parte actora interpuso recurso de apelación. Expresó que "si bien la referida resolución fue dictada en la causa 'SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD AMIDNITRATIVA' Expediente C3065-2016/0, obra agregada en copia certificada en estos autos por orden de V.S, que además dispuso que mi representada queda impedida de realizar nuevas presentaciones en la causa mencionada" (v. pág. 157 del ED, archivo 2016_2411_0_2).

La Sala II de la Cámara **resolvió**: "1) Hacer lugar parcialmente al recurso de apelación planteado por el Sr. Travers. En consecuencia: a) dividir el frente actor de usuarios de la aplicación UBER (pasajeros y conductores) en dos subclases, constituyéndose en representante de los conductores el Sr. Travers y asignar al Dr. Alberto Bianchi la asistencia letrada de este grupo; b) admitir la intervención del Sr. Travers como tercero en el marco del trámite de los expedientes C3065-2016/0 y C3110-2016/0; c) disponer que los planteos que se efectúen en torno de la legitimación para obrar y la representación adecuada se resuelvan de modo conjunto, en los términos indicados en el considerando 6°. 2) Rechazar, con el alcance dado en el considerando 3°, el recurso de apelación en cuanto a la declaración –en esta oportunidad– de que no media controversia. 3) Ordenar al juzgado de trámite que informe a la CSJN acerca de la tramitación de los presentes actuados de conformidad con las pautas fijadas en el Reglamento de Registro Público de Procesos Colectivos creado a través de la Acordada 32/14. 4) Imponer las costas en el orden causado en atención a las particularidades del caso y a lo novedoso de las cuestiones aquí involucradas (arts. 62 y 63 CCAyT). Regístrese y notifíquese por Secretaría. Córrase vista al Ministerio Público Fiscal ante la Cámara a los efectos de que tome conocimiento de lo aquí resuelto. Oportunamente, devuélvase." (v. resolución de fecha 10 de noviembre de 2016, páginas 335/343 del ED, archivo 2016_2411_0_2).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Para resolver así, entendió que era razonable en esa etapa primaria del proceso “...que la representación adecuada de los conductores que pretenden utilizar la aplicación UBER sea ejercida por quien se encuentre en mejores condiciones de abocarse a la defensa específica de los presuntos derechos vulnerados. Por tanto, habida cuenta de que, entre los sujetos que integran el frente actor en pos de que la aplicación UBER pueda ser utilizada, el Sr. Travers es el único que dirige su defensa en favor de que se declare legítima la actividad desplegada por los conductores de vehículos que hacen uso de aquélla, es que resulta atendible el agravio en consideración. Como corolario de eso, PROCONSUMER ejercerá la defensa de los derechos de los usuarios-pasajeros en el expediente pertinente, mientras que el Sr. Travers hará lo propio en cuanto a los usuarios-conductores en aquellos procesos en que intervenga. Lo decidido, por lo demás, no debería afectar el desarrollo de los procesos, tal y como el magistrado de grado ha diagramado su trámite. En ese marco, corresponde revocar el segundo párrafo del punto 1º de la parte dispositiva de la resolución recurrida, en el sentido de que el frente actor que aúna a usuarios de la aplicación UBER (pasajeros y conductores) deberá ser dividido entre ambos. Por tanto, la representación de los conductores quedará a cargo del Sr. Travers y la asistencia letrada, del Dr. Alberto Bianchi, siendo que, en este primer análisis del punto en cuestión, aparece fundado y acreditado en autos que se encuentra en condiciones de asumir dicha tarea.”

Respecto de la intervención del Sr. Travers como tercero en las causas nº C3065-2016/0 y C3110-2016/0, señaló que “Si bien el tribunal no desconoce que, conforme fue diagramado el trámite de los procesos en la resolución recurrida (más luego del criterio adoptado en el considerando que antecede), todos los involucrados contarán con la posibilidad de exponer y fundar sus posturas y acreditar los hechos invocados en sus escritos constitutivos, es claro que no es el mismo rol el que puede ejercerse como reclamante que como contradictor de la pretensión

seguida por quien reclama. Es decir, aun cuando en el escrito de demanda el recurrente expusiera en términos positivos todo aquello que considera tiene que ser evaluado en las actuaciones que promueve, es parte de su derecho negar hechos y/o contradecir argumentos fácticos y jurídicos que podrían incidir en una decisión cuyos efectos eventualmente lo alcanzarían. En tal contexto, no parece redundante actuar en ambos procesos: en uno como reclamante y en otro como contradictor, asumiendo el rol que le quepa en cada uno. En última instancia, lo cierto es que se dictará una sentencia única que comprenderá las posturas de todos los involucrados, ya sean como parte actora, demandada o terceros. No se observa tampoco en este aspecto que lo decidido pudiera incidir negativamente en el desarrollo ordenado de los procesos en juego, siendo que, además, lo que se encuentra en discusión es la posibilidad de ejercer el derecho de defensa de manera integral. Frente a esa circunstancia, el tribunal estima que debe optarse por la decisión que menos afecte dicha garantía, y es por eso que corresponde decidir en el sentido indicado.” Y continuó diciendo que “De modo que la exclusión determinada por el juez de grado respecto de todo acto posterior al aludido resultaría irregular aun en el marco de un proceso del alcance que lleva éste. Es que, al cabo, el debido proceso exige conducirse con reglas claras que permitan a quienes intervienen en el proceso intervenir en un marco de previsibilidad suficiente de forma que desarrollen sus estrategias conforme a pautas y estándares regulares de actuación.”

También indicó la Cámara en la citada resolución que, “...asimismo, así como lo dispuso esta sala –con licencia de la Dra. Schafrik de Núñez– en el proceso “Asociación Docentes de Enseñanza Media y Superior ADEMYS c/ GCBA y otros s/ amparo” (expte. A6529-2014/0), del 26/02/16, se considera adecuado informar a la CSJN la existencia del conjunto de procesos colectivos en los que se debaten aspectos atinentes a la aplicación UBER. Si bien este tribunal no desconoce que aún no se habría celebrado el convenio pertinente con la CSJN a los efectos de implementar un sistema que permita “... compartir la información almacenada y facilitar el acceso recíproco e ilimitado a los registros respectivos” (conf. este último Tribunal, Acordada 32/14, v. cons. 4º), a los fines allí previstos se considera pertinente que, de todos modos, el juzgado de trámite informe al Máximo Tribunal federal lo concerniente a los actuados aludidos en el párrafo precedente de acuerdo con las pautas fijadas en el Reglamento de Registro Público de Procesos Colectivos regulado a través de dicha acordada.”



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

XI. En las páginas 419/424 del segundo cuerpo digitalizado, archivo 2016_2411_0_2, se encuentra agregada copia certificada de la resolución dictada el 23 de agosto en la causa “ASOCIACIÓN PROTECCIÓN CONSUMIDORES DEL MERCADO COMUN DEL SUR PROCONSUMER CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE ACCION MERCMAENTE DECLARATIVA”, expte. Nro. C2410/2016/0. Allí dispuse: ‘‘1) Levantar las suspensiones dispuestas en el presente proceso, de conformidad con lo expresado en el considerando III, punto (i). 2) Proceder a la confección por Secretaría del edicto y de los oficios ordenados en la resolución del 13 de junio del 2016, considerando XVI, puntos 1 y 4, con las salvedades expuestas en el considerando III, punto (ii). 3) Comunicar a la Corte Suprema de Justicia de la Nación acerca de la tramitación del presente proceso colectivo, de conformidad con lo dispuesto en el considerando III, punto (iii). 4) Agregar copia certificada de la presente resolución en las causas “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra el GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C3065-2016/0, “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C3110-2016/0, “Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa” Expte.:C2410-2016/0, “Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C2411-2016/0, “Fuente Martin Raúl c/ GCBA y Otros s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa”, Expte. N° A16152-2016/0, “Veiga Diego c/ GCBA s/ Acción Meramente Declarativa” Expte. N° C18335-2016/0 y “Aguiar, Gonzalo c/ GCBA s/ Acción Meramente Declarativa”, Expte. N° 2246/2017-0.”.

XII. Luego, el 24 de noviembre de 2017 la causa fue remitida a la Cámara de Apelaciones –en atención a lo requerido por el tribunal de alzada en el marco de la causa

principal, "SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE OTRAS DEMADNAS OCNTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA", EXP 3065/2016/0- (v. págs. 444/447 del ED) y devuelto el 26 de abril del 2018.

XIII. Luego de algunas incidencias procesales, mediante actuación nº 1607214/2021 se hizo saber que el primer cuerpo del expediente digitalizado se encontraba a disposición para su consulta como adjunto de la actuación 1439695/21 y el segundo cuerpo bajo el siguiente link: <https://drive.juscaba.gob.ar/s/txNSib6s9F5QaLN> conforme lo que surge de la nota de envío nº 16998354/21 efectuada por la Mesa de Digitalización.

Asimismo, de lo informado y el expediente digital se corrió traslado a las partes por el plazo de diez (10) días al solo efecto de que puedan verificar que la digitalización no ofrece omisiones o problemas de lectura. Además, se hizo saber que transcurrido dicho plazo, y en caso de silencio, se reanudarían automáticamente los plazos generales del proceso y, además, las partes tendrán la carga de requerir, en su caso, el proveimiento de las peticiones que hubieran sido presentadas antes o durante el trámite de digitalización, todo ello, "*sin perjuicio de las cuestiones que de oficio pudiese instar el tribunal*".

XIV. Mediante actuación nº 2284808/2021, en lo que aquí interesa, la parte actora informó el fallecimiento del Sr. Jorge Travers y solicitó que se tuviera por presentado al Sr. Oscar Fabian Portillo, DNI 22167549, en su carácter de integrante de la subclase "conductores" en el marco de este subproceso colectivo.

A dicha presentación, el tribunal tuvo presente lo manifestado respecto del fallecimiento del Sr. Jorge Travers y se consideró que en razón de que "*el representante adecuado de la clase pueden ser sustituido siempre y cuando se mantenga la calidad de miembro del colectivo, atento lo informado y las razones expuestas por el Dr. Alberto B. Bianchi, en su carácter de asistente letrado de la subclase "socios-conductores", corresponde tener por sustituido al Sr. Jorge Travers por el Sr. Oscar Fabián Portillo (DNI 22.167.549), quien pasa a encabezar la representación adecuada de esa subclase*". A su vez, se ordenó la pertinente rectificación del a caratula se puso en conocimiento de la Secretaría General y se agregó copia de la presente y del escrito en cuestión a la causa "SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL y otros CONTRA GCBA y otros SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

AUTORIDAD ADMINISTRATIVA", Número: EXP 3065/2016-0 (v. actuación n° 2298908/2021). Finalmente, se cumplió con la recaratulación de la causa (v. actuación n° 2533020/2021).

4) "SINDICATO DE CONDUCTORES DE TAXI DE LA CAPITAL FEDERAL CONTRA
GCBA Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD
ADMINISTRATIVA – GENERICo" (EXP. N° 3110/2016-0)²⁷

I. El Sr. José Antonio Ibarra, por derecho propio y en su carácter de Secretario General del Sindicato de Conductores de Taxis de la Capital Federal. Junto con su letrada patrocinante Dra. Silvia Elizabeth Nowosad (T°49 F°744 CPACF), promovió la presente acción de amparo -que luce a páginas 3/16 del expediente digitalizado- en los términos de la ley n° 2145 contra la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (en adelante, GCBA), a fin de que se ordene a la demandada que cese en su conducta, manifiestamente ilegítima y arbitraria, de abstenerse de ejercer su obligación como autoridad de aplicación que en forma expresa y determinada le confiere el Código de Transporte (ley n° 2148) y se disponga que la empresa UBER B.V cese toda actividad y convocatoria a conductores para el traslado de pasajeros en forma irregular y onerosa, que realiza a través de los diferentes medios masivos de comunicación y "links" en páginas de internet

²⁷ Las constancias digitales del citado expediente obran como adjuntos en la actuación n° 1439624/2021 en un cuerpo.

(driver.uber.com/argentina) y aplicaciones móviles. Adujo que los afiliados del Sindicato de Conductores de Taxis de la Capital Federal, a los fines de prestar el servicio público de taxis, deben cumplir con los requisitos previstos por la ley nº 3622, incorporada al Código de Tránsito y Transporte de esta Ciudad, en el Título Décimo Segundo (*"Del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro – Taxis"*). Al respecto, indicó que deben cumplir con una serie de exigencias, tales como poseer el *"Registro Profesional de Conducir"*, demostrar la inexistencia de antecedentes penales, aprobar anualmente el *"Curso de Capacitación Profesional"* y el examen psicofísico, y cumplir con el pago de las cargas sociales, del seguro de vida obligatorio, de patentes, seguros, libre deuda, A.R.T., así como también de las cargas impositivas, entre muchas otras.

Indicó que al momento de la interposición de la demanda, la empresa UBER B.V se encontraba en plena tarea de reclutamiento de choferes, sin que estos postulantes cumplan con la reglamentación vigente e inclusive con lo dispuesto por la ley de tránsito (ley nº 24449) Destacó que la firma UBER B.V intenta, a través de medios publicitarios, *"ofrecer una nueva modalidad de trabajo, lo que comúnmente se conoce como 'trabajo en negro', habida cuenta que no se encuentra comprendido dentro de un marco regulatorio"* (cfr. página 5 del expediente digital) y que en el supuesto en que se llevara a cabo esta propuesta, todos los taxistas se encontrarían sumamente perjudicados ya que no sólo se violaría el principio de igualdad ante la ley, sino que también se vulneraría el derecho alimentario, a trabajar y a la seguridad.

Fundó en derecho, ofreció prueba e hizo reserva del caso federal. Solicitó, medida cautelar, hizo reserva de caso federal y concluyó con el petitorio de rito.

A páginas 19/423 adjuntó la prueba documental.

II. A páginas 449/453 luce la resolución del día 15/04/2016 en la cual dispuse "1. Estar a lo resuelto en los autos caratulados *"Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ amparo"*, EXP – A3065-2016/0, el 13 de abril de 2016. 2. Extraer fotocopia de la resolución en cuestión y, previa certificación por el actuario, agregarla en los presentes autos. 3. Intimar a la actora para que en el plazo de diez (10) días aperciba su demanda, bajo apercibimiento de ordenar el archivo de las actuaciones. 4. Declarar la acumulación de los



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

presentes autos a los caratulados “Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ amparo”, EXP – A3065-2016/0. En consecuencia, remítanse estos autos a la Secretaría 30 de este juzgado para su tramitación (...). Esta resolución fue apelada por la parte actora (cfr. páginas 499/507), recurso que fue concedido a página 511 y ordené la formación del respectivo incidente, el que trámite bajo la carátula “SINDICATO DE CONDUCTORES DE TAXI DE LA CAPITAL FEDERAL CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE INCIDENTE DE APELACION - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” nº 3110/2016-1²⁸.

III. A páginas 527/534 procedió a reconducir su escrito de inicio, dando por reproducidos todos y cada uno de los términos de la demanda de amparo incoada por el “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal c/GCBA y otros s/Amparo” nº 3110/16, solicitando se tenga por presentada como demanda ordinaria. Fundó en derecho, ofreció prueba e hizo reserva de caso federal. A páginas 535 el 18/05/2016 tuve por reconducida la demanda, entre otras cuestiones.

IV. Finalmente a páginas 555/628 se presentó el Sr. Travers, e interpuso recurso de reposición con apelación en subsidio contra la resolución del día 15/04/2016, a lo que el día 30/05/2016 dispuse que daría intervención al peticionante al solo efecto de tratar su presentación, como tercero “potencialmente afectado por la medida” que había sido dictada en el expediente nº 3065-2016/0, y “actuando provisoriamente como litisconsorte pasivo hasta tanto

²⁸ A páginas 397/406 de fecha 06/09/2016 del adjunto de la actuación nº 1439629/2021 –expediente nº 3110/2016-0 la Cámara de Apelaciones del fuero resolvió en lo que aquí interesa “(...) 3. Rechazar el recurso de Apelación planteado por Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal a fs. 145/149 del incidente “Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal c/GCBA y otros (3110/2016/1).”

se resuelva la ordenación colectiva de los frentes". Respecto del recurso planteado, dispuse que en atención a que el mismo resultaba una díplica innecesaria y por lo tanto, dispendiosa, de la actuación ya generada por quien aquí se presentó como tercero, tal como lo hizo en el expediente nº 3065-2016/0, por lo que rechacé in limine la reposición con apelación en subsidio planteada por Travers (v. página 629; actuación nº 3548336/2016).

V. Por último, mediante actuación nº 1622402/2021 se cumplió con la digitalización de la causa, la cual luce como adjunto de la actuación nº 1439624/2021.

5) "FUENTE, MARTIN RAUL CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO” (EXP. N° 16152/2016-0)"²⁹

I. A páginas 2/122 del primer cuerpo digitalizado, luce el escrito de inicio. Allí, se presentó el Sr. Martín Raúl Fuente –por derecho propio en su carácter de “prestador independiente y ocasional de un servicio privado de transporte, con el patrocinio letrado del Dr. Alberto B. Bianchi Tº 25 Fº 970 CPACF- e inició la presente acción de amparo contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (en adelante GCBA y ORSNA, respectivamente) a efectos de que se ordene a las demandadas que “*no prohíban, impidan, obstaculicen, restrinjan o afecten de cualquier modo y por cualquier medio, la libre celebración y ejecución del contrato privado de transporte de pasajeros (artículo 1280 y ss. CCCN), valiendo[se] para ello de la aplicación móvil UBER –u otras de similares características que en el futuro estén disponibles en el país- que [le] permite contactar[se] con potenciales pasajeros previamente identificados*”.

Subsidiariamente, solicitó que se declarara la inconstitucionalidad de toda norma jurídica general o acto administrativo individual, emanado del GCBA y/o ORSNA, incluyendo, sin limitación, a aquellas vinculadas o referidas a la prestación del servicio público de taxis o remises, que pretendan ser ilegítimamente aplicadas a quienes celebran el contrato de transporte por pasajeros utilizando la aplicación móvil de Uber –u otras de similares características que en el futuro estén disponibles en el país-, en particular las del

²⁹ Las constancias digitales del citado expediente obran como adjuntos en la actuación nº 1439708/2021 en tres cuerpos.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Código de Tránsito y Transporte de la CABA, del Régimen de Faltas de la CABA establecido por la ley N° 451, del Decreto 958/92, la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 269/98, y la Resolución ORSNA N° 200/98. Todo ello, con costas.

En relación a su situación laboral y personal actual, expresó que desde hace "varios años" presta servicios para estudios jurídicos logrando un ingreso promedio de quince mil pesos (15.000) mensuales. Agregó que tiene 38 años, es casado y padre de un hijo y que con el ingreso mencionado debe mantener al grupo familiar.

Refirió que por el actual contexto económico del país la situación económica de su familia se ha agravado y frente a estas circunstancias tuvo que recurrir a una fuente adicional de ingresos que le permita llevar una vida "*austera pero digna*". Continuó diciendo que se dedica al transporte privado de personas conocidas, vecinos, parientes y amigos, en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires y entre esta ciudad y el Aeropuerto de Ezeiza. Explicó que dicha tarea la realiza por cuenta propia y de forma independiente, pero que ahora contaba con la "*inestimable ayuda de la aplicación móvil [UBER]*".

Manifestó que si las autoridades del GCBA hicieran efectiva la prohibición de la actividad que realiza o de cualquier modo restringieran el uso de la aplicación Uber que utiliza, o bien el ORSNA le impidiera acceder al Aeropuerto de Ezeiza para dejar pasajeros que se dirigen a él desde la CABA se verían frustrados sus derechos constitucionales a ejercer una actividad lícita y, en consecuencia, de una fuente de ingresos con los que hoy cuenta para poder subsistir con menos rigores económicos.

Por otra parte, solicitó que cautelarmente se ordenara al GCBA y al ORSNA que, hasta el momento que recayera sentencia definitiva en esta acción, se abstuvieran de

aplicar a su respecto cualquier disposición o regulación de carácter general o individual, relativa al servicio público de taxis o de remises (o de cualquier otro servicio de transporte distinto al transporte privado), por medio de la cual se prohíba, restrinja, limite, obstaculice o sancione (incluso a través de multas y/o secuestros de vehículos) el transporte privado que ocasionalmente realiza, o de cualquier otro modo le impidan celebrar y ejecutar libremente contratos de transporte privado en los términos de los artículos 1280 y ss. del CCCN, valiéndose para ello de la aplicación móvil Uber –u otras de similares características que en el futuro estén disponibles en el país- que le permite contactarse con potenciales pasajeros previamente identificados.

Luego, relató el modo en que opera la aplicación móvil Uber, y en el punto “2.3” hizo mención del accionar del GCBA respecto de la aplicación, indicando que adoptaron una actitud sumamente hostil, y manifestaron que estaba prohibido y que su utilización es ilegal. A continuación, desarrollo la legitimación activa y pasiva (v. páginas 65/68), señaló la procedencia de la vía del amparo preventivo en el punto “5” y “6”. También adujo e este punto que *“ninguna de las normas del CCCN referidas al ‘contrato de transporte’ establece que, para celebrar un contrato de transporte privado, sea necesaria una licencia de taxi o de remis. De hecho ni siquiera exige el CCCN una habilitación, autorización, permiso o licencia de una autoridad gubernamental local para celebrar el contrato privado de transporte, aunque las autoridades locales podrían eventualmente exigirlo en condiciones razonables que no impliquen una violación del contenido esencial del derecho de propiedad y libertad económica …”* (v. página 72 del primer cuerpo). Luego, desarrolló argumentos sobre el contrato de transporte privado que presta el actor (v. página 73 y ss.). Asimismo, indicó en el punto “6.6.” que si se admite la tesis del GCBA que todo transporte de personas, aunque sea privado, si no es autorizado o habilitado como taxi o remis por el gobierno local está prohibido o es ilegal, entiende que se estaría violando el reparto de competencias constitucionales entre la Nación y los gobiernos locales pues de acuerdo al art. 75 inc. 12 de la CN le correspondería al Congreso dictar la legislación común (v. página 82).

Luego desarrolló argumentos sobre la violación del principio de supremacía del orden jurídico nacional por los ordenamientos locales, de los derechos de los usuarios y



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

consumidores (v. páginas 91/92), del derecho a la propiedad y libertad contractual (v. páginas 92/96).

Por último, solicitó medida cautelar (v. punto 7), hizo un planteo de inaplicabilidad de la ley 26854 (v. punto 8), ofreció prueba, planteó cuestión federal y concluyó con el petitorio de rito.

II. Inicialmente, la causa quedó radicada por ante el Juzgado Federal en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo de Lomas de Zamora N° 3, Secretaría 9. A páginas 124/133 del primer cuerpo digitalizado, el Tribunal rechazó la medida cautelar solicitada por la parte actora.

III. Por conducto de la resolución de páginas 174/179 el Juzgado previniente declaró su incompetencia para seguir entendiendo en la causa y ordenó su remisión a la Justicia en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Allí se expresó que “*al ser todas las manifestaciones, declaraciones públicas y sanciones aplicadas provenientes del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, no cabe duda alguna de que el único lugar en que las amenazas inminentes y los actos lesivos denunciados por el amparista en el escrito de inicio, se han exteriorizado, se exteriorizan y producen sus efectos, es el ámbito territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Si bien el ORSNA reviste el carácter de autoridad pública nacional, no existen en el caso de marras actos lesivos o amenazas inminentes que se exterioricen hayan tenido sus efectos o puedan tener efectos dentro del ámbito territorial de este juzgado federal.*” (v. página 177 del primer cuerpo). La parte actora apeló dicha resolución a través de la presentación de páginas 182/208).

IV. A páginas 369/370, obra el Dictamen de la Fiscalía General por ante la Cámara Federal de Apelaciones de La Plata. Allí, el Sr. Fiscal -y en lo que aquí interesa- sostuvo que “[c]on relación al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) también demandado en autos, si bien el mismo revista carácter de autoridad pública nacional, no surge del legajo actos lesivos o amenazas inminentes que se exterioricen, o que tengan efectos dentro del ámbito territorial del Juzgado Federal de Lomas de Zamora, por lo que deviene también su incompetencia”.

A su vez, a páginas 373/376, obra la resolución de la Cámara Federal de Apelaciones de la Plata. Allí se compartió el criterio adoptado por el Sr. Fiscal y se lo tuvo por reproducido.

Finalmente, a página 44 del segundo cuerpo digitalizado se ordenó la remisión de la causa a la Justicia Contenciosa Administrativa y Tributaria de la Ciudad de Buenos Aires.

V. Una vez radicada la causa ante este Juzgado -y cumplidas las notificaciones pendientes al ORSNA de las sentencias de fs. 225/227 y 325/326 del expediente físico- procedió a dictaminar el Ministerio Público Fiscal a páginas 86/92 el 28/09/2016.

VI. En esos términos, el día 30/09/2016, dicté la resolución obrante a páginas 96/102 a través de la cual **resolví** “1. Declararme incompetente para entender en autos respecto de la pretensión de la parte actora dirigida contra el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos en los términos del considerando VI de la presente. 2. Intimar al frente actor para que en el plazo de diez (10) días adecue su demanda, bajo apercibimiento de ordenar el archivo de las actuaciones.”

La parte actora a páginas 128/180 del segundo cuerpo y 2/100 tercer cuerpo digitalizado, procedió a cumplir la intimación y adecuo su demanda bajo la forma de una acción declarativa modificó el objeto y amplió la prueba.

En tal sentido refirió que la acción de amparo dirigida ahora contra el GCBA se presenta bajo la forma de una acción declarativa de certeza de carácter individual en los términos del art. 277 del CCAyT, con el objeto de que: “(a) se declare que (i) el transporte



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

privado que realizo valiéndome de la aplicación móvil de UBER es una actividad lícita, que no reviste el carácter de ‘servicio público’ ni está sujeta a las regulaciones específicas que comprenden otras actividades bien distintas (como los taxis, los remises o la venta en la vía pública); (ii) los servicios que conectan por medio de la aplicación móvil de UBER a conductores (socios UBER) – como yo- con pasajeros, quienes celebramos contratos privados de transporte, no se encuentran prohibidos por ninguna norma vigente dictada por el GCBA; (iii) la relación contractual que rige tales contratos está comprendida en los artículos 1280 y concordantes del Código Civil y Comercial de la Nación (en adelante CCCN); (iv) no se requiere para celebrar y ejecutar este contrato particular, un permiso o licencia otorgada por el GCBA, salvo las que se refieren a la habilitación del vehículo para transitar por la vía pública; y (b) se ordene al GCBA que, como consecuencia de lo anterior, se abstenga de impedir la actividad que realizo u obstaculizarla, restringirla o afectarla de cualquier modo y por cualquier medio (incluso a través de multas y/o secuestro de vehículos), sin perjuicio de la facultad de la Legislatura de la CABA (único titular de las facultades de regulación que derivan del poder de policía local) de dictar una regulación legal específica que regule expresamente sus pormenores y características particulares de funcionamiento de un modo razonable que en modo alguno desnaturalice, restrinja u obstaculice el contrato previsto en el CCCN y habilite específicamente a las autoridades del Poder Ejecutivo de la CABA para adoptar medidas de esa naturaleza”. (v. página 15 del tercer cuerpo digitalizado)

Subsidiariamente requirió que se declare la inconstitucionalidad de las normas relativas a “otras actividades distintas (en particular del Código de Tránsito de la CABA y/o la Ley n° 451)”, por resultar contrarias al CCCN y afectar sus derechos constitucionales.

También refirió a página 16 que adhiere a la demanda del Sr. Travers presentada en la causa n° 2411-2016/0, solicitando que se reconozca para los socios UBER, condición

que el actor mantiene, una “clase” o categoría procesal independiente, aclarando también que “a todo evento” adhiere al recurso presentado por el Sr. Travers contra lo resuelto por el suscripto el 13/06/2016. También hizo expresa reserva de requerir “*oportunamente*” que se asegure la alternativa de optar por quedar fuera del proceso colectivo como la de comparecer en la misma como parte o contraparte, así como de ejercer dichos derechos (opt in y opt out).

Luego narró los hechos, dio unas nociones del modo en que opera la aplicación móvil de UBER, narró las actitudes del GCBA ante el uso de dicha aplicación, -en similar sentido que la demanda original-. También redactó un apartado sobre la situación posterior al inicio de esta causa y la presentación de un proyecto de ley (v. páginas 24/31). También hizo mención de la admisibilidad de la pretensión de inconstitucionalidad (v. página 39 y ss.) y reiteró la violación de principios de derechos constitucionales de los socios de UBER. Finalmente, ofreció prueba, hizo reservas y cerró con el petitorio.

VII. En fecha 30/11/2016 mediante resolución que luce a páginas 136/142 del tercer cuerpo digitalizado, declaré “*la conexidad de las presentes actuaciones con los autos caratulados “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y Otros c/GCBA s/Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte nº C3065-2016/0, dejando aclarado que conformará el subproceso colectivo integrado por “Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa” Expte. C2410-2016/0 y “Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” Expte.: C2411-2016/0 como se expresó en el considerando VII de la presente y en tanto no se modifique la conformación de esa clase. 2) Suspender el trámite de la presente causa, de conformidad con lo expresado en el considerado VIII. (...)*”.

VIII. Posteriormente, ante una manifestación del frente actor de que en este proceso individual debía darse por terminado de modo “*anormal*” pero sin que se verifique un caso de “*desistimiento*”, resolví el 31/05/2018 mediante resolución de páginas 178/179 que, al existir un representante adecuado de la subclase “*socios conductores de Uber*” (cfr. la subdivisión que realizó la Cámara el 10/11/2016 en el expediente nº 2411-2016/0) resulta fútil y dispendioso agregar al expediente 2411-2016/0 constancias que no modifican en nada la posición de la subclase, ni controvieren el carácter, que como



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

representante adecuado de la referida subclase ostenta el Dr. Alberto Bianchi. Asimismo, hice referencia a la resolución del 23/08/2017 en el marco del expediente n° 2410-2016/0 – resolución confirmada por la Sala II de la Cámara de apelaciones del fuero en fecha 29/12/2017- en la que señalé que “*los actores de las causas ‘Fuente’, ‘Veiga’ y ‘Aguiar’ integran el frente actor de usuarios de la aplicación UBER sub-clase de conductores (cfr. lo dispuesto por la Cámara de Apelaciones en la causa ‘Travers’) (v. considerando II.2), la adhesión expresada resulta redundante.*” Por lo que resolví que corresponde mantener activa en los términos referidos, la presente causa hasta la finalización del proceso colectivo, por lo que se desestima la solicitud de considerar que resulta aplicable el instituto del “*modo anormal de terminación del proceso*”.

6) **“VEIGA, DIEGO CONTRA GCBA SOBRE ACCION MERAMENTE DECLARATIVA”**
(EXP. N° 18335/2016-0)³⁰.

I. A páginas 3/100 del expediente digital, se presentó el Sr. Diego Veiga e inició la presente acción meramente declarativa de certeza contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, GCBA) a efectos de que se declare que “*los servicios que conectan, por medio de la aplicación móvil de UBER, a conductores (Socios UBER) con pasajeros y celebran por este medio contratos privados de transporte (a) no se encuentran prohibidos por ninguna norma vigente dictada por el GCBA; (b) que la relación contractual que los rige está comprendida en los artículos 1280 y concordantes del Código Civil y Comercial de la*

³⁰ Las constancias digitales del citado expediente obran como adjuntos en la actuación n° 1439702/2021 en un cuerpo.

Nación ('CCCN') y (c) no se requiere para celebrar y ejecutar este contrato particular, un permiso o licencia otorgada por el GCBA, salvo las que se refieren a la habilitación del vehículo para transitar por la vía pública".

Subsidiariamente, solicitó que se declarara la inconstitucionalidad de toda norma jurídica general o acto administrativo individual, emanado del GCBA y/o y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (en adelante, ORSNA), incluyendo, sin limitación, a aquellas vinculadas o referidas a la prestación del servicio público de taxis o remises, que pretendan ser ilegítimamente aplicadas a quienes celebran el contrato de transporte por pasajeros utilizando la aplicación móvil de UBER –u otras de similares características que en el futuro estén disponibles en el país-, en particular las del Código de Tránsito y Transporte de la CABA, del Régimen de Faltas de la CABA establecido por la ley N°451, del Decreto 958/92, la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 269/98, y la Resolución ORSNA N° 200/98.

Manifestó que si las autoridades del GCBA hicieran efectiva la prohibición de la actividad que realiza o de cualquier modo restringieran el uso de la aplicación UBER que utiliza se verían frustrados sus derechos constitucionales a ejercer una actividad lícita y, en consecuencia, de una fuente de ingresos con los que cuenta para poder subsistir con menos rigores económicos.

Por otra parte, solicitó que cautelarmente se ordenara al GCBA, a la Prefectura Naval Argentina (en adelante, PFN) y al ORSNA que, hasta el momento que recayera sentencia definitiva en esta acción, se abstuvieran de aplicar a su respecto cualquier disposición o regulación de carácter general o individual, relativa al servicio público de taxis o de remises (o de cualquier otro servicio de transporte distinto al transporte privado), por medio de la cual se prohíba, restrinja, limite, obstaculice o sancione (incluso a través de multas y/o secuestros de vehículos) el transporte privado que ocasionalmente realiza, o de cualquier otro modo le impidan celebrar y ejecutar libremente contratos de transporte privado en los términos de los artículos 1280 y ss. del CCCN, valiéndose para ello de la aplicación móvil UBER –u otras de similares características que en el futuro estén disponibles en el país- que le permite contactarse con potenciales pasajeros previamente identificados.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Hizo referencia a en el acápite “E” a la competencia de la justicia contenciosa administrativa federal, citó los antecedentes laborales y personales del Sr. Veiga, desarrolló un apartado sobre el modo en que opera la aplicación UBER y la actitud del GCBA respecto de dicha aplicación. También señaló que su actividad se encuentra expresamente permitido por el CCCN en su capítulo 7 del Título IV referido al Contrato de Transporte, así como el uso de la vía electrónica como medio de contratación y, que ello está en línea con el Código de Tránsito de la Ciudad. En el punto “B” a página 26 del expediente digitalizado, desarrolló un apartado sobre el contrato de transporte privado que presta el actor y que está previsto en el CCCN. Luego de realizar un análisis comparativo de las diferentes actividades que se llevan a cabo por medio de plataformas digitales, efectuó una distinción entre su actividad y la de los taxis, remises y colectivos de pasajeros y escolares. También analizó variada jurisprudencia, desarrolló un apartado sobre lo que se considera un servicio público -lo cual a su entender no es lo que realizan-, analizó normas de usuarios y consumidores, sobre la violación de la libertad contractual y el derecho de propiedad e igualdad ante la ley.

Fundó la admisibilidad de la vía y de la pretensión de inconstitucionalidad, planteó su medida cautelar, ofreció prueba, hizo reserva de caso federal y concluyó con el petitorio de estilo.

A páginas 103/160 luce la prueba documental del Sr. Veiga. A páginas 169/230 el actor realizó una ampliación de la medida cautelar solicitada, denunció el agravamiento del peligro en la demora como “*consecuencia de la intromisión de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en competencias federales*” y requirió el urgente dictado de su medida.

II. Luego de algunas cuestiones procesales vinculadas con la radicación -el expediente se había iniciado ante la justicia Contenciosa Administrativa Federal y luego, fue remitido a la Justicia Civil y Comercial Federal- y la competencia para entender en el presente expediente, finalmente, quedó radicado ante este Juzgado conforme surge de la página 324 del expediente digital, el día 29/09/2016.

III. Luego de un pedido de aclaración al frente actor dispuesto el 25/10/2016 (v. página 342), mediante escrito que luce a páginas 346/348 aquel frente desistió de las pretensiones dirigidas contra el ORSNA y la Prefectura Naval Argentina por entender que resultaban ajena a la competencia del suscripto, limitada exclusivamente a las que tienen como pretendido el GCBA.

IV. El 02/11/2016 se tuvo por dirigida la pretensión únicamente contra el GCBA (v. página 350) y finalmente, en fecha 02/12/2016 (v. páginas 366/372) **resolví**: “*1) Declarar la conexidad de las presentes actuaciones con los autos caratulados “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y Otros c/ GCBA s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” EXP. N° C3065-2016/0, dejando aclarado que conformará el subproceso colectivo integrado por “Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur-PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa” Expte.: C2410-2016/0 y ‘Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa’ Expte.: C2411-2016/0 como se expresó en el considerando VII de la presente y en tanto no se modifique la conformación de esa clase. 2) Desestimar la medida cautelar solicitada, de acuerdo a los argumentos brindados en el considerando VIII. 3) Suspender el trámite de la presente causa, de conformidad con lo expresado en el considerando IX. 4) Agregar –oportunamente– copia certificada de la resolución dictada en los autos “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y Otros c/ GCBA s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” EXP. N° C3065-2016/0 el día 13 de junio de 2016. (...)*”.

V. Luego, se incorporó copia de la resolución dictada en el marco de la causa n° 2410/2016-0 en fecha 23/08/2017 y, a páginas 406/410 la parte actora requirió, por economía procesal toda vez que había adherido a la acción iniciada por el Sr. Travers, que una vez que se hiciera lugar a la presentación realizada en aquel expediente -n° C2411/2016-0- se dispusiera la terminación anormal del presente proceso con costas por su orden. A páginas 412/413 dispuse el 31/05/2018 que “*I. La unidad de actuación es un recaudo*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

inexorable de orden en un proceso complejo como el presente. Al existir un representante adecuado de la subclase "socios conductores de UBER" (cfr. la subdivisión que realizó la Cámara de Apelaciones del fuero CAyT, el 10 de noviembre de 2016 en el expediente "Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" EXP: C2411-2016/0), resulta fútil y dispendioso agregar al expediente mencionado -C2411-2016/0- constancias que no modifican en nada la posición de la subclase, ni controvierten el carácter, que como representante adecuado de la mencionada subclase, ostenta el Dr. Alberto Bianchi según resolución de la Sala II de la cámara del fuero. Debo recordar que en la resolución ordenatoria del día 13 de junio de 2016 -dictada en el marco del expediente "Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c/GCBA s/Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa" Expte.: C3065-2016/0- dispuso "[u]na vez definidos los representantes adecuados, la participación de los restantes sujetos que integran el frente actor en cada uno de los subprocesos, será subordinada, coadyuvante y restringida, salvo que se planteen en forma fundada intereses divergentes o aspectos no comunes en la defensa de los colectivos que cada uno representa" (v. considerando XII). En atención a que de la resolución del día 23 de agosto de 2017 en el marco del expediente "Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur PROCONSUMER c/GCBA y otros s/Acción Meramente Declarativa" Expte.: C2410-2016/0 -resolución confirmada por la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero en fecha 29 de diciembre de 2017- señalé que "los actores de las causas 'Fuente', 'Veiga' y 'Aguiar' integran el frente actor de usuarios de la aplicación UBER sub-clase de conductores (cfr. lo dispuesto por la Cámara de Apelaciones en la causa 'Travers')" (v. considerando II.2), la adhesión expresada resulta redundante. Por lo expuesto, corresponde mantener cada presentación en su correcto orden y evitar en lo posible la incorporación de presentaciones en el expediente guía de la subclase ("Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad

Administrativa” EXP: C2411-2016/0), pues lo expresado en la presentación a despacho -más allá de su eficacia- logra mantener su función postulatoria en el presente expediente.” Por lo expuesto, ordené mantener activa, en los términos referidos, la presente causa hasta la finalización del proceso colectivo, por lo que se desestima la solicitud de considerar que resulta aplicable el instituto del “modo anormal de terminación del proceso”.

7) “AGUIAR GONZALO CONTRA GCBA POR ACCION MERAMENTE DECLARATIVA” (EXP. nº 2246/2017-0)³¹.

I. A páginas 3/185 se presentó el Sr. Gonzalo Aguiar e inició acción meramente declarativa de certeza contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, GCBA) a efectos de que se declare que *“los servicios que conectan, por medio de la aplicación móvil de UBER, a conductores (Socios UBER) con pasajeros y celebran por este medio contratos privados de transporte (a) no se encuentran prohibidos por ninguna norma vigente dictada por el GCBA; (b) que la relación contractual que los rige está comprendida en los artículos 1280 y concordantes del Código Civil y Comercial de la Nación (en adelante CCCN) y (c) no se requiere para celebrar y ejecutar este contrato particular, un permiso o licencia otorgada por el GCBA, salvo las que se refieren a la habilitación del vehículo para transitar por la vía pública”*.

Subsidiariamente, solicitó que se declarara la inconstitucionalidad de toda norma jurídica general o acto administrativo individual, emanado del GCBA incluyendo, sin limitación, a aquellas vinculadas o referidas a la prestación del servicio público de taxis o remises, que pretendan ser ilegítimamente aplicadas a quienes celebran el contrato de transporte por pasajeros utilizando la aplicación móvil de UBER, en particular las del Código de Tránsito y Transporte de la CABA.

Se refirió a su situación laboral y manifestó que si las autoridades del GCBA hicieran efectiva la prohibición de la actividad que realiza o de cualquier modo restringieran el uso de la aplicación UBER que utiliza se verían frustrados sus derechos

³¹ Las constancias digitales del citado expediente obran como adjuntos en la actuación nº 1439687/2021 en un cuerpo.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

constitucionales a ejercer una actividad lícita y, en consecuencia, de una fuente de ingresos con los que hoy cuenta para poder subsistir con menos rigores económicos.

Por otra parte, solicitó que cautelarmente se ordenara al GCBA, a la Prefectura Naval Argentina (en adelante, PFN) y al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (en adelante, ORSNA) que se abstuvieran de aplicar o sancionar cualquier disposición, vigente o a dictarse de carácter general o individual, por medio de la cual se prohíba, restrinja, limite u obstaculice la libre celebración y ejecución entre conductores y pasajeros del contrato de transporte de pasajeros por medio de cualquiera de las aplicaciones móviles (v. punto I.B.4).

Asimismo, solicitó la citación como terceros del Estado Nacional – Prefectura Naval Argentina y Policía Federal y del ORSNA (v. punto I.D.10).

II. Luego de algunas cuestiones procesales vinculadas con la radicación y la competencia para entender en el presente expediente -pues fue iniciado originalmente ante el fuero civil y comercial federal-, finalmente, quedó radicado ante este tribunal (v. página 274 del expediente digital).

Habiendo dictaminado el Ministerio Público Fiscal (v. páginas 280/284), el 23/08/2017 resolví “1) Declarar la conexidad de las presentes actuaciones con los autos caratulados “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y Otros c/ GCBA s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” EXP. N° C3065-2016/0, dejando aclarado que conformará el subproceso colectivo “Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa”, Expte.: C2411-2016/0 –sub-clase de conductores–, como se expresó en el considerando VII de la presente y en tanto no se modifique la conformación de esa clase. 2)

Desestimar la medida cautelar solicitada, de acuerdo a los argumentos brindados en el considerando VIII. 3) Agregar –oportunamente– copia certificada de las resoluciones dictadas en los autos “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y Otros c/ GCBA s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” EXP. N° C3065-2016/0 el día 13 de junio de 2016 y el 10 de noviembre de 2016 y en el expediente “Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa” EXP. N° C2411-2016, el 10 de noviembre de 2016. (...”).

Posteriormente, a páginas 324/325 la parte actora requirió, dado que había adherido a la acción iniciada por Travers, que se tenga por terminado como modo anormal el presente proceso sin que se verifique un caso de desistimiento. A lo que mediante providencia del 31/05/2018 procedí a desestimar la solicitud del actor, y mantuve activa en los términos referidos en la mentada providencia, la presente causa hasta la finalización del proceso colectivo (v. páginas 326/327).

CONSIDERANDOS:

1. Introducción. Objeto y sujetos del proceso colectivo. Estructura.

El presente proceso colectivo tiene como estructura: **a)** dos procesos colectivos, ahora subprocesos a partir de la conexidad dispuesta entre ellos; ambos subprocesos colectivos tienen un demandado común: el GCBA; **b)** Cada uno de los subprocesos se halla integrado, a su vez, por distintas subclases actoras; y, **c)** todas las pretensiones deben ser resueltas en una sentencia única.

El siguiente esquema representa lo expuesto precedentemente.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

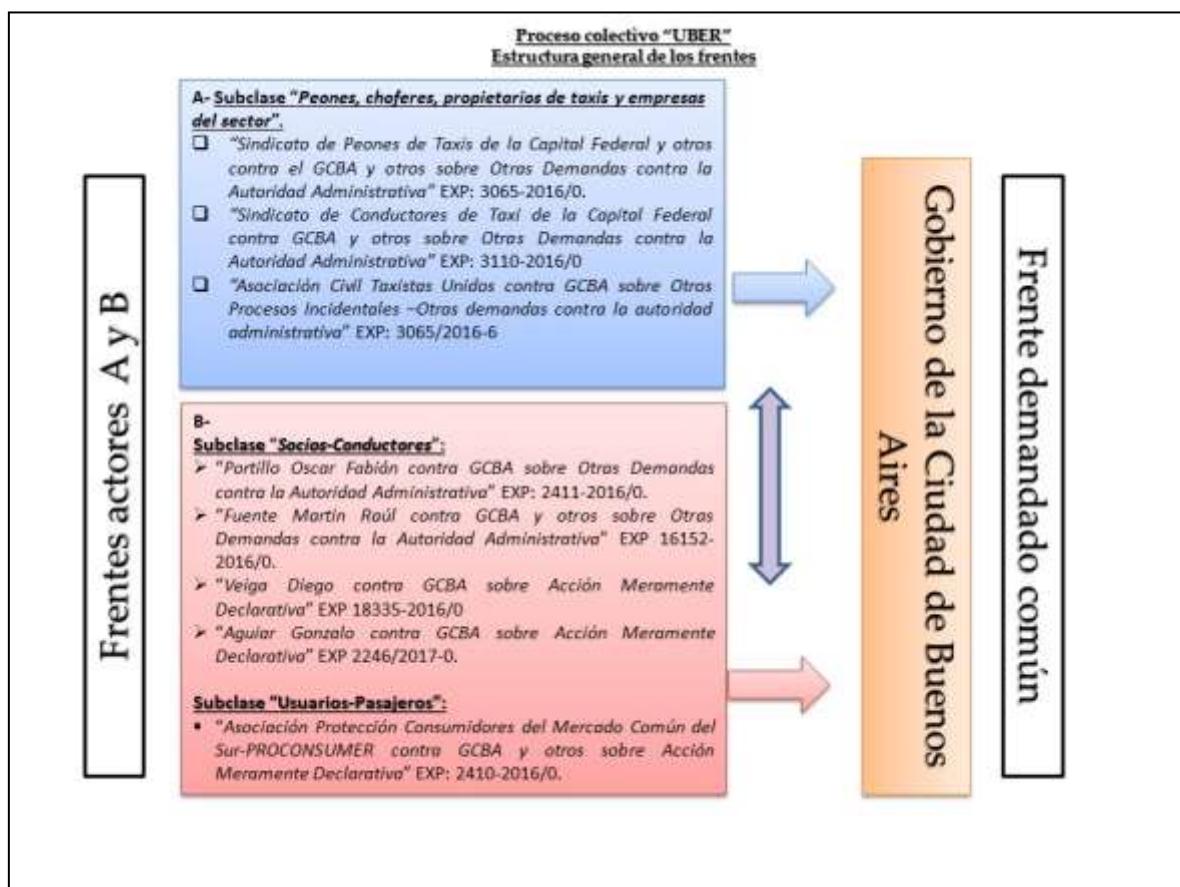
SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG



La característica más relevante al comparar las pretensiones de los subprocesos "A" y "B" es que resultan antitéticas. Dicho de otro modo, lo que una afirma, otra lo niega. De allí la necesidad de haber dispuesto la acumulación de los procesos colectivos "A" y "B", pues la conexidad entre ambos es insoslayable y evidente. Aspecto este que es analizado en esta sentencia.

Con sustento en la *resolución ordenatoria* que dicté el 13 de junio de 2016, se configuró el eje central sobre el cual quedó definido el marco de abordaje de la causa a

través de la cual se desarrolló el proceso. Recuerdo que esa resolución fue confirmada, en sus aspectos centrales, por el tribunal de revisión en fecha 10/11/2016 -ver los puntos “XVIII” del proceso nº 3065/2016-0, “VII” del expediente nº 2410/2016-0 y, “X” de la causa nº 2411/2016-0 del relato de este proceso.

Respecto de las pretensiones, descriptas extensamente en los resultas, cabe ahora recordar:

El objeto de la pretensión, es decir, la consecuencia jurídica solicitada por el **frente/clase denominado “A”**³², consiste en que se condene al GCBA a desplegar su poder de policía e interdicte o disponga la readecuación de las actividades desarrolladas a través de la empresa y plataforma virtual denominada comúnmente Uber. Las subclases que integrarían el frente actor se desagregarían en peones, choferes y/o propietarios de taxis y empresas del sector. Ello conforme los antecedentes de hecho y de derecho con el que fundaron tal pretensión.

El objeto de las pretensiones del **frente/clase denominado “B”**³³ consiste, por parte de los “usuarios pasajeros” -representados por PROCONSUMER- en: *(i)* que se declare que los servicios de transporte privado de pasajeros que los usuarios contratan por medio de sus aplicaciones móviles con prestadores no se encuentran prohibidos por ninguna norma y, por ende, se encuentran permitidos por la normativa vigente, y *(ii)* eventualmente se declare la inconstitucionalidad de toda norma, acto o interpretación administrativa que pretenda extender a los contratos de privados transporte, directa o analógicamente, la regulación para remises o taxis, sean aquellos concertados por vía de “*aplicación móvil*” (sic) (y/o cualquier formato web). Asimismo, se agrega en el frente “B”, como pretensión por parte de la subclase “socios-conductores” -representado por el Sr. Portillo- que: *(iii)* se condene al GCBA a que se abstenga de prohibir, impedir, obstaculizar, restringir o afectar de cualquier modo y por cualquier medio el transporte

³² Conformado por los “*peones, choferes de taxis, propietarios de taxis y empresas del sector*”, aglutinados en las causas nº 3065/2016-0, 3110/2016-0 y 3065/2016-6.

³³ Conformado, por un lado, por la subclase de “*usuarios pasajeros*” de la aplicación Uber en la causa nº 2410/2016-0 y, por otro lado, la subclase de “*socios-conductores*” de la aplicación Uber aglutinados en las causas nº 2411/2016-0, 16152/2016-0, 18335/2016-0, 2246/2017-0.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

privado que realizan los “socios-conductores” del “Sistema Uber”. También, de manera muy genérica, requirió que se declare la inconstitucionalidad de toda norma que interfiera en la actividad que realizan.

2. Alcances de la presente sentencia.

Según fue dispuesto en la resolución ordenatoria ya mencionada, y los términos en que se hizo la comunicación pública (cfr. publicación de edictos a través de diferentes medios de difusión tal como se reseñó en la actuación nº 2007566/2021 del expediente nº 3065/2016-0 y, en el BOCABA conforme surge de la actuación nº 2087524/2021 de la causa nº 3065/2016-0) convocando a los eventuales o potenciales miembros de las subclases, **el presente proceso se resuelve a través de una sentencia única para todos los procesos conexos y con los alcances indicados en el punto X.5 de los considerandos de esa resolución ordenatoria;** conforme con ello, **la presente sentencia tiene efectos generales.**

En tal sentido, recuerdo que en la decisión ordenatoria señalé: “[e]n el supuesto de que el proceso concluya por sentencia definitiva, ésta tendrá efectos generales, toda vez que de darse la posibilidad a otros sujetos de excluirse de los alcances de aquella, se vaciaría de eficacia y sentido al caso colectivo que, precisamente, intenta resolver las cuestiones de incidencia colectiva y no sólo tener eficacia singular. El derecho de defensa en juicio de los potenciales colectivos afectados por la decisión se resguarda y se resguardará a través del escrutinio de las legitimaciones extraordinarias, la representación adecuada de los frentes y la debida notificación de la existencia de este proceso”.

Hago notar que en la resolución de fecha 28/04/2016 de la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero, en el marco de la causa nº 2410/2016-0, señaló -adelantándose a la opinión del suscripto- que correspondía disponer la radicación de las causas ante un

mismo tribunal para que se dicte una **única sentencia** en la que se resuelvan las pretensiones de todas las partes involucradas en el conflicto.

Asimismo, la presente sentencia tiene por alcance espacial, el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, por alcance subjetivo, todos los sujetos de derecho incluidos en las clases y subclases que integran los frentes y el GCBA. Lo antedicho también incluye a la empresa mundialmente conocida como UBER, cualquiera sea la forma jurídica por la que emerge o emerja, pues al estar debidamente notificada de este proceso colectivo, decidió no estar a derecho.

En ese sentido, debo recordar la amplia forma en que se dispuso la convocatoria: “*a todas aquellas personas que tengan y acrediten una relación jurídica relevante para integrar cualquiera de los frentes, como actores y/o demandados*” (el énfasis me pertenece).

El hecho notorio de la existencia de este proceso respecto de la actividad que la empresa Uber desarrolla en la Ciudad, nótese que numerosos “socios-conductores” actúan en uno de los subprocesos, la inescindibilidad de la pretensión propuesta por aquéllos, ya que se trata de una misma y única actividad la que se debate, el sentido de los procesos colectivos -mitigar o neutralizar la conflictividad social por vía de un mecanismo procesal plausible que ponga en valor el principio de economía procesal a través del efecto expansivo de la sentencia- y, lo dispuesto por el art. 10 del CCyCN que tiene por mandato jurídico que los jueces procuremos evitar todo aquello que pueda lesionar la buena fe, me convencen de que lo resuelto en el presente proceso alcanza a la empresa Uber.

La principal garantía del contradictorio, además de las oportunas fases que se desarrollaron para el debate, ha sido la publicidad y la debida notificación del proceso.

3. Sobre la solicitud de exclusión.

En cuanto a las peticiones formuladas por: *(i)* el Sr. **Guillermo Eduardo Roca**, la cual trató en el incidente “**ROCA, GUILLERMO EDUARDO SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD**



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

ADMINISTRATIVA – GENERICo” INC 3065/2016-10³⁴, (ii) los Sres. **Darío Elian Martínez** y **Fabián Antonio Cebrón**, cuya presentación tramitó por el incidente “CEBRÓN FABIÁN ANTONIO SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICo” INC 3065/2016-11³⁵; (iii) los Sres. **Norman Sanz** y **Marcelo Faccio**, cuya presentación tramitó por incidente caratulado “FACCIO, MARCELO RAUL Y OTROS SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICo” INC 3065/2016-12³⁶ debo coincidir sobre tal cuestión con los dictámenes fiscales que obran en los respectivos incidentes conforme actuaciones nº 2757001/2021, 2757003/2021 y, 2757004/2021, respectivamente, toda vez que las pretensiones referidas a la **solicitud de exclusión de los colectivos señalados no pueden prosperar.**

Respecto del Sr. Roca advierto de su presentación que no demostró formar parte del colectivo del cual pretende excluirse -frente representado por el SPT- y además que, por los argumentos que allí expone, referidos al uso de las aplicaciones, podría

³⁴ Quien requirió su exclusión del sub frente actor integrado por “peones, choferes, propietarios de taxis y empresas del sector” -representado por el SPT- por entender que aquél frente no lo representaba.

³⁵ Quienes requirieron su exclusión del sub frente “socios-conductores” de Uber representado por el Sr. Oscar Portillo -y previo a su fallecimiento, por el Sr. Jorge Travers- por entender que “...aun cuando la sentencia en contra de los intereses de la clase no produzca efectos de cosa juzgada sobre nosotros ejercemos nuestro derecho a quedar excluidos de este proceso para poder efectuar nuestros planteos o reclamos por la vía que consideramos pertinente, bajo la dirección letrada de quien consideramos idóneo”.

³⁶ Indicaron que obtuvieron sentencias firmes en el fuero PCyF que dan cuenta -a su entender- que cualquier sentencia que dicte el suscripto sería inoponible a aquellos, en caso de que ello interfiera en lo que ya ha sido decidido en sede judicial con carácter de cosa juzgada material a su respecto, pues indicaron que fueron absueltos de todo tipo de infracción y que no precisaban habilitación de ningún tipo para ejercer dicha actividad.

presumirse la posibilidad de que forme parte del sub frente “socios conductores”. Sin embargo, lo relevante fue señalado en los dictámenes de las causas INC 3065/2016-10 e INC 3065/2016-11 que concluyen en que “...no resultaría razonable imaginar que la sentencia que se dicte en autos podría tener la virtualidad de generar efectos en algunos miembros de los colectivos involucrados y en otros no, así como tampoco sería viable la promoción de acciones individuales con el mismo objeto”.

Ahora bien, respecto del incidente donde trató la presentación de los Sres. Norman Sanz y Marcelo Faccio, la Sra. Fiscal se expidió en la actuación nº 2757004/2021, entendiendo que “... el objeto de los presentes actuados excede el abordaje de la responsabilidad individual por la eventual comisión de faltas de los sujetos que conforman las clases involucradas. Es decir, la materia debatida en el marco de la precitada causa difiere sustancialmente de la analizada en el fuero penal” y que, “... no se advierte de qué modo la adopción de decisiones en el ámbito de otro fuero, eximiría a V.S. de incluir a los actores en los efectos de su sentencia definitiva”.

Por las razones expresadas en los referidos dictámenes y lo expuesto precedentemente, **corresponde rechazar por improcedente la solicitud de exclusión de los alcances del presente proceso a los Sres. Guillermo Eduardo Roca, Darío Elian Martínez, Fabián Antonio Cebrón, Norman Sanz y Marcelo Faccio.**

4. UBER.

En este punto abordaré lo que se denomina como “Sistema Uber”.

Ciertamente podemos hablar de sistema porque se trata de mucho más que una “app”³⁷ como inicialmente el frente actor en el proceso “B” pretendió, para luego terminar aceptado que se trata de una actividad comercial que, además, engloba un particular modelo de negocios realizada por una empresa y choferes donde el programa o app, perteneciente a la empresa, permite entre sus muchas funciones, convenir servicios de transporte de pasajeros por un precio. Se trata, entonces, de una compleja relación entre

³⁷ Aun cuando se trata de un término de uso muy difundido, por no pertenecer al idioma nacional resulta conveniente precisarlo. “App” es la abreviatura de la palabra inglesa “Application”. Designa aquellos programas destinados a instalarse en teléfonos inteligentes y otros dispositivos similares.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

una empresa de alcance global, usuarios, conductores de vehículos automotor, aunque también, si se perfora la superficie de la descripción anterior, se observa una relación de tales aspectos con las nociones de soberanía³⁸ y poder de policía, hoy en día resignificadas y en crisis producto de lo que se conoce como ciberespacio o que, desde otra perspectiva, involucra a la llamada sociedad de la información.

Esa actividad involucra aspectos materiales y virtuales. En ese escenario, se relacionan transferencias de datos personales -hoy en día una mercancía en sí misma- y bancarios, se obtiene información sobre la geolocalización de personas y cosas, se registran movimiento de activos, hay contratos inicialmente entre ausentes o a distancia (art. 1105, CCyCN) por vía electrónica (comercio electrónico o *e-commerce*), por adhesión a cláusulas generales predispuestas, probablemente abusivas, en interferencia o yuxtaposición con un servicio público impropio, como es el transporte de pasajeros, y todo en el marco de una relación de consumo.

Se trata también de un sistema porque sus elementos se interrelacionan y se influyen recíprocamente en demanda, oferta, costos, suministro de datos, etc. Un sistema abierto, ya que interactúa con el resto del sistema de transporte urbano y donde las reglas de la empresa se vinculan o colisionan -luego diré cómo es esa relación- con el sistema jurídico local.

Es una relación de complejidad general, es decir, la dinámica de los elementos -simplemente enunciados- y que constituyen algo más que una mera suma de sus partes,

³⁸ Sobre esta problemática puede verse Galstadi, Sol; Ocón, Leandro; Ciberdefensa (coordinadores). *Claves para pensar una estrategia de soberanía nacional*. Tadea, Buenos Aires, 2020.

autoriza a describir a Uber como un sistema complejo; complejidad que con una suerte de lógica fractal se reproducen al interior de este proceso. Corrobora esta afirmación, entre otras circunstancias, el carácter disruptivo y emergente de las economías digitales, la insuficiencia normativa e incompletitud regulatoria respecto de la relación jurídica base y, insuficiencia que se manifiesta también para esta clase de procesos, es decir, ausencia de normas de detalle para abordar la relación jurídica procesal (regulación prácticamente nula al momento de presentarse las demandas), a lo que se suma la tensión y divergencia entre las distintas pretensiones deducidas, los múltiples incidentes, impugnaciones, recusaciones y avatares que tuvo la causa, e incluso el de hecho de haber sido atravesado el desarrollo del trámite por una pandemia mundial.

De tal manera que el desafío para conocer y decidir procesos como este nos interpela a abandonar la mirada de cueva e hipersimplificada y permitirnos una porosidad hermenéutica que evite sucumbir a las rigideces del ritual. El abordaje de estos casos no se puede hacer con ideas arrugadas.

Obviamente, las relaciones mencionadas no agotan los elementos antes referidos, pues el “Sistema Uber” para funcionar necesita o presupone la existencia de otras plataformas o sistemas, como son los sistemas para teléfonos celulares y tablets, por ejemplo, IOS (empresa Apple) y Android (empresa Google). También, requiere de infraestructura vial previa: caminos, rutas, semáforos, puentes, distribución y sistemas de carga de gas licuado, nafta, o electricidad, etc., sin los cuales, ya no en el aspecto virtual, sino material del “Sistema Uber” resultaría fútil (al menos por el momento).

Desde el punto de vista jurídico, podemos hacer una buena aproximación al “Sistema Uber” adoptando la descripción que han realizado tribunales extranjeros a los cuales la doctrina nacional rinde habitualmente gozosa pleitesía.

Así, en el caso *“Uber BV and others (Appellants) v Aslam and others (Respondents)”*³⁹, resuelto por el Tribunal Supremo del Reino Unido el 19 de febrero de 2021, y donde el

³⁹ Enlace web: <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2019-0029.html> (fecha de consulta: 03/07/2023). También se puede consultar su publicación en La Ley con nota de Matías A. Marolda. Cita online: TR LA LEY UK/JUR/1/2021.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

objeto de la cuestión era determinar la situación jurídica laboral de las personas conductoras de vehículos particulares que trabajan utilizando la plataforma digital Uber, por medio del voto de Lord Leggatt, y respecto del cual, el resto de sus colegas coincidieron en estar de acuerdo, el mencionado tribunal consideró a los conductores como trabajadores en relación de dependencia y no, como trabajadores autónomos, como pretendía Uber.

En lo que aquí interesa, y como anticipé, el tribunal del Reino Unido hizo en el caso una descripción de lo que denominó “Sistema Uber”. Con sustento en la sentencia del tribunal laboral que el Tribunal Supremo del Reino Unido revisaba, consignó que el modelo de negocios de Uber es simple: los clientes potenciales descargan la aplicación Uber, que es gratuita, en su teléfono inteligente y crean una cuenta para lo cual deben proporcionar información personal, lo que incluye el método de pago. Desde ese momento pueden solicitar viajes. A tal fin, deben abrir la aplicación Uber en su teléfono y hacer una solicitud de servicio. Según consigna el voto de Lord Leggatt, en el período analizado por el tribunal laboral cuya sentencia se revisaba, los usuarios no tenían que ingresar un destino al reservar un viaje por medio de la aplicación, aunque generalmente sí lo hacían. Desde ese momento, la aplicación Uber identifica la ubicación del pasajero a través del sistema de geolocalización del teléfono celular y, usando la misma tecnología, la aplicación identifica al conductor disponible más cercano que haya iniciado una sesión en la aplicación; la aplicación informa al conductor, a través del teléfono inteligente de éste, de la solicitud de servicio realizada. En esa fase de la comunicación, se informa al conductor el nombre de pila del pasajero y la calificación de Uber; el conductor tiene diez segundos para decidir si acepta la solicitud. Si el conductor no responde dentro de ese

tiempo, se ubica al siguiente conductor más cercano y se le ofrece el viaje. Una vez aceptado el viaje, se asigna al conductor y la reserva se confirma al pasajero, a quién se comunica el nombre del conductor y los detalles del automóvil. En este punto, conductor y pasajero se ponen en contacto directo entre sí a través de la aplicación Uber instalada en sus teléfonos celulares, con una particularidad: ninguno de ellos tiene acceso al número del teléfono celular del otro. El objetivo es permitirles comunicarse entre sí en relación con el servicio, siempre a través de la aplicación, por ejemplo, para identificar la ubicación precisa del pasajero o para avisar de problemas como retrasos en el tráfico. El pasajero también puede seguir el progreso del conductor en un mapa en su teléfono inteligente.

No se informa al conductor del destino del pasajero hasta que se recoge al pasajero. En ese momento, el conductor conoce el destino, bien directamente del pasajero o a través de la aplicación (si se ingresó el destino cuando se solicitó el viaje) y cuando el conductor presiona "iniciar viaje" en su teléfono. La aplicación Uber incorpora un software de planificación de rutas y proporciona al conductor indicaciones detalladas para llegar al destino. El conductor no está obligado a seguir esas indicaciones, pero la desviación de la ruta recomendada puede resultar en una reducción del pago al conductor si el pasajero se queja de la ruta tomada.

Al llegar al destino, el conductor presiona "viaje completo" en su teléfono inteligente. Luego, la aplicación Uber calcula automáticamente la tarifa, según el tiempo empleado y la distancia recorrida. En momentos y lugares de alta demanda, se aplica un multiplicador que se traduce en una tarifa más alta.

Esta es una somera descripción, en traducción parafraseada por el suscripto, de lo expuesto por el citado tribunal extranjero. He obviado aquí los análisis pormenorizados que hace la mencionada sentencia sobre el tema laboral específico entre Uber y conductores pues no es objeto de esta causa resolver esos tópicos. Sí es relevante destacar de este pronunciamiento del tribunal londinense, que Uber no es una mera intermediaria,



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

sino que organiza un negocio cuyo objeto **consiste en la prestación de un servicio de transporte de pasajeros**, que solo puede prestarse a través de conductores⁴⁰.

Otro caso de relevancia que podemos citar en este apartado es el decidido en Estados Unidos de Norteamérica, más precisamente la resolución del Tribunal para el Distrito del Norte de California de fecha 11/03/2015, en el caso “O’Connor c. Uber Technologies, Inc.”⁴¹, donde el mencionado tribunal no consideró a Uber “... como una mera empresa de intermediación tecnológica, sino como una empresa cuya actividad específica propia es el transporte, actividad que no puede ser prestada sin personas humanas que lo realicen”⁴². Lalanne entiende que “[e]sta definición tiene gran trascendencia porque no solo afecta la calificación jurídica que habrá de asignarse a las tareas desarrolladas por quienes prestan el ‘servicio subyacente’, sino porque somete a la plataforma en sí a un marco regulatorio específico, ajeno a la tecnología. Es decir, la plataforma digital no sería ya un intermediario tecnológico sino un prestador de servicios (...)"⁴³.

En verdad, Uber, como la mayoría de las empresas tecnológicas más importante, constituyen verdaderos actores económicos, y su finalidad más específica, aun con la

⁴⁰ Ver, Lalanne, Julio E., Capítulo III “Aspectos laborales vinculados con aplicaciones de plataformas. La naturaleza jurídica de trabajo en plataformas digitales: ¿relación de empleo subordinado o trabajo autónomo?”, en Veltani, Juan Darío (Dir.), *Aspectos Jurídicos de las aplicaciones de plataformas*, páginas 121-151. CABA, La Ley, 2020. Pág. 133.

⁴¹ C-13-3826 EMC, puede consultarse en la web: <https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1935&context=historical> (fecha de consulta 03/07/2023).

⁴² Lalanne, Julio E., ob. cit.

⁴³ Ídem, pág. 131.

evanescencia con la que la publicidad la adorna, es la obtención de ganancias y la reducción de la competencia. Como fenómeno, el “Sistema Uber” claramente interesa al derecho, si se asume que ese derecho presupone garantizar formas de vida civilizada en sociedad y no la consagración de cotos económicos sin control.

Indudablemente esto no implica adoptar una postura en contra de la economía digital y sus beneficios, sino coordinar esa actividad con otros aspectos de la vida en comunidad. Por ejemplo, coordinar tal actividad con los derechos de los consumidores y usuarios, tema al que volveré más adelante.

Dentro de la economía digital las “plataformas” configuran infraestructuras digitales que permiten que dos o más grupos interactúen⁴⁴. Ante todo, bajo esa forma, las plataformas resultan un modelo ideal para la extracción de datos, quizá el oro del siglo XXI. Las plataformas digitales se constituyen como intermediarias que reúnen a diferentes usuarios: clientes, anunciantes, proveedores de servicios, productores, distribuidores e incluso objetos físicos. Incluso estas plataformas otorgan a los usuarios herramientas para configurar sus productos, servicios o espacio de transacciones⁴⁵.

También las plataformas digitales pueden configurar a los usuarios en nichos de preferencias, cada uno en universos paralelos y separados, por medio de filtrados y utilización algorítmica de datos personales.⁴⁶

Srnicek expresa que Uber, “*a pesar de que se presenta a sí misma como un recipiente vacío para fuerzas del mercado, moldea el aspecto de un mercado. Predice donde va a estar la demanda de conductores y sube los precios antes de que se produzca la demanda, además del que al mismo tiempo crea taxis fantasmas para dar la sensación de mayor oferta. En su posición de*

⁴⁴ Ver, Srnicek, Nick; *Capitalismo de Plataformas*; Caja Negra, Bs. As., 2018, pág. 45.

⁴⁵ Ídem.

⁴⁶ Pariser, Eli; *El filtro burbuja*; Taurus, Barcelona, 2017.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

intermediarias, las plataformas ganan no solo acceso a más datos, sino además control y gobierno de las reglas de juego".⁴⁷

Según el citado autor, “[l]as plataformas, en resumidas cuentas, son un nuevo tipo de empresa; se caracterizan por proporcionar la infraestructura para intermediar entre diferentes grupos usuarios, por desplegar tendencias monopólicas impulsadas por efectos de red, por hacer uso de subvenciones cruzadas para captar diferentes usuarios y por tener una arquitectura central establecida que controla las posibilidades de interacción”.⁴⁸ Todas estas características, según Srnicek, hacen de las plataformas modelos de negocios clave para extraer y controlar datos⁴⁹. El control y extracción de datos también importa una crisis del derecho a la privacidad.

5. Aspectos fácticos corroborados.

De la prueba producida en el presente proceso, podemos referenciar una serie de contestaciones de diferentes agencias gubernamentales para corroborar, no solo la actividad de UBER en CABA, sino también, el tipo y grado de control sobre la mencionada actividad llevado a cabo por parte del GCBA, a saber:

(i) **Contestación de oficio de la Agencia Gubernamental de Control-GCBA (NO-2016-10788169-DGLYTGC de fecha 14/04/2016) obrante a páginas 240/264 del segundo**

⁴⁷ Srnicek, ob. cit, pág. 48. El autor aquí toma en consideración el trabajo de Tim Hwang y Madeleine Clare Elish, “The Mirage of the Marketplace: The Disingenuous Ways Uber Hides behind Its Algorithm”, Slate, 17 de julio de 2015, disponible en www.slate.com.

⁴⁸ Ídem, pág. 49.

⁴⁹ Ídem.

cuerpo digitalizado del expediente nº 3065/2016-0, reseñada en el punto “**VII**” de los resultas.

De dicha contestación surge la nota nº NO-2016-10774508-DGHP la cual indicó que a la fecha 14/04/2016 “...no obran registros ante esta Dirección General de solicitud de habilitación en trámite o habilitación otorgada para la empresa UBER”. También, luce una **disposición de clausura** emitida por la Dirección General de Fiscalización y Control (DI Nº 2016-961-DGFYC); de esta última, consta la orden de clausura inmediata de la “*actividad de servicios de transporte de pasajeros, conocida como UBER, desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social, verificada en el domicilio de la calle Bouchard 551/557 de esta Ciudad*” (cfr. Art. 1º). Asimismo, instruyó a todas las áreas de la Dirección General de Fiscalización y Control, a los efectos de que procedan a la clausura inmediata y preventiva de cualquier establecimiento y/o local en los que se verifique el desarrollo de la actividad de UBER, o de cualquier sociedad bajo ese nombre que la facilite, completamente y/o resulte accesoria a la misma.

(ii) Contestación de oficio del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación (Inspección General de Justicia) de fecha 19/04/2016, obrante a páginas 180/199 del tercer cuerpo digitalizado de la causa nº 3065/2016-0, reseñada en el punto “**X**” de los resultas.

De la citada contestación podemos extraer que: “(...) la sociedad de referencia [UBER] no se encuentra registrada con esa denominación en el sistema de automatización, como sociedad extranjera, de este Organismo (...) Se solicitan datos registrales ampliatorios a fin de satisfacer lo requerido”. Luego ese organismo adjuntó constancias de su sistema informático respecto de registros para las sociedades de similar denominación “*UBER INTERNACIONAL HOLDING B.V. SOCIEDAD EXTRANJERA*” nº Correlativo IGJ 1868410 y “*UBER INTERNATIONAL B.V.-SOCIEDAD EXTRANJERA N° Correlativo IGJ 1868411*” las cuales fueron inscriptas en los términos del art. 123 de la ley de Sociedades Comerciales. Por último, indicó que “...se informa sobre la existencia de la sociedad ‘*UBER ARGENTINA SRL*’, que con fecha 30/12/2015 se realizó la presentación del Contrato Constitutivo de la sociedad, no



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA - GENERICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

encontrándose inscripta, según surge de nuestros registros, a la fecha del presente informe” (cfr. página 198 del tercer cuerpo).

Esta contestación fue ampliada a páginas 304/309 del tercer cuerpo digitalizado de la causa nº 3065/2016-0, en fecha 03/05/2016, dando cuenta de que las sociedades “*UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. SOCIEDAD EXTRANJERA y UBER INTERNATIONAL B.V. SOCIEDAD EXTRANJERA ha[n] resuelto constituir una nueva sociedad comercial denominada HINTER ARGENTINA S.R.L. y que con fecha 28/04/2016 se realizó la presentación del Contrato Constitutivo, el cual se encuentra pendiente de inscripción a la fecha del presente informe”*.

(iii) Contestación de oficio de la Dirección General de Rentas de la Ciudad (IF-2016-10864834-DGR de fecha 15/04/2016) obrante a páginas 270/290 del tercer cuerpo digitalizado de la causa nº 3065/2016-0, reseñado en el punto “*XIII*” de los resultados de dicha causa.

Del referido informe surge que, “*...efectuadas las consultas informáticas a los padrones correspondientes a los impuestos dependientes de esta Dirección en el Sistema de Gestión Integral Tributaria -GIT- búsqueda por razón social, por la denominación UBER (empresa) la misma no consta inscripta en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos; ni en el impuesto inmobiliario; ni en el derecho de patente automotor ni tampoco como contribuyente único (incluye Impuesto de Sellos) a la fecha de responde (...)*” (cfr. página 272, el énfasis me pertenece).

(iv) Contestación de oficio de la Secretaría de Transporte de la Ciudad (NO-2016-11158760-SECTRANS de fecha 20/04/2016) obrante a páginas 296/298 del tercer cuerpo digitalizado de la causa nº 3065/2016-0, reseñado en el punto “*XIII*” de dicha causa. De la

misma surge que dicha Secretaría ha realizado a través de la Dirección General Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial, **controles y operativos en la vía pública con el fin de detectar cualquier actividad desarrollada por UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC**; también tomó conocimiento la citada secretaría, de que se concretaron clausuras. Asimismo, indicó que UBER y sus respectivas razones sociales, no han realizado ante dicha Secretaría -la cual es la autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte de la CABA-, ningún trámite con el fin de que se la habilite para actuar en el rubro de transporte de pasajeros.

(v) **Contestación de oficio de la AGIP** obrante a páginas 356/504 del sexto cuerpo del expediente nº 3065/2016-0 digitalizado (v. punto “XXVIII”). De allí consta la Disposición de la AGC nº DI-2016-1035-DGFYC del 19/04/2016, la cual dispuso “[r]atificar la medida de clausura inmediata y preventiva de la actividad, desarrollada por la empresa UBER BV o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquiera sociedad bajo ese nombre, razón social, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en Av. Leandro N Alem 855, piso 8° de esta Ciudad, atento hallarse afectadas las condiciones mínimas de FUNCIONAMIENTO: a. Falta de habilitación y/o inicio de trámite del mismo para desarrollar la actividad de servicio de transporte de pasajeros (Art. 1.1.1., 1.1.3. y Art. 2.1.9.CHYV)” (cfr. art. 1°).

(vi) **Contestación de oficio de la Dirección General Legal y Técnica de la Agencia Gubernamental de Control de la CABA** del día 16/05/2019 obrante a páginas 376/377 del sexto cuerpo del expediente digitalizado, reseñado en el punto “XXVIII” de los resultados de la presente.

De la misma consta que la Dirección General de Habilitaciones y Permisos informó que no se registran datos de habilitación conforme la consulta de todas las razones sociales individualizadas de UBER. También informó que se ordenaron disposiciones de clausura para los establecimientos ubicados en: Av. Leandro N. Alem 855 piso 8°, Adolfo Alsina 1609 Piso 9°, Bouchard 551/7 y, Avenida San Martín 1710 PB y, a páginas 382/388, 418/424, 444/456 y 484/494 del sexto cuerpo obran los informes de inspección y las actas de los diferentes domicilios referidos en este punto.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

(vii) **Contestación de oficio de la Dirección General de Habilitación de Conductores y Transporte de la Jefatura de Gobierno** de fecha 28/05/2019, que luce a páginas 474/475 del sexto cuerpo digitalizado de la causa n° 3065/2016-0. Dicha dirección informó que la empresa UBER BV o UBER TECHNOLOGIES INC, no ha realizado ante dicha gerencia ningún trámite con el fin de solicitar la habilitación para actuar como empresa de transporte de pasajeros.

(viii) **Contestación de oficio de la Dirección General de Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Jefatura de Gobierno** de fecha 24/05/2019 (v. NO-2019-16845862-GCABA-DGCACTYSV que luce a páginas 480/481 del sexto cuerpo digitalizado). Indicó que, desde noviembre de 2017 a la fecha de contestación, se registraron "...hasta el mes de mayo del corriente, un total de veinticinco mil ciento cuarenta y siete (25147) controles por transporte ilegal de pasajeros. Asimismo, se pone en su conocimiento que, de los mentados controles, se constataron tres mil ochocientos noventa y dos (3892) infracciones a la normativa vial vigente, por códigos 6877 – No poseer habilitación para prestar servicios-, 7550 -explotar sin autorización para prestar el servicio remises/escolares/taxi-, 8942 -transporte de pasajeros sin habilitación-, y 8944 -incumplimiento normas específicas de transporte de pasajeros, de las cuales, dos mil quinientos noventa y siete (2597) infracciones que corresponderían a vehículos solicitados mediante la aplicación móvil 'UBER'".

(ix) **Contestación de la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad** (NO-2019-17268888-GCABA-SECTRANS del 30/05/2019 que luce a páginas 496/502 del sexto cuerpo digitalizado). Informó que "...

en ocasión de lanzarse la firma UBER a prestar servicios de carácter ilegal en CABA, desde la Secretaría de Transporte, se ha solicitado la intervención de la Agencia Gubernamental de Control (AGC), mediante el envío de varias Comunicaciones Oficiales, con el objeto de que fiscalice y controle los locales donde presuntamente funcionaría UBER BV o UBER TECHNOLOGIES INC.” (el énfasis me pertenece). Indicó que ha dado intervención a diferentes áreas como la Dirección General de Habilitaciones y Permisos, la cual informó que aquellas no detectaron solicitudes de habilitación por parte de Uber.

Asimismo, la Secretaría de Transporte impulsó un proyecto de ley aprobado por la Legislatura porteña mediante el n° 6043 sancionada el 08/11/2018 con el objetivo de modificar diversos artículos del Código de Tránsito y Transporte de la CABA a fin de hacer más efectivo el procedimiento de infracciones y sanciones. Así, destacó los cambios más relevantes: la retención de la licencia de conducir con una inhabilitación para conducir por 72 horas, y, establecer la multa en una suma fija, con el fin de evitar discrecionalidad y disparidad en las infracciones labradas. Asimismo, refirieron que aumentaron la rigurosidad en las sanciones para el ejercicio del transporte ilegal. Con esta modificación normativa indicó que “*1. Se infracciona al conductor con multa establecida en 10.000 UF (\$214.000) por transporte de pasajeros ilegal (Art. 6.1.94 de la Ley 451). 2. Se retiene la licencia de conducir y se entrega una Boleta de Citación Z (...) por 72 horas (Art. 5.6.1. inciso b) punto 15 del Código de Tránsito y Transporte) (Ley 2148). 3. Se inhabilita al conductor por un período de entre 7 y 30 días (Art. 6.1.94 de la Ley 451)”*.

También, precisó que para dar cumplimiento con la medida cautelar notificaron mediante cartas documentos a los operadores de tarjetas de crédito a los fines de que se abstengan de habilitar puntos de venta y/o percibir el cobro de viajes y/o realizar cualquier actividad que le permita o facilite a UBER llevar a cabo sus transacciones y que, el GCBA, trabaja en forma activa con las fiscalías en los PCyF de la CABA que han tomado intervención en las causas iniciadas contra socios conductores de UBER, contra UBER y sus directivos aportando toda la información necesaria, precisando que existen más de 120 sentencias condenatorias firmes contra socios conductores de UBER, por las contravenciones y faltas perpetradas en la prestación de un servicio de transporte ilegal, incluyendo más de 70 juicios abreviados con sentencias firmes contra socios conductores



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

de Uber con penas de multa y arresto, como así también más de 600 causas en investigación.

(x) Escrito ingresado por el GCBA en las actuaciones nº 16022030/2020 y que se reitera en la actuación nº 16036678/2020, en el marco de la resolución dictada el 30/06/2020. En esta actuación el GCBA adjuntó una serie de documentos, que contienen notas, placas fotográficas e informes de diversos operativos en la vía pública (v. punto "XLII" de la presente).

De la nota NO-2020-16468663-GCABA-SECTOP de fecha 03/07/2020 informó que la Secretaría de Transporte y Obras Públicas "...viene implementando diversas medidas -en el marco de sus competencias- a fin de suspender la actividad ilegal desarrollada por la empresa Uber en el ámbito de la Ciudad, incluso antes del dictado de la medida cautelar ordenada por el magistrado interveniente en dichas actuaciones". La referida nota hizo hincapié en la importancia de arbitrar medidas para evitar que se prosiga publicitando la actividad desarrollada por la empresa UBER en los medios gráficos y televisivos y evitar la habilitación de puntos de venta de Uber Technologies Inc., o Uber o UBER B.V. UBER ARGENTINA S.R.L y/o percibir el cobro de los viajes de Uber Technologies Inc., o Uber o UBER B.V., UBER ARGENTINA S.R.L. y de llevar un mensaje claro al ciudadano.

El GCBA reiteró las diferentes disposiciones de clausura dictadas por la Dirección General de Fiscalización y Control, las cuales detalló: "DISPOSICIÓN N°: DI-2016-961-DGFYC: Clausura en forma inmediata, la actividad de servicio de transporte de pasajeros, conocida como UBER, desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social, verificada en el domicilio de la calle Bouchard 551/557 de

esta ciudad. DISPOSICIÓN N°: DI-2016-1035-DGFYC: Ratificar la medida de clausura inmediata y preventiva, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en la Av. Leandro N Alem 855, piso 8°, de esta Ciudad

DISPOSICION N°: DI-2016-1036-DGFYC: Ratificar la medida de clausura inmediata y preventiva, impuesta el día 15 de abril de 2016, en cumplimiento de la Disposición N° 961/DGFYC/2016 en el local sito en la calle Adolfo Alsina 1609 9º “58”, de esta Ciudad.

DISPOSICIÓN N°: DI-2016-1061-DGFYC: Clausura inmediata sito en Av. San Martin N° 1710 Pb/1° Y 2° Piso, CABA”. Aclaró que “luego de haber dispuesto las inspecciones, relevamientos y posteriores clausuras y ratificaciones, no se ha tomado conocimiento de nuevos domicilios desde los cuales pueda administrarse o realizarse actividades vinculadas a la actividad de servicio de transporte de pasajeros desarrollada por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC o cualquier sociedad bajo ese nombre.”.

Sobre los controles en la calle -de los cuales adjunta varios registros- indicó que son realizados por la Dirección General Cuerpo de Agentes de Tránsito y, en forma conjunta con otras fuerzas de seguridad, en algunos casos. Sobre este aspecto manifestó que “...de acuerdo a la disponibilidad de agentes y la realización de tareas y operativos específicos, se proyectan y planifican tanto operativos y controles específicos vinculados al transporte ilegal de pasajeros como también controles de rutina en distintos puntos de la Ciudad donde se identifican posibles casos vinculados al desarrollo ilegal de la actividad de transporte de pasajeros”. Señaló que se registró en “... el año 2017 más de 25.000 controles de transporte ilegal de pasajeros. Deviene de ello que de los mentados controles se constataron aproximadamente 4000 infracciones a la normativa vigente vinculados a UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte legal de pasajeros (...). Por su parte, durante el año 2018, los controles de Transporte Ilegal fueron más de 21.000, con un saldo de aproximadamente 2.000 choferes de vehículos que fueron infraccionados y resultaron estar relacionados con la empresa Uber realizando la actividad de transporte de pasajeros. Durante el 2019 en procura de evitar y sancionar el transporte ilegal de pasajeros se realizaron más de 19.000 controles, con un saldo de aproximadamente 1.500 vehículos infraccionados vinculados a la empresa UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros (...). En lo que va del año 2020 y sin perjuicio del



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

contexto actual provocado por la pandemia COVID-19, se continuó con la realización de operativos de control llevándose a cabo alrededor de 4500, sancionando a aproximadamente 400 vehículos vinculados a la empresa UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros.” (el destacado en la presente cita me pertenece). En su apoyo acompañó las constancias de dichos operativos que lucen detallados en el punto “XLI” de los resultas de la presente causa.

(xi) De la documental aportada por el GCBA en las contestaciones de demanda respecto de SPT y del Sr. Portillo, se acompañó un informe (IF-2022-05620022-GCABA-SECTOP de fecha 31/01/2022) confeccionado por la Secretaría de Transporte y Obras Públicas que luce incorporada en los adjuntos de las actuaciones nº 242132/2022 y 242133/2022 de la causa 3065/2016-0. Del citado informe surge una reseña detallada de todas las acciones llevadas a cabo por el GCBA a fin de impedir el desarrollo de la actividad de UBER, cuestiones que fueron reseñadas en los ítems que anteceden, y también, agregó un itinerario de las normas del Código de Tránsito y Transporte que regulan los requisitos específicos para habilitar un vehículo de alquiler con reloj taxímetro en la CABA, tanto respecto del conductor, como del rodado, los seguros obligatorios, el régimen de tarifas, la verificación técnica vehicular obligatoria, renovación de licencias, entre otras cuestiones. Asimismo, hizo un análisis respecto de los incumplimientos de UBER respecto de las normas transcriptas.

Por último, el GCBA citó los criterios adoptados en otras ciudades del mundo y, concluyó el informe refiriendo que “1. Uber no es una aplicación; es una compañía multinacional de transporte que utiliza la tecnología para ofrecer un servicio ilegal. Decidió no

respetar la ley y funcionar en completa ilegalidad respecto de la normativa local como nacional. 2. Todas aquellas empresas o servicios que deseen interactuar entre los usuarios y el sistema de transporte público de pasajeros, deben realizarlo a través de una habilitación especial. Los conductores de Uber no cumplen con los requisitos que, en la actualidad, el marco normativo exige.

3. El mecanismo de cobro y vinculación entre Uber y los conductores contribuye con la precarización laboral. Es evidente que la actividad que desarrolla Uber no es de intermediación sino de prestación real y directa de transporte de personas. Por último, consideramos pertinente remarcar que la Administración, desde la aparición y lanzamiento de la empresa UBER, adoptó una postura clara en relación a la ilegalidad de la actividad, implementando y concretando numerosas acciones en forma directa para impedir el desarrollo de una actividad que no cumple con la normativa vigente en la materia. Dichas acciones se continúan implementando, formando parte de la política pública del Gobierno de la Ciudad la promoción de servicios de transporte de pasajeros legales, que den cumplimiento con la normativa y que, de esa manera, garanticen y brinden un servicio eficiente y, sobre todo, seguro para los usuarios y vecinos de la Ciudad.”. Sobre esta documentación aportada por el GCBA en su contestación de demanda, entiendo irrelevante la impugnación de la subclase “socios conductores” representado por el Sr. Portillo (cfr. actuación nº 553029/2022 de la causa nº 3065/2016-0), ya que los instrumentos aportados, apreciados en conjunto con la restante evidencia y la ausencia de Uber al proceso, me convencen de la procedencia y poder convictivo del material aportado (conforme art. 312 y 147 del CCAYT⁵⁰).

(xii) Contestación de oficio de la Secretaría de Transporte del GCBA mediante EX 2022-21826967-GCABA-PG, obrante en la actuación nº 2121643/2022. De los adjuntos de dicho expediente electrónico cabe referenciar el documento “0013-IF-2022-26977475-GCABA-SECTOP”, informe de fecha 26/07/2022, En el citado informe se destaca el accionar desarrollado por la Administración con el objetivo de que Uber no desarrolle la actividad de transporte de pasajeros en el ámbito de la Ciudad hasta tanto no se aadecue al marco normativo en la materia. Adujo que teniendo en cuenta que la división de poderes consiste en una división de funciones y de órganos, es que solicitó diversas medidas para

⁵⁰ Cfr. ley nº 6588 que aprobó la cuarta actualización del Digesto Jurídico de la CABA consolidado al 28/02/2022.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

coadyuvar a colaborar que no se desarrolle la actividad de Uber. Refirió que “la Administración ha adoptado muchas medidas a fin de prohibir y evitar la oferta y prestación de un servicio de transporte de pasajeros ilegal en la Ciudad, aplicando todas las medidas que tiene a su alcance, solicitando la colaboración para aquellas medidas en las que requiere de la intervención de otros poderes para lograr la consecución de sus fines.”. Reseñó los informes presentados en mayo de 2019, donde solicitó la intervención de diferentes áreas del gobierno, recordó las disposiciones de clausura emitidas por la Dirección General de Fiscalización y Control. Sobre los controles en la calle refirió que “son realizados por la Dirección General Cuerpo de Agentes de Tránsito -en algunos casos en forma conjunta con otras fuerzas de seguridad-, se informa que, de acuerdo a la disponibilidad de agentes y la realización de tareas y operativos específicos, se proyectan y planifican tanto operativos y controles específicos vinculados al transporte ilegal de pasajeros como también controles de rutina en distintos puntos de la Ciudad donde se identifican posibles casos vinculados al desarrollo ilegal de la actividad de transporte de pasajero”.

Reiteró que “se registraron en el año 2017 más de 25.000 controles de transporte ilegal de pasajeros. Deviene de ello que de los mencionados controles se constataron aproximadamente 4000 infracciones a la normativa vigente vinculados a UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte legal de pasajeros, sin perjuicio de las demás medidas adoptadas en el fuero penal, contravencional y de faltas. Por su parte, durante el año 2018, los controles de Transporte Ilegal fueron más de 21.000, con un saldo de aproximadamente 2.000 choferes de vehículos que fueron infraccionados y resultaron estar relacionados con la empresa Uber realizando la actividad de transporte de pasajeros. Durante el 2019 en procura de evitar y sancionar el transporte ilegal de pasajeros se realizaron más de 19.000 controles, con un saldo de aproximadamente 1.500

vehículos infraccionados vinculados a la empresa UBER, por no poseer habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros, sin perjuicio de las demás medidas adoptadas en el fuero penal, contravencional y de faltas.” (el destacado es mío).

El GCBA refirió que desde la Dirección General Gestión de Servicios de la Movilidad, se realizaron inspecciones en la vía pública, con la colaboración de la Gerencia Operativa de Taxis, Remises y Escolares, en conjunto con el Cuerpo de Agentes de Tránsito, indicando que en los casos donde se detectó un vehículo en infracción, se ha procedido a la retención de la licencia de conducir, como medida precautoria y se ha labrado el acta correspondiente.

Desde la Dirección General del Cuerpo de Agentes de Tránsito, mediante NO2022-25914947-GCABA-DGCATRA informó que en el marco de los operativos que se realizaron de control vehicular en la vía pública, arrojaron los siguientes datos: “*En el año 2021 e realizaron un total de 161.512 controles por Transporte Ilegal, se han labrado un total de 1009 actas de infracción, asimismo en lo que va del 2022 se realizaron a la fecha un total de 84.668 controles y se han labrado aproximadamente 300 actas de infracción”.*

Mencionó la celebración de un Convenio de colaboración y asistencia entre la Secretaría de Innovación Pública de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación y la Secretaría de Innovación y transformación digital de la jefatura de ministros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, “*el cual tiene por objeto el intercambio de información que permita ejercer un adecuado control, de modo tal de coadyuvar a que la circulación de personas -y vehículos- se limite a los supuestos que están debidamente autorizados y permitidos. En lo que aquí respecta, la Secretaría de información Pública de Nación debe comunicar al GCBA las patentes que fueron declaradas como vehículos que presten servicios de taxis o remises, a fin de verificar que estos se encuentren habilitados y vigentes como tales. A los fines de llevar a cabo esta verificación, la Secretaría de Innovación y Transformación Digital envía únicamente el número de patente del vehículo a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas, con el objeto de informar si aquel dominio se encuentra habilitado para funcionar como transporte de pasajeros. Ello permite el intercambio de información sobre la verificación de la vigencia y habilitación de cualquier vehículo que circule por la Ciudad, lo que permite contar con una herramienta más dinámica, veloz y eficaz para evitar*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

la prestación de servicios de transporte ilegal. En este tipo de situaciones, donde se está ante un incumplidor tan flagrante como UBER, una relación fluida entre los distintos niveles del Estado es clave a la hora de evitar el perjuicio que resulta de la actividad ilegal de esta empresa".

(xiii) Contestación de oficio de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (mediante nota del 06/09/2022, cfr. Actuación nº 2435912/2022) en la cual lucen diferentes informes, que contienen lo siguiente: (i) "IF-2020-24044805-GCABA-SECTOP.PDF" se corresponden con fotografías de diferentes controles de tránsito; (ii) "Archivo de trabajo NO-2022-25914947-GCABA" se corresponde con un Excel informando la cantidad de controles durante el 2021 y 2022; (iii) "NO-2020-16357615-GCABA-SECTOP.PDF" surge una nota de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de fecha 02/07/2020 a través de la cual se informa las funciones de la mentada secretaría en su carácter de autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte y que "*se informa que las empresas "UBER TECHNOLOGIES INC.", "UBER", "UBER B.V.", "UBER ARGENTINA S.R.L" (CUIT N° 30-71546224-5) y "BEAT APP S.A.U" (CUIT N° 30-71666172-1) no cuentan con ningún tipo de habilitación otorgada por esta dependencia para desarrollar el servicio de transporte de pasajeros, por lo que ni ellas ni ningún conductor que se encuentre vinculado a las mismas se encontraría habilitado para obtener el permiso de circulación correspondiente y desarrollar la actividad.* Atento que no cuentan con la habilitación e inscripción en los registros correspondientes, puede que alguna de las empresas mencionadas oferte el servicio bajo alguna otra denominación social o identificación tributaria."

5.1. Actividad desarrollada por la empresa UBER.

La empresa Uber desarrolla actividades comerciales a través de una plataforma digital del mismo nombre. Esas actividades están orientadas, en lo que aquí interesa, al transporte de pasajeros.

A pesar del intento de las subclases “socios-conductores” representado por el Sr. Portillo y los “usuarios pasajeros” representados por PROCONSUMER, de presentar a Uber como una simple aplicación móvil, ya señalé expresamente mediante la resolución de fecha 29/01/2018 en el marco del incidente “*SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE OTROS PROCESOS INCIDENTALES - OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA – GENERICO*” Expte.: INC 3065/2016-4 (cfr. luce en la actuación nº 11021535/2018), la incongruencia de ese argumento⁵¹.

Uber, como es de público y notorio, es una empresa de escala global, que inició su actividad en la Ciudad de San Francisco, California en el año 2009, operando en cientos de ciudades del mundo y que cotiza en la bolsa de Nueva York, conforme se constata en el sitio web oficial de ese mercado de valores⁵².

En ese contexto, a pesar de que sus “socios-conductores” han planteado una demanda que se halla incluida en uno de los subprocesos que integran el proceso colectivo marco, y no obstante la publicidad realizada en la causa convocando a los que tuvieran interés en

⁵¹ En la citada resolución señale que “[o]bservo que en su escrito inicial, el Sr. Travers y los demás conductores que se han presentado -y sus letrados-, se refirieron a UBER como una “aplicación móvil”, pero ahora reconocen que es una persona jurídica de la que dicen ser socios. Tal persona jurídica –UBER– no se ha presentado aún en este proceso. La influencia de Cossio me impide dejar de valorar esta conducta. Es decir, según el relato los miembros de la subclase “conductores UBER”, inicialmente teníamos una suerte de forma de vida digital autogenerada propia del universo de Philip K. Dick (“aplicación móvil”), y ahora, según ellos mismos reconocen, surge un sujeto de derecho: la sociedad UBER. Notable. Es de público conocimiento que UBER es una poderosa corporación transnacional con múltiple actividad a escala planetaria y que actúa, con distinta suerte, en diferentes ciudades del mundo. Incluso existen decisiones de numerosos tribunales en el mundo que la tienen como litigante. Es bueno decirlo, ayuda a que todos comprendamos cuál es el debate completo en este proceso y neutralicemos la confusión y la distorsión en la comunicación. Porque el derecho a ser oído con las debidas garantías asume también, expresado en términos habermasianos, que los hablantes nos comuniquemos con la mayor claridad posible. Como director del proceso es imperativo que lo haga notar y cumplir. El entendimiento mutuo es un presupuesto del debido proceso”.

⁵² <https://www.nyse.com/quote/XNYS:UBER> (fecha de consulta: 06/07/2023).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

participar en el proceso, la empresa Uber no ha emergido en el expediente con voz propia, a excepción de su parte más débil: los “socios conductores”.

Como ya expresé y ahora lo subrayo, la empresa Uber (en sus múltiples razones sociales) quedó notificada de la existencia del proceso por los mecanismos dispuestos (publicaciones de diferentes niveles: radiodifusión, televisión, páginas web y el Boletín Oficial de la CABA) y tenía y tiene interés legítimo o litisconsorcial suficiente para integrar alguno de los subprocesos; incluso no podía desconocer que miembros de la subclase “socios conductores” estaban proponiendo la no interferencia de la actividad de la que la empresa es un aspecto central.

6. Uber en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Una actividad antijurídica.

6.1. Poder de policía local.

La actividad que realiza Uber en CABA, ante todo, infringe el ejercicio de las facultades que el poder constituyente local otorga al poder constituido porteño; es decir, colisiona con las facultades de reglamentación respecto del ejercicio de los derechos, facultades éstas que están dirigidas a coordinar la vida en sociedad para que los aspectos básicos relativos a la seguridad, la previsibilidad de las conductas intersubjetivas de todos estén garantizadas a través de normas de detalle que reduzcan o neutralicen la posibilidad de abusos, de conflictividad, asegurando la convivencia, la paz y, también, la posibilidad de control por parte del Estado de actividades o conductas que, aun con una regulación insuficiente, puedan interferir negativa y abusivamente con el ejercicio de

derechos. En doctrina, el ejercicio de estas facultades del Estado se conoce como poder de policía.⁵³

Hoy en día, a los problemas que podían endosarse derivados del ejercicio del poder de policía en razón de lo que se denominaba exceso reglamentario (cfr. art. 28, CN) y que siempre pueden estar presentes, se incorpora un elemento disruptivo, una cuestión que cada vez con mayor vehemencia, y por elementos exógenos al sistema de poderes constituidos puede alterar o lesionar el ejercicio de derechos; tal elemento tiene origen en poderes fácticos que a través de una gran concentración económica, capacidad monopólica, actividad transnacional, o aprovechando la innovación tecnológica, en un mundo globalizado, logran poner en crisis, no ya la noción de poder de policía sino el concepto mismo de soberanía.

En cuanto a la economía digital, su aspecto disruptivo y los modelos de negocios que de ella se derivan, aquella puede incluso afectar el valor y uso de la moneda nacional o licuar de eficacia y efectividad derechos individuales y de incidencia colectiva.

El impacto de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) ha sido y es objeto de abordaje por gobiernos y organismos internacionales debido no solo a su complejidad sino, también, por el gran impacto en el ambiente, en la industria, el comercio, en el ámbito de la salud, la educación, la intimidad, la movilidad y respecto de las más variadas clases y tipos de transacciones y negocios. Son modelos de negocios que incluso no interactúan con los usuarios y consumidores, sino que los construyen.

Considerando relevante estas cuestiones, la Unión Europea ha desarrollado lo que denomina su Agenda Digital, y actualmente con una segunda fase en marcha de esa agenda para el período 2020-2030⁵⁴.

⁵³ Cfr. Marienhoff, Miguel S.; *Tratado de Derecho Administrativo*, Tomo IV, sexta edición actualizada, Abeledo-Perrot, Bs. As., 2011, pág. 420.

⁵⁴ Ver <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/64/una-agenda-digital-para-europa> (fecha de consulta: 03/07/2023).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

De allí la necesidad de regular con vehemencia sectores que ya no pueden considerarse simplemente “emergentes” sino también divergentes y disruptivos: criptomonedas, internet de las cosas, Inteligencia Artificial, Big Data, robótica, ciber vigilancia, tecnología financiera (Fintech), etc.

Todas estas cuestiones requieren marcos regulatorios dinámicos, específicos, e involucran cuestiones inherentes tanto a la vida en sociedad como a la defensa del Estado. Entiendo que las cuestiones y desafíos que demandan estos problemas no remiten a un impedimento estructural sino más bien dan cuenta de un escenario que exige una transición controlada y de convivencia entre las TIC y la forma de vida democrática y republicana⁵⁵.

Por ejemplo, en Europa las metas digitales de la Unión Europea para el 2030 apuntan a obtener el máximo partido de la transformación digital, y por ello propone como derechos y principios:

1. Situar a las personas y sus derechos en el centro de la transformación digital.
2. Apoyar la solidaridad y la inclusión.
3. Garantizar la libertad de elección en línea.
4. Fomentar la participación en el espacio público digital.
5. Aumentar la seguridad, la protección y el empoderamiento de las personas.

⁵⁵ Ver, Farías, Raúl; *El largo viaje de Uber hacia la legalidad*; La Ley, 5/11/2018; AR/DOC/2376/2018.

6. Promover la sostenibilidad del futuro digital.

Resulta posible observar que las mencionadas metas no pueden cumplirse sin una regulación estatal o comunitaria. El “mercado” se autorregula solo como un sistema de cadena “alimentaria” y no como ámbito de convivencia. Para garantizar lo último, entre otras cosas, existen leyes de defensa de la competencia y antimonopólicas, normas de habilitación, permisos, etc.

Hoy, la recurrencia ligera a la palabra libertad de mercado parece más un eufemismo para encubrir una suerte de privilegiado de coto de caza donde las piezas que se cobran son usuarios cautivos y sin empoderamiento: un mundo de corporaciones donde la “Rebelión de Atlas” consiste simplemente en tirarnos encima a todas y todo el supuesto peso que el gigante portaba sobre su espalda.

Merece agregarse, en razón de lo dicho en el párrafo precedente y a modo de ejemplo, que la primera Agenda Digital para Europa (período 2010-2020) se refiere a estrategias para un Mercado Digital Único a través de la búsqueda y establecimiento de disposiciones específicas apoyadas en tres elementos o pilares básicos dirigidos a garantizar un entorno digital justo, abierto y seguro: 1) mejorar el acceso de los consumidores y las empresas a los bienes y servicios digitales en Europa, 2) crear las condiciones adecuadas para que las redes y servicios digitales prosperen, y 3) aprovechar al máximo el potencial de crecimiento de la economía digital.

Las preocupaciones de la región europea respecto del mercado digital también pueden ser trasladadas a Argentina y, en el caso concreto, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en relación con la actividad denominada sistema Uber, sobre todo, porque como vimos, ese “sistema” posee una fuerte capacidad de lobby y de desarrollo de formas oblicuas de comercialización como dan cuenta informes periodísticos, respecto de los criterios que habría tenido la empresa para instalarse en diferentes regiones del mundo.⁵⁶

⁵⁶ Ver <https://www.tiempoar.com.ar/politica/mas-allá-de-los-uber-files-uber-y-las-plataformas-capitalistas/> y <https://www.lanacion.com.ar/politica/the-uber-files-la-historia-secreta-de-uber-en-argentina-lobby-presiones-y-una-guerra-por-los-nid10072022/> (fecha de consulta: 03/07/2023).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Podemos saber más de Uber por las decenas de litigios que ha sostenido en diferentes lugares del mundo, con suerte generalmente adversa. La singladura de esos litigios, su intensidad y sus resultados muchas veces están en relación directa con el grado de calidad institucional de los ámbitos en donde Uber emerge.

6.1.1 Uber visto desde una perspectiva del periodismo de investigación.

El periodista especializado en tecnología en el New York Time, Mike Isaac, ha realizado en su libro *La batalla por Uber. Una ambición desenfrenada*⁵⁷, donde ofrece un pormenorizado relato de los avatares de Uber en su intención de imponerse como modelo de negocios.

Isaac relata que Uber desde el año 2009 se enfrentó a legisladores, oficiales de policía, conductores y propietarios de taxis y sindicatos de transporte en EEUU⁵⁸. Según el citado autor Uber “va de una empresa que piensa que está por encima de la ley”⁵⁹. Isaac refiere que Uber ha reclutado a ex empleados de la CIA, la NSA y el FBI, para realizar espionaje corporativo. El periodista afirma que el personal de seguridad de Uber ha llegado a espiar a funcionarios del Gobierno, y examinar sus vidas digitales en profundidad.⁶⁰

⁵⁷ Editorial Catarata, Madrid, 2020. Título original: *Super Pumped. The battle for Uber*. W.W.Norton & Company. Inc. 2019.

⁵⁸ Isaac, ob. cit., pág. 17.

⁵⁹ Ibidem, pág. 19.

⁶⁰ Ibidem, pág. 22.

Uber, según Isaac, ingresó en forma ilegal en varias ciudades de EEUU, por ejemplo, en la ciudad de Filadelfia, donde la ciudad le impuso una multa de 12 millones de dólares por 120.000 infracciones del código de circulación.⁶¹

Uber habría financiado fuertes campañas de lobby, adaptando incluso su propio software a medida de los problemas que se le presentaban.⁶² Tuvo problemas con Apple, cuyo negocio no consiste en recopilar datos de sus clientes, pues esa empresa detectó los códigos de software de Uber destinados a captar datos de sus clientes-pasajeros. Isaac destina todo el capítulo 16 de su libro a dar detalles del problema entre las dos compañías y cómo Uber debió aceptar las condiciones de Apple que, al parecer, tiene estándares de *compliance* más elevados.

Hasta aquí un breve relato referencial y transversal de lo que refiere el periodismo sobre el sistema Uber.

6.1.2. Uber: una actividad de transporte de pasajeros y una relación de consumo.

El frente actor que constituye el subproceso “B” realizó denodados esfuerzos para ofrecer una visión de Uber, primero como una app, luego como una empresa con socios⁶³; pero especialmente sostuvo una concepción donde el sistema Uber solo puede ser visto exclusivamente bajo la óptica contractual decimonónica sin otros aspectos de relevancia. Todo lo contrario. Esa suerte de falso “nicho” contractual comprende otras órbitas del derecho que lo condicionan o subordinan. En particular esos marcos condicionantes son el orden público, el poder de policía, y la protección de consumidores y usuarios.

6.2. El Tribunal de Justicia Europeo (TJE) considera que la actividad de Uber es transporte de personas.

⁶¹ Ibidem, pág. 131.

⁶² Ibidem, págs. 132 y 133.

⁶³ En rigor, la calidad de “socios” de los conductores no funge ni con los estatutos incorporados de las empresas que como conglomerado forman el grupo económico Uber, ni con el concepto de socio de acuerdo a nuestro derecho positivo.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

En la sentencia del TJE (Gran Sala) del 20 de diciembre de 2017, “Asociación Profesional Elite Taxi vs. Uber Systems Spain”, S.L.; C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981, se estableció que la plataforma electrónica Uber proporcionaba, mediante una aplicación informática, un servicio remunerado de conexión con conductores no profesionales que utilizaban su propio vehículo.⁶⁴ Así, tal servicio podría calificarse, según expresó el TJE, de «servicio de la sociedad de la información», en el sentido del artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34/CE, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31/CE. Este servicio es un «servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios».

Sin embargo, el TJE apreció que el servicio controvertido no se limita a un servicio de intermediación consistente en conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano. En efecto, en una situación como la contemplada por el tribunal remitente, el prestador del servicio crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible mediante la aplicación y cuyo funcionamiento general organiza. Sin dicha aplicación, los conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte y los pasajeros no podrían

⁶⁴ El caso tuvo su origen en el año 2014, cuando una asociación profesional de taxistas de Barcelona interpuso ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona una demanda contra Uber en la que alegaba que las actividades de esta constituyan prácticas engañosas y actos de competencia desleal. El Juzgado de lo Mercantil consideró necesario comprobar si Uber debía disponer de una autorización administrativa previa. A su juicio, si el servicio quedaba comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva relativa a los servicios en el mercado interior 60 o de la Directiva 98/34/CE, 61 las prácticas de Uber no podrían considerarse desleales. El Tribunal de Justicia Europeo estimó competente para conocer de las cuestiones del tribunal remitente, pues estas se referían a la calificación jurídica del servicio en cuestión.

recurrir a los servicios de dichos conductores. Más aún, según expresó el TJE, Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores y, mediante la aplicación que lleva su nombre, establece al menos el precio máximo de la carrera y recibe dicho precio del cliente antes de revertir una parte al conductor no profesional del vehículo. Además, ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos y de sus conductores y sobre el comportamiento de estos últimos, control que eventualmente puede entrañar su exclusión. Para el TJE, este servicio de intermediación debe por tanto ser calificado de «servicio en el ámbito de los transportes» en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123/CE y está por tanto excluido del ámbito de aplicación de dicha Directiva (apartados 35, 37 a 40, 42 y 43).

Los argumentos de la sentencia también fueron sostenidos por el TJE, en su decisión del 10 de abril de 2018 en el caso Uber France; C-320/16.

6.3. El transporte de personas en el CCyCN y Uber.

Sobre la base de las consideraciones realizadas por el TJE, que no puedo menos que compartir, entiendo que la actividad de Uber encuadra en las previsiones del art. 1280 del CCyCN en cuanto allí se define el transporte de personas o cosas.

En el caso de Uber, la empresa y los “socios-conductores” asumen la inescindible posición de transportista, aun cuando no resulte aquí necesario establecer -ya que no es objeto de este proceso- si los conductores son socios o simples dependientes en los términos de la Ley de Contrato de Trabajo y con las responsabilidades derivadas, entre otras, de las previstas en el art. 1757 del CCyCN y de las normas de consumo, donde en caso de duda, prevalecería la norma más favorable al consumidor (cfr. art. 1094, CCyCN y ley nº 24.240).

De lo expuesto en los párrafos anteriores estoy convencido de que la actividad de Uber en CABA se subsume tanto dentro de lo que es una **relación de consumo** (cfr. arts. 1092, 1093 y ley nº 24.240) como en la de un **contrato oneroso de transporte de personas**



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

(interpretación esta que responde a lo dispuesto por el último párrafo de art. 3º de la ley n° 24.240).

Recordemos que, el TJE indicó⁶⁵ que “...debe considerarse que este servicio de intermediación [de Uber] forma parte integrante de un servicio global cuyo **elemento principal** es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de «servicio de la sociedad de la información»” (el énfasis me corresponde)⁶⁶.

En este sentido, resulta oportuno transcribir la respuesta del TJE a la cuestión de prejudicialidad planteada por el Juzgado Comercial de Barcelona en el caso apuntado más arriba, pues el tribunal comunitario, además de analizar la compleja yuxtaposición entre lo que se conoce en la Comunidad Europea como servicios de la sociedad de la información y un servicio de transporte de pasajeros, en cuanto a la oferta del servicio indicó que “... el prestador de este servicio de intermediación crea al mismo tiempo **una oferta de servicios de transporte urbano**, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas, como la aplicación controvertida en el litigio principal, y cuyo funcionamiento

⁶⁵ TJE (Gran Sala) del 20 de diciembre de 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi vs. Uber Systems Spain, S.L.; C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981*.

⁶⁶ Según el art. 2 de la Directiva nro. 34 de la Comunidad Europea, **servicio de la sociedad de la información** es todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios. A “distancia”, se entiende un servicio prestado sin que las partes estén presentes simultáneamente; “por vía electrónica”, se refiere a un servicio enviado desde la fuente y recibido por el destinatario mediante equipos electrónicos de tratamiento (incluida la compresión digital) y de almacenamiento de datos y que se transmite, canaliza y recibe enteramente por hilos, radio, medios ópticos o cualquier otro medio electromagnético; por fin, “a petición individual de un destinatario de servicios”, debe entenderse aquel servicio prestado mediante transmisión de datos a petición individual.

general organiza en favor de las personas que deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento urbano”⁶⁷ (el destacado me pertenece).

6.4. Encuadramiento de la actividad de Uber por la AFIP: un servicio de transporte de personas.

De la prueba obrante en la causa, suministrada por la AFIP (cfr. surge de la actuación nº 470789/2023) también consta que dicho organismo ha realizado un pormenorizado escrutinio de la actividad de Uber en Argentina. En efecto, en la Actuación nº 142/17 (DI ALIR) suscripto por la Dirección de Asesoría Legal Impositiva y de los Recursos de la Seguridad Social, por dictamen del 21 de junio de 2018, respecto del contribuyente “**Uber Argentina S.R.L.**” expresó: “...se concluye que la actividad de UBER es el transporte y que llevarla a cabo se vale del trabajo de los propietarios de vehículos-conductores, haciendo la naturaleza de la relación entre ambas partes a una cuestión de hecho y prueba, sin perjuicio de que, como principio, corresponde presumir que se desempeñan como “autónomos” de cumplir con las formalidades que hacen a esa condición (v.gr. inscriptos como tales por su actividad de chofer, facturación de servicios) y como “dependientes” de no darse tal cumplimiento...”⁶⁸.

6.5. Sociedades vinculadas con Uber Argentina S.R.L.

De acuerdo con la información suministrada a la causa por AFIP (cfr. actuación nº 470789/2023) y por la IGJ (cfr. actuación nº 3823820/2022) el Sistema Uber opera en Argentina a través de un mallado de empresas y sociedades, las que al momento de redactar esta sentencia tiene como principales sujetos integradores a Uber Internacional B.V. (inscripta como sociedad extranjera desde el año 2013); Uber Internacional Holding B.V. (inscripta como sociedad extranjera desde el año 2013); se agregan también la sociedad extranjera Besitz B.V. (inscripta como tal en la IGJ de la Provincia de Buenos Aires), según la información aportada por AFIP a la causa, tiene su radicación de origen

⁶⁷ TJE (Gran Sala) del 20 de diciembre de 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi vs. Uber Systems Spain, S.L.; C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.*

⁶⁸ Cfr. archivo digital titulado “*Uber Argentina uber pdf 5.pdf*” obrante en el link <https://drive.juscaba.gob.ar/s/33Jz8zFo8qLETLi>, en la actuación nº 470789/2023. Más precisamente en las páginas 13/32 del archivo en cuestión, luce incorporada la actuación nº 142/17 (DI ALIR).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

en, Ámsterdam, Países Bajos, y su representante legal en Argentina es el Sr. Rodolfo Nicolás Caputo)⁶⁹ y Mieten B.V. (también sociedad extranjera que actúan en los Países Bajos como sociedad cerrada con responsabilidad limitada, con domicilio social local en la ciudad de Tandil y cuyo representante legal en Argentina es el Sr. Diego Mariano Oliveira, cfr. archivo “MIETEN BV uber pdf 9.pdf” de la actuación nº 470789/2023 de la AFIP).

A las empresas mencionadas puede sumarse TECHNOLOGY SUPPORT SERVICES ARGENTINA SA⁷⁰ y UTI ARGENTINA S.A.S.

También consta de la prueba informativa acompañada por AFIP (v. particularmente el archivo titulado “Uber act. N10893-3100-2016 pdf uber 4.pdf”) que en fecha 26/12/2016 la División Jurídica se expidió respecto de la empresa Uber Argentina SRL, refirió que la misma no se encontraba inscripta como contribuyente ante dicho organismo y que, dado lo inconcluso del trámite de su inscripción ante la IGJ, en principio se trataría de una

⁶⁹ Besitz B.V. se constituyó como sociedad el 24 de mayo 2016 a través del Sr. Jacobus Maria Oomen, un apoderado de **Uber International Services Holding B.V.**, empresa también con sede en Ámsterdam, Países Bajos. De acuerdo con la traducción pública de los documentos de inscripción ante la IGJ, **Uber International Services Holding B.V.**, se constituyó como “socio fundador” de Besitz B.V. (v. archivo titulado “BESITZ BV uber.pdf.8.pdf” de la actuación nº 470789/2023 de la AFIP).

⁷⁰ La junta directiva de Besitz B.V. resolvió constituir legalmente una sociedad de responsabilidad limitada o cualquier otro tipo de empresa en Argentina, comprar acciones o cuotas de “Sociedades Anónimas” o “Sociedades de Responsabilidad Limitada” “o cualquier otro tipo de empresa debidamente organizada y existente en conformidad con leyes de Argentina. Autoriza, además, a la empresa argentina local a usar el nombre de Technology Support Services seguido por el término “Argentina” y, entre otros aspectos, autorizar a que ésta última defina su objeto social.

“sociedad en formación”. Estimando dicha división que se encontrarían reunidos los elementos para instar la inscripción de oficio de la rubrada.

7. Principios de seguridad en materia de transporte de personas afectados por la actividad de Uber en CABA. Protección de consumidores y usuarios.

7.1. La actividad de transporte de pasajeros de Uber interfiere con un servicio público y normas de orden público en materia de seguridad vial.

7.1.1. Noción de servicio público.

Las categorías jurídicas portan los mismos problemas de lenguaje que todo aquello que llamamos “conceptos”. Es harto conocido que el lenguaje natural (el de uso diario) está atravesado por la ambigüedad (una misma palabra se puede referir a cosas diferentes), vaguedad (qué grado o alcance tiene una palabra, por ejemplo, la palabra vida); y de textura abierta (los reacondicionamientos contextuales a los que se somete un léxico: por ejemplo, la palabra “red”) ⁷¹.

Con el concepto o noción de servicio público ocurre lo expresado precedentemente: la noción varía geográfica y temporalmente, se acomoda a épocas y variados intereses, refleja posiciones políticas que subordinan aspectos jurídicos y padece, como la mayoría de las categorías jurídicas, del frenesí clasificatorio.

Como la necesidad de precisar la noción de servicio público, pues resulta relevante para dar solución a este caso, voy a abordar la cuestión tomando en cuenta lo que la doctrina administrativa nacional más eminente ha considerado sobre el tópico. Para eso, aun siendo el tema que se analiza -una actividad novedosa y emergente en el marco de la economía digital- nada mejor que consultar un autor clásico del derecho administrativo, pues un clásico es aquél que atraviesa modas y debates efímeros empoderado de una perenne vigencia.

⁷¹ Según Bal, los conceptos no son simples etiquetas y cuando se usan mal pierden su fuerza operativa; ella dice que debemos tener en cuenta que los conceptos no están fijos, que viajan entre disciplinas, entre estudios individuales, entre períodos históricos y entre comunidades geográficamente dispersas. El significado, alcance y valor operativo de los conceptos también difieren entre disciplinas y estas diferencias deben ser evaluadas antes, durante y después de cada "viaje". BAL, Mieke, "Conceptos viajeros en humanidades. Una guía de viaje", Ed. Cendeac; Murcia, España, 2009, ps. 37 y 38.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Miguel Santiago Marienhoff señala respecto al concepto de servicio público que “...dicha noción es harto controvertida en el terreno doctrinario, donde se observan concepciones antagónicas...”.⁷²

El autor citado subraya que la concepción ha ido evolucionando a través del tiempo e incluso fue adaptada y ampliada al círculo de necesidades que debe satisfacer un servicio público.⁷³

Marienhoff considera que existen dos aspectos que configuran un eje central de controversia. Señala que por un lado está el tema de la *actividad* por medio de la cual se satisface una *necesidad*. Sobre este aspecto, el autor mencionado expone los interrogantes principales, es decir, si tal actividad debe ser objeto de una regulación especial de derecho público o puede ser un régimen de derecho privado. Incluso cabría preguntarse si la actividad por su particularidad podría considerársela simplemente encuadrada en el derecho público.⁷⁴ Y en este punto debo hacer notar que las categorías de “público” y “privado” hoy en día son fronteras porosas, interseccionales (en términos deleuzianos, se trataría de aspectos rizomáticos).

El otro aspecto a considerar, observa Marienhoff, es el de la *necesidad* a satisfacer, es decir, si es de alcance “colectivo” o de “interés general” y cuáles actividades quedan

⁷² Marienhoff, Santiago Miguel; *Tratado de Derecho Administrativo*, T.II, Abeledo-Perrot, Avellaneda, 2011, 4ta. Edición actualizada, pág. 20.

⁷³ Ídem.

⁷⁴ Ídem.

comprendidas en la noción de servicio público.⁷⁵ Este último aspecto da sustento a la concepción funcional de servicio público, opuesta a la concepción orgánica que define la noción que analizamos considerando al ente que presta o realiza la actividad.

Marienhoff adhiere en forma expresa y sin ambages a la concepción funcional de servicio público (también denominada material o substancial). Por ello considera que “...el elemento “público” de la locución “servicio público”, no se refiere al ente o persona que lo realiza o presta: refiérese al destinatario del mismo, es decir, a quien dicho servicio va dirigido.”⁷⁶

Dentro de las posiciones a las que adscribe Marienhoff, éste acepta la distinción entre servicios públicos propios e impropios, también seguida por Rafael Bielsa. Los servicios públicos propios serían los que presta directamente el Estado; los impropios resultan de una “actividad” ejercida por particulares o administrados con el objeto de satisfacer necesidades de carácter “general”.⁷⁷

Curiosamente, entre los ejemplos que menciona Marienhoff de servicios públicos impropios está la actividad “...de quienes realizan o prestan el servicio de transporte urbano en automóviles de alquiler (“taxímetros”) ...”.⁷⁸ Y agrega: “[p]or su carácter y naturaleza todas estas actividades constituyen un servicio público ‘virtual’, un servicio público por su carácter ‘objetivo’ (...).”⁷⁹ Según el tratadista mencionado, tales circunstancias “...colocan a dichas actividades en el ámbito del **derecho público**, que se caracteriza porque sus normas, contrariamente a lo que ocurre en el derecho privado, son de ‘subordinación’ del particular o administrado a la Administración Pública; de esto, a su vez, se deriva la licitud o juridicidad de la serie de limitaciones que, en defensa del interés general, la Administración Pública puede y debe imponerles a quienes realicen esas actividades (control de precios; control de la calidad de la cosa

⁷⁵ Ídem.

⁷⁶ Ídem, pág. 20.

⁷⁷ Ídem, pág. 23.

⁷⁸ Ídem.

⁷⁹ Ídem.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

vendida o de la actividad desarrollada; obligatoriedad de efectuar la prestación al público que la solicite; etc.)".⁸⁰

Bajo estas premisas iniciales, examinaré si el Sistema Uber realiza o interfiere de alguna forma en la Ciudad con un servicio público (impropio).

7.1.2. Uber: un transporte de personas que incide negativamente en la prestación correcta de un servicio público impropio.

La actividad de Uber en la Ciudad trasciende la mera relación entre sujetos de derecho privado y penetra en aspectos sociales de interés general. Y esto ocurre en diferentes planos. Uno de ellos en materia de transporte de pasajeros.

El transporte urbano de personas configura una actividad indiscutiblemente relevante desde el punto de vista del interés comunitario, es una actividad necesaria que se proyecta en aspectos laborales, educativos, de salud y de seguridad, entre otros.

El carácter de servicio público impropio del transporte urbano de personas es una cuestión que incluso prescinde de cuál sea la intención de quien ejerza la actividad, es decir, si los sujetos que desarrollan el servicio tienen o no la finalidad de satisfacer un interés general.⁸¹ De allí que comprobada la existencia de la actividad quede simultáneamente acreditada la existencia de un respectivo servicio público.⁸²

⁸⁰ Ibidem, páginas 23 y 24.

⁸¹ Ibidem, pág. 33.

⁸² Ibidem, pág. 34.

Por ello, Marienhoff previene diciendo que “...*por requerirlo la seguridad jurídica, base de la libertad, es aconsejable que, en lo sucesivo, la Administración Pública no permita la iniciación de actividades que constituyan servicios públicos “impropios” si quienes la realizarán no se comprometen a respetar las respectivas obligaciones...*”⁸³

Sobre lo expuesto en el párrafo anterior cabe preguntarse cuáles obligaciones o disposiciones infringe la actividad de Uber en el contexto de lo que vengo refiriendo, es decir, el contexto de considerar como un servicio público impropio al servicio de transporte urbano de pasajeros realizado en forma habitual.

Para responder esta afirmación debemos mencionar ante todo que el tránsito y el transporte urbano involucran normas y principios de diferente nivel.

En tal sentido la CCABA expresa en su art. 34 que la seguridad pública es un deber propio e irrenunciable del Estado y es ofrecida con equidad a todos sus habitantes. Es decir, ante todo la seguridad no es susceptible de quedar monopolizada por otros sujetos que no sean estatales o de derecho público no estatal con delegaciones específicas y controles estatales. De lo contrario infringiría la condición de irrenunciabilidad en el ejercicio de un deber. En principio el servicio de seguridad está a cargo de la Policía de la Ciudad y depende del Poder Ejecutivo.

La seguridad pública se configura en distintas dimensiones, donde, además de la policía, intervienen diferentes agencias estatales de control.

En lo que a este proceso interesa, corresponde señalar que la Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contempla su inserción en el área metropolitana. Debe instrumentar un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueva, entre otras cuestiones, la seguridad

⁸³ Ibidem, pág. 35. Según Bielsa, los servicios públicos impropios son aquellos que tienen en común con los propios el satisfacer en forma más o menos continuas necesidades colectivas, pero no es el Estado quien los presta ni los concede, sino que tan sólo los reglamenta (Bielsa, Rafael; *Derecho Administrativo*, t. I; Depalma, Buenos Aires, 1955, quinta edición, pág. 477).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

vial y peatonal y las condiciones de seguridad en todo el espacio urbano público y privado (inc. 7 y 9, art. 27, CCABA).

Es decir, el constituyente porteño instituye como una necesidad de relevante interés general que se promueva la seguridad vial y peatonal como parte de una política de planeamiento y gestión, con lo que la inercia administrativa queda descartada.

La seguridad vial es una competencia inherente a las atribuciones de la Legislatura (cfr. incisos 1., b), g) h, i), art. 80 CCABA y del Poder Ejecutivo (cfr. inc. 11, 13 y 14 y concordantes, art. 104, CCABA).

La seguridad vial, como el transporte, no solo se refiere a un simple aspecto circulatorio: están incardinados temas relativos a la vida, la salud, la educación, el trabajo y el ambiente, entre otros.

De allí que la actividad vulgarmente conocida como “tránsito” está encuadrada dentro del derecho público y bajo normas de **subordinación y coordinación administrativas**.⁸⁴

Las mencionadas normas conforman un sistema, donde se destacan primordialmente y en lo que aquí interesa resolver, la ley n° 210⁸⁵ que reglamenta los arts. 138 y 139 de la Constitución Porteña, es decir, el Ente Único Regulador de Servicios Públicos (en

⁸⁴ Ibidem, pág. 37.

⁸⁵ Publicada en el BOCABA n° 752 en fecha 10/08/1999.

adelante, Ente Único), y la ley nº 2148⁸⁶ que establece el Código de Tránsito y Transporte de la CABA (en adelante, CTT).

En cuanto a lo previsto en el art. 138 de la CCABA esta norma refiere que el Ente Único ejerce el control, seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos cuya prestación o fiscalización se realice por parte de la Administración, central o descentralizada, o por **terceros para la defensa y protección de los derechos de usuarios y consumidores**, de la competencia y del medio ambiente.

Como he expuesto con sustento en la opinión de la doctrina citada, puedo afirmar que una actividad, incluso privada como es el transporte de pasajeros por vehículos automotores, puede ser considerada servicio público y estar sometida a regulaciones según las formas en que esa actividad se realice.

Eso es lo que hace precisamente la ley nº 210. **Esta norma considera servicio público al transporte público de pasajeros** y, además de regular supuestos especiales (ambulancia, transporte colectivo de personas, transporte escolar, taxis, etc.) establece un marco general de regulación uno de cuyos ejes principales involucra al CTT a través de las clases **de licencias que definen niveles de autorización para determinadas actividades**. Por eso, la actividad transporte de pasajeros, **sin la debida licencia o sin la posibilidad de verificar esa circunstancia** torna a ese servicio público como prestado en forma irregular. Es decir, que **se puede realizar o interferir en forma ilegal una actividad considerada servicio público si no se cumplen con los debidos requisitos para ejercerla**.

Además, se considera servicio público a los “*servicios públicos que se presten en el ámbito de la Ciudad cuya prestación exceda el territorio de la misma, sin colisionar con la competencia atribuida a otros órganos del Gobierno de la Ciudad, a los entes de otras jurisdicciones y a los entes de la Nación, con los que se complementa, conforme lo establecido en el Artículo 3º inciso m)*” (inc. h) art. 2, ley nº 210).

Permitaseme ahora una digresión: lo dicho precedentemente contrasta con la robusta pasividad del Ente Único donde aparece una clara inobservancia de sus deberes respecto

⁸⁶ Publicada en el BOCABA nº 2615 el 30/01/2007.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

de (i) controlar actividades de los prestadores de servicios públicos en aspectos referidos a la igualdad (cfr. inc. b), art. 3, ley nº 210) y de (ii) prevenir de conductas anticompetitivas o discriminatorias, como asimismo, la de (iii) implementar las acciones tendientes a hacer cesar dichas conductas (cfr. inc. i], art. 3, ley nº 210).

También ha omitido “*verificar el correcto cumplimiento de las leyes o normas reglamentarias de los servicios sometidos a su jurisdicción*” (cfr. inc. a] del art. 3, ley nº 210), pues estando en conocimiento del proceso que aquí tramita nada dijo acerca de la prestación irregular de transporte público de pasajeros que lleva adelante Uber. Teniendo este marco en cuenta, también ha omitido “*informar, proteger y asesorar sobre sus derechos a los usuarios y consumidores...*” (cfr. inc. c] art. 3, ley nº 210).

El Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad ha tenido conocimiento temprano del presente proceso colectivo. Sin embargo, omitió cumplir con sus deberes constitucionales y legales pues mantuvo una actitud de asombrosa pasividad e, incluso, ha exhibido una profunda incomprendión de cuál es su función, principalmente aquella que está orientada a proteger a usuarios y consumidores.

El Ente (v. actuación nº 15627280/2020), al responder un pedido de informes -en fecha 02/07/2020- sostuvo que la actividad realizada por la empresa Uber no resulta un servicio público, atento que “*la misma se presta de manera irregular*”, entendiendo la “*regularidad*” como la conformidad a reglas y condiciones prestablecidas.

La contradicción de la respuesta es preocupante y exhibe un bajo nivel de escrutinio respecto de la propia función del mencionado organismo, porque de seguir el hilo del razonamiento -por cierto, falaz- que ofrece el Ente Único, entonces un servicio público que

se preste de manera irregular dejaría de ser un servicio público. Con lo que el Ente solo controlaría servicios públicos que se presten en forma regular, lo que llevaría a concluir que el Ente mismo resulta innecesario como órgano de control, ya que la función de control es verificar que un estado de cosas se ajuste a parámetros que se consideran “regulares” y satisfactorios y, en caso contrario, actuar en consecuencia.

En verdad la noción de servicio público, como vimos, puede ser abordada desde varias perspectivas. Marienhoff sostiene, como ya expuse, que la Administración Pública no debe permitir que se inicien actividades que constituyan servicios públicos impropios y en caso de que “*...actividades de ese índole que actualmente se realicen los administrados o particulares, es conveniente que, para lo sucesivo y a partir de un lapso razonable, la autoridad pública disponga que la continuación del ejercicio de dichas actividades sólo se permitirá bajo tales y cuales condiciones*”⁸⁷

La ley nº 210, cuya validez no ha sido cuestionada por ninguno de los frentes, dispone entre los que considera como servicios públicos a los efectos de la aplicación de sus disposiciones, **al transporte público de pasajeros** (cfr. inc. a] art. 2, ley nº 210). La mencionada ley no resulta una regulación insular y vinculada al transporte, y además de estar vinculada con el CTT, también tiene una conexión sustantiva con las normas que protegen a usuarios y consumidores y con la ley de defensa de la competencia.

Como indiqué, la ley nº 210 está íntimamente vinculada con el CTT.

Recordemos que el CTT tienen como “*objetivo básico la utilización adecuada y segura de la vía pública por parte de los distintos usuarios que circulan por ella, en un marco de respeto mutuo, propendiendo a la preservación del medio ambiente, a la eliminación de barreras arquitectónicas y urbanísticas que impidan el desplazamiento de las personas y a la educación para una correcta prevención vial*” (art. 1.1.1.). Dicho de otra manera, el CTT pone en valor una actividad, el tránsito y transporte como un elemento de relevante interés público.

Ese propósito, es decir “*la utilización adecuada y segura de la vía pública por parte de los distintos usuarios que circulan por ella*” se ve alterado si una actividad de transporte de

⁸⁷ Ibidem, pág. 35.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

pasajeros, de carácter público, insertada en forma oblicua e irregular, y que desarrolla prácticas que colisionan con los propósitos del mencionado código y, de los principios antes mencionados. Es el caso del sistema Uber en CABA.

Si entendemos que por medio de la ley n° 2148 y a los efectos de dar satisfacción a los propósitos mencionados, el legislador se esfuerza en su texto en establecer con detalles todos los aspectos de control plausibles, eficaces y eficientes sobre quienes intervienen, en forma pública, como transportistas en el traslado de personas. Para ello el CTT parte de dos premisas estructurales: **a)** que para realizar transporte de personas se requieren requisitos especiales y; **b)** que esa clase de transporte por vehículos automotores individuales está organizada preferentemente bajo el sistema de taxis, a los cuáles el CTT dedica una extensísima regulación con normas de neto corte de subordinación y coordinación.⁸⁸

En cuanto a los requisitos especiales, el CTT a través de diferentes herramientas, previene y garantiza que, por ejemplo, el manejo de vehículos se haga con la correspondiente **habilitación administrativa** a través de una **licencia**. Pues el “[l]as licencias de conducir se expiden al solo efecto de certificar, luego de haber cumplido los requisitos establecidos en el presente capítulo, que el titular que figura en la misma está habilitado para conducir en la vía pública los tipos de vehículos autorizados de acuerdo a la categoría correspondiente” (art. 3.2.1., CTT).

⁸⁸ También existen normas de igual orden destinadas al servicio de remis o remises, aunque por su volumen de actividad no interesa aquí un análisis más detenido (v. gr. Código de Habilitaciones y Verificaciones, Ordenanza n° 34.421, Decreto n° 167/98, entre otras).

Es decir, la licencia presupone la satisfacción de recaudos administrativos que establecen un piso mínimo -por el cumplimiento de estándares específicos- destinado a poner en valor normas de seguridad vial y protección de usuarios y consumidores. No agota ese objetivo, pero lo integra necesariamente.

Pongo de relieve en este punto que, dentro de los diferentes tipos de licencias, cada uno con sus especificidades y requisitos, se establece una para el **transporte de pasajeros**: la **licencia Clase D** (para los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y transporte de escolares). Asimismo, el art. 3.2.2. refiere *in fine* que “[l]a edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor, el aditamento de remolque o el tipo de servicio, determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencias”. Podemos apreciar cómo el legislador previó la clasificación de licencias con finalidades diferentes y basadas en características generales como la edad o el servicio que desempeñen. Es decir, sin perjuicio de que la discusión se concentre en si se trató de un servicio de transporte de pasajeros público o privado dentro del marco del CCyCN -postura que persigue el sub frente representado por el Sr. Portillo-, no cabe duda hasta aquí que Uber y sus “socios-conductores” realizan una actividad de transporte de pasajeros, pues como ya se desarrolló en acápitres anteriores de esta sentencia, esa es básicamente la finalidad del Sistema Uber.

Notable que la mencionada subclase traiga estos argumentos que se derrumban con el aporte de su propia prueba.

En efecto, puedo afirmar que con sustento en la documentación ofrecida por los “socios-conductores” que se incorporaron, en particular el Sr. Travers, representante adecuado original de la subclase, queda expuesto la ilicitud: el Sr. Travers poseía licencia clase B (cfr. Páginas 121 del primer cuerpo del expediente digitalizado causa nº 2411/2016-0), del expediente conexo nº 16152/2016-0 el Sr. Fuente Martín Raúl también posee licencia clase B (v. página 8 del primer cuerpo digitalizado de la causa nº 16152/2016-0), y el Sr. Veiga -también integrante de esta sub clase- posee licencia clase B.1 (cfr. página 150 del expediente digitalizado de la causa nº 18335/2016-0).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Los requisitos para obtener y renovar la licencia Clase D son más rigurosos que para las generales. Por ejemplo, a diferencia de las licencias para las Clases A y B que solo requieren que su titular tenga 16 años (Clase A) o 17 años (Clases B), para la Clase D se requiere tener 21 años (similar exigencia para Clases C y E).

Del mismo modo, la vigencia máxima de la licencia para las clases profesionales, entre las que se halla la Clase D, es de cinco años para titulares de hasta cuarenta y cinco (45) años de edad inclusive; de cuatro (4) años para titulares de hasta cincuenta y nueve (59) años de edad inclusive; de tres (3) años para titulares de hasta sesenta y nueve (69) años de edad inclusive y de dos (2) años para titulares a partir de los setenta (70) años de edad inclusive. Ello en comparación con las licencias de clases no profesionales, cuya vigencia máxima puede ser de 10 años para titulares de hasta treinta y nueve (39) años de edad inclusive; de seis (6) años para titulares de hasta cuarenta y nueve (49) años de edad inclusive; de cuatro (4) años para titulares de hasta sesenta y nueve (69) años de edad inclusive y de dos (2) años para titulares a partir de los setenta (70) años de edad inclusive; (art. 3.2.6. CTT). Aquí podemos notar la relevancia que el legislador le otorgó a la **edad** como parámetro para la clasificación de las licencias y cuánta importancia le dio a aquellos que tienen licencias profesionales, pues se les exige renovaciones en tiempos más cortos.

En cuanto a los requisitos específicos de la licencia profesional, el CTT prescribe: “3.2.13 *Conductor profesional: a) El titular de una licencia de conductor de la clase C, D o E tiene el carácter de conductor profesional. Para que le sea expedida la misma se debe acreditar antigüedad mayor a un (1) año en la clase B, realizar los cursos y aprobar los exámenes*

correspondientes, que poseen contenido diferenciado y reforzado hacia la especialidad del aspirante a conductor profesional. También tendrán carácter profesional las licencias que habilitan para conducir ciclomotores y motocicletas destinados a la entrega a domicilio a título oneroso de alimentos o a servicio de cadetería, mensajería o similar, correspondientes a cada subdivisión de la clase A. Para su obtención debe acreditarse antigüedad mayor a un (1) año en la respectiva subclase.” (el destacado me corresponde).

Es decir, para la licencia profesional relativa al transporte de pasajeros se requiere una antigüedad mayor de un año en uso de la licencia de Clase B, se requieren cursos específicos y aprobar los exámenes correspondientes. Pero, además, a diferencia de las clases no profesionales, el solicitante debe acompañar un **certificado de antecedentes penales** expedido por el Registro Nacional de Reincidencia (art. 3.2.13.c) recaudo que también se exige para la correspondiente renovación de la licencia clase D (art. 3.2.9.e del CTT).

Como es fácil apreciar, la irregularidad con la que Uber presta sus servicios en CABA impide, en la generalidad de los casos, satisfacer las normas anteriormente mencionadas. Y esto claramente afecta un servicio público impropio pues la actividad de Uber en ese orden no está sometida a control administrativo. Doy como ejemplo: no hay acceso a la base de datos de choferes del sistema Uber por parte de la Autoridad Administrativa para ejercer el control sobre las licencias.

Por otra parte, y vinculado con temas de seguridad vial y protección de peatones, y los restantes usuarios de la vía pública y consumidores, al ejercer Uber y sus socios conductores la actividad de transporte de pasajeros en forma irregular, pueden sortear los controles de alcoholemia con pisos de tolerancia más alto que los que corresponde exigir a los conductores profesionales, pues el art. 5.4.4. del CCT establece: “*Niveles de alcohol en sangre para conductores. Está prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre. Para quienes conduzcan motovehículos, queda prohibido hacerlo con más de 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre. Para quienes conduzcan vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga; o sean Conductores*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Principiantes, queda prohibido hacerlo con más de 0,0 gramos de alcohol por litro de sangre" (el énfasis me corresponde).

No tengo dudas que la actividad de Uber, colisiona con los principios generales que deben establecerse para el control de la seguridad vial y peatonal al usar la vía pública, ello no solo por las normas ya referenciadas sino porque si no carecería de sentido que el legislador haya puesto tanto celo en regular al detalle, por ejemplo, el servicio de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con taxímetro (taxis), conforme Capítulo 12.1. del CTT, lo que incluye el tipo de licencias, condiciones del vehículo y control de la tarifa, entre otros aspectos, y deje librado a su suerte y sin control los mismos principios cuando la actividad se hace a través del Sistema Uber. Lo que, además, implicaría un trato definitivamente desigual en las condiciones de ejercicio una actividad, salvo por el no menor detalle de que una es una actividad lícita (art. 14, CN) y otra no lo es (el sistema Uber).

Podemos afirmar entonces que Uber realiza (*i*) la actividad de transporte de pasajeros; que la desarrolla (*ii*) interfiriendo una actividad que desde el derecho administrativo se considera servicio público impropio, aun cuando tenga injerencia el derecho privado⁸⁹ y además, agrego, esa actividad (*iii*) el sistema Uber la realiza en el marco de una relación de consumo que también vulnera.

Otro argumento utilizado por la subclase de socios conductores y PROCONSUMER, refieren que Uber es más seguro dado que tienen los datos identificatorios del conductor y

⁸⁹ Marienhoff, ob. cit., pág. 87.

sus datos bancarios, por ejemplo, PROCONSUMER dice en su demanda “[a]demás, es un servicio de mayor seguridad en la medida en que los prestadores se encuentran registrados en la aplicación, monitoreados permanentemente mediante GPS, han proporcionado datos identificatorios e incluso los de una cuenta bancaria en la que recibirán los pagos, todo lo cual los expone notablemente y reduce el riesgo de que cualquier prestador o socio despliegue maniobras ilícitas o, si lo hace, pueda ser fácilmente identificado”. El tema aquí es que Uber no ejerce el poder de policía, sino que se halla sometido a ese poder.

Nótese, a modo de ejemplo, que el legislador creó registros específicos para cada servicio -taxis y remises-. En el caso que nos convoca haré referencia al “*Registro Único del Transporte Público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro*” (RUTAX) establecido en el Capítulo 12.10 del CTT. Este registro es llevado de manera “actualizada” por la autoridad de aplicación del CTT o a través de terceros (cfr. Art. 12.10.1.1). indicando en el artículo siguiente que es de carácter **público** -cuyo acceso público se realiza a través de la página web del GCBA- y que su inscripción es un requisito previo para el funcionamiento del servicio del que resulten licenciatarios.

Finalmente, podemos mencionar que se encuentra regulado en el art. 5.6.1. del CTT que los conductores, vehículos y su documentación pueden ser retenidos por el tiempo necesario para las inspecciones que la autoridad de control realice en la vía pública, tanto aleatorias o como parte de operativos. Y que se debe impedir que continúen conduciendo en caso de: “15- *Cuando preste un servicio de transporte de pasajeros sin el permiso, autorización, concesión, habilitación, o inscripción que la normativa aplicable requiera, sin perjuicio de la sanción pertinente.* 16- *Cuando el conductor de un servicio de transporte de pasajeros preste un servicio para el cual no está habilitado o en infracción al mismo.*” Es decir, el accionar del GCBA al realizar los controles de licencias que da cuenta la prueba informativa producida, resultaba legítimo y acorde al CTT.

Por fin, en cuanto al tema del transporte de personas como servicio público impropio, Marienhoff recuerda que “[e]l control respecto de los servicios públicos que integran el grupo o categoría de “improperios”, difiere esencialmente del control que el Estado realiza sobre la actividad



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

de las personas particulares en ejercicio del poder de policía general".⁹⁰ Y agrega el prestigioso jurista, el poder de policía en general "...se realiza, por principio, respecto a actividades que no salen del ámbito del derecho privado, en tanto que el control sobre la actividad de quienes presten o realicen servicios públicos "impropios" tiene esencia fundamentalmente "pública" –como que se refiere a actividades ubicadas en el campo del derecho público-, lo que hace a ese control más intenso y riguroso que el anterior"⁹¹.

7.2. Supuesta prejudicialidad y cosa juzgada.

En cuanto a los planteos de prejudicialidad y cosa juzgada de este proceso -que es colectivo y sobre una actividad donde inciden múltiples campos regulatorios- respecto de las causas que tramitaron en la órbita del fuero Penal Contravencional y de Faltas debo recordar lo dicho por el Ministerio Público Fiscal en la actuación n° 2757004/2021 en el marco del incidente n° 3065/2016-12.

Allí, la Dra. Monti advirtió que "...los decisarios (...) han sido adoptados por magistrados del fuero Penal, Contravencional y de Faltas, en el marco de procedimientos judiciales seguidos en su contra en virtud de la presunta comisión de infracciones al artículo 6.1.94 de la Ley N° 451, referido a la obligación de poseer habilitación y/o autorización para brindar el servicio de taxis, transporte de escolares, remises, vehículos de fantasía y otros. Por otro lado, la sentencia que se pretende obtener en las presentes actuaciones consiste en determinar si corresponde, o no, que la actividad llevada a cabo por la empresa UBER sea alcanzada por una regulación específica o, en su

⁹⁰ Marienhoff, ob. cit., pág. 39.

⁹¹ Ídem.

caso, prohibida como consecuencia del ejercicio del poder de policía por parte del Gobierno local. En consecuencia, el objeto de los presentes actuados excede el abordaje de la responsabilidad individual por la eventual comisión de faltas de los sujetos que conforman las clases involucradas. Es decir, la materia debatida en el marco de la precitada causa difiere sustancialmente de la analizada en el fuero penal.” (el destacado me pertenece) y que, “... no se advierte de qué modo la adopción de decisiones en el ámbito de otro fuero, eximiría a V.S. de incluir a los actores en los efectos de su sentencia definitiva. La absolución de los presentantes en el fuero penal no podría incidir en la ponderación que a V.S. le corresponderá efectuar al momento de pronunciarse en autos en tanto no se encuentra en riego el principio de cosa juzgada ni de dictado de sentencias contradictorias. (...)” (el énfasis me corresponde).

Postura que comparto.

La elusión de Uber y los socios-conductores de múltiples normas administrativas y posiblemente de normas tributarias locales, es decir, la realización prácticamente furtiva de la actividad, sin cumplir normas administrativas inherentes al transporte, al tránsito y a los deberes hacia los usuarios y consumidores, torna **ilegal** a la actividad.

Ello sin perjuicio de que pueden estar infringidas otras normas que, en razón de la específica competencia de este tribunal y del caso sometido a mi conocimiento y decisión no examinaré aquí (por ejemplo, las normas laborales).

Debo subrayar que la mencionada ilegalidad, es decir, una conducta en contra de normas y principios de derecho positivo, en lo que a este proceso se refiere, es analizada desde el ámbito del derecho administrativo y del derecho de los consumidores y usuarios (cfr. art. 45, último párrafo y art. 65, ley 24.240; art. 46 CCABA).

De allí, entonces, que las cuestiones penales, contravencionales o de faltas resultan ajenas al presente abordaje. Aquí se debate sobre una actividad general a través de un sistema, el sistema Uber, no se analizan conductas de personas humanas específicas desde un punto de vista punitivo. A pesar de las cuestiones agitadas por los frentes en incidencias variadas y ya referidas en los resultas, los temas de prejudicialidad y cosa juzgada por procesos de corte penal, contravencional o de faltas en nada influyen en la decisión que aquí adopto, ya que esos procesos se refieren a conductas de personas



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

humanas y sobre circunstancias concretas y tipificadas penalmente. Debo recordar que el derecho administrativo cuenta con autonomía desde hace tiempo: **prueba de ello es la existencia del Fuero CAyTRC.**

7.3. La actividad del sistema Uber frente a los consumidores y usuarios.

Es correcto decir que el art. 1280 del CCyCN regula el transporte “privado” de pasajeros. Sin embargo, las nociones clásicas de privado y público dentro del derecho se han resignificado profundamente. En este sentido debo señalar que las cuestiones inherentes al contrato entre particulares no inhiben al Estado de realizar un control de aquellos aspectos que se consideren vinculados con el orden público, es decir, cuestiones que en razón de las potestades y facultades estatales deben tener un piso mínimo de normatividad inderogable por parte de la autonomía privada. Mucho menos, y como ya se dijo, se ve inhibida la Administración Pública de actuar frente a relaciones privadas que inciden en sobre actividades de relevante interés público.

Ello ha sido así originariamente, y también ahora quizá con mayor coherencia sistémica, pues la mayoría de la normativa civil y comercial está “publicizada” y prueba de ello es que, el art. 1281 del CCyCN al establecer el ámbito de aplicación de las normas del Capítulo 7, Sección 1ra. del Título IV (Contratos en particular), indica como excepción a la normativa lo dispuesto en leyes especiales (por ejemplo, la ley local nro. 210 y el CTT). Esta disposición guarda concordancia con los arts. 958, inc. a) del art. 963, inc. a) del art. 964, 1003, 1004, entre otros del CCyCN.

En ese aspecto, las leyes administrativas pueden establecer excepciones o requerir autorizaciones específicas para determinada actividad debido a razones de orden público

en función de fines de protección, dirección y coordinación que justifican la existencia del derecho administrativo. Ello es así, porque el Estado tiene que satisfacer mandatos constitucionales elementales en defensa de intereses comunitarios o generales vinculados con la paz y el orden social. Del mismo modo, es conveniente recordar que el interés y protección de los consumidores resulta ser la interpretación prevalente en esta materia (art. 1094, CCyCN).

Lo expresado precedentemente, una obviedad para cualquier operador jurídico, no me inhibe de destacarlo pues uno de los argumentos del Sr. Portillo y de PROCONSUMER es que se trata de un transporte privado y no se aplican las reglas del Código de Tránsito y Transporte. Es decir, el argumento sería que el interés general que protegen las normas de derecho público no puede ingresar a la relación jurídico privada. Menudo argumento.

Sabemos que existen innumerables actos o actividades de índole privada donde actúa el Estado: los nacimientos y el nombre de las personas deben inscribirse, los inmuebles tienen un sistema de inscripción controlado por el Estado, lo mismo que las personas jurídicas, y los depósitos de los particulares en bancos privados se hallan bajo reglas determinadas por la autoridad administrativa, a pesar de que el CCyCN regula el derecho al nombre, la adquisición de bienes inmuebles, los contratos de depósito, cuenta corriente, etc.

Por ello resulta relevante advertir que las escisiones entre las esferas públicas y privadas no pueden analizarse exclusivamente desde la dogmática jurídica, al menos si intentamos dar algún espesor a nuestras reflexiones.

La reconfiguración de la división entre la esfera pública y privada es destacada por Sassen⁹² quien analiza la cuestión con profundidad y agudeza. La autora considera que la *“...naturaleza supuestamente neutral del mercado puede impedir que se vea con nitidez la naturaleza histórica de la distinción entre lo público y lo privado, distinción que se ha constituido de manera diferente según la época, país y el tipo de mercado. Esa naturaleza histórica indica que”*

⁹² Sassen, Saskia; *Territorio, autoridad y derechos. De los ensambles medievales a los ensambles globales*. Katz, Buenos Aires, 2010, página 253 y sgtes.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

no se trata de una división neutral y puramente técnica, sino de un constructo que refleja distintos intereses y el poder relativo de los diferentes actores".⁹³

Para la mencionada socióloga, existe hoy un punto de inflexión, aun parcial y limitado, que operaría en la división entre lo público y privado, fenómeno que forma parte de un conjunto de dinámicas dirigidas hacia lo que denomina como "la era global". Sassen distingue tres grandes procesos que dar forma a ese cambio. El primer aspecto se refiere a una inversión de la tendencia de crecimiento y consolidación del dominio público. Actualmente se observa una expansión del dominio privado. Agrego que, como juez de una Ciudad como Buenos Aires, esa reflexión no me sorprende. En este aspecto también la autora destaca la "privatización" del Poder Ejecutivo y el desgaste del derecho individual a la privacidad. Un segundo proceso se traduce en el reordenamiento de ciertos aspectos entre lo público y lo privado a través de la privatización y mercantilización de funciones públicas; el tercer aspecto o proceso mencionado por Sassen es la transformación en la naturaleza de los intereses privados que se insertan en la formulación de políticas públicas y, de esa manera, pasar a constituir un componente del dominio público.⁹⁴

La gran pregunta que formula Sassen es si en la actualidad, frente a las fuerzas emergentes del mercado global la esfera pública es víctima o cómplice.⁹⁵ En este punto, puedo decir que las prevenciones de Marienhoff sobre qué hacer con los servicios

⁹³ Ob. cit., pág. 256.

⁹⁴ Ibidem, pág. 255 y 256.

⁹⁵ Ibidem, pág. 256.

públicos impropios contribuyen a orientar nuestra respuesta al interrogante de Sassen y nos permite ofrecer una solución constitucional sobre el tema.

Por otra parte, en materia de usuarios y consumidores, nuestra legislación considera a su normativa como de orden público, aun cuando los sedimentos de las relaciones de consumo puedan abreviar habitualmente en el campo de las relaciones privadas (art. 65, ley nº 24.240) ya que existe un amplio campo de normas destinadas a la regulación que son de índole administrativa y de orden público. En este aspecto, hoy en día más que hablar derecho privado o público como estructuras separadas, debemos contextualizarlas por existir verdaderos regímenes tuitivos del interés público o cuestiones de relevante interés público, con aquellas categorías mencionadas pueden estar vinculadas sustancialmente. Por eso resulta asombroso que una persona jurídica como PROCONSUMER cuyo objeto es la defensa de los usuarios y consumidores traiga a este juicio un argumento tan sesgado.

Desde otra perspectiva, incluso desde el campo de la oferta de la actividad del Sistema Uber, debo hacer notar que, tanto la descarga de la aplicación, como de los servicios que ésta oferta a los usuarios, es abierta e indistinta; tal oferta está dirigida a consumidores potencialmente indeterminados, sin más requisitos que la descarga gratuita de la aplicación desde las plataformas correspondientes para su instalación, mediante los sistemas operativos que existen disponibles en los teléfonos celulares de los usuarios. Por lo que se trata de una actividad con clara incidencia en materia de consumo y, por tanto, sometida a normas de orden público.

La escasa transparencia que arroja el vínculo entre Uber y los denominados “socios-conductores” incide en la definición del marco de responsabilidades de ambos sujetos, es decir, el de la empresa y de los “socios-conductores” frente a usuarios y consumidores.

En este punto puedo mencionar lo analizado por la AFIP⁹⁶ según la información arrimada por ese organismo a la causa (ver archivo “Uber Argentina uber pdf 5.pdf”, allí luce un documento caratulado “Uber Argentina SRL”, Asunto: “Cuerpo de investigación –

⁹⁶ Ver contestación de oficio que luce en la actuación nº 470789/2023, digitalizada y que luce en el enlace: <https://drive.juscaba.gob.ar/s/33Jz8zFo8qLETLi>.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Caso SEFI 1049217. Nota nº 1153/16 (DI RRSO). Nota nº 1159/16 (DI RRSO). Nota 1404/2016 (SDG COSS). Nota 42/2017 (DI ACOT) Nota 103/18 DI ACOT", donde la Dirección de Asesoría y Coordinación Técnica, en fecha 22/02/2017, en el marco de la investigación realizada por la Dirección Regional de los Recursos de la Seguridad Social Oeste, respecto de la operatoria desarrollada por Uber Argentina SRL, la que opera a través de un aplicativo informático que ofrece servicio de transporte de pasajeros, a fin de determinar qué naturaleza tiene la relación jurídica que une a esa empresa, con los choferes que aportan su propio automóvil. En esas actuaciones se consigna que se analizó el contrato que los futuros conductores firman con Uber, el que acuerdo con el informe se obtuvo de la página web de la empresa.

En lo que resulta relevante para el caso, el informe indica que es la empresa la que fija la tarifa por viaje que se cobra al pasajero, y que también es la empresa el agente de cobro de esa tarifa. Según analiza el organismo mencionado, el contrato entre Uber y choferes es de adhesión y son los conductores los únicos responsables ante un reclamo de indemnización. En cuanto al registro vía Internet ante Uber de los choferes, entre otros datos, éstos deben subir el documento correspondiente a su licencia de conducir, pero no se requiere que esa licencia sea clase D. Tampoco se solicitan antecedentes penales.⁹⁷

⁹⁷ He consultado el 1º de julio de 2023 la página web de Uber y observo que no se requiere más que la licencia común y no se requieren antecedentes penales: <https://www.uber.com/ar/es/drive/buenos-aires/vehicle-requirements/#:~:text=Licencia%20de%20conducir%20vigente,Seguro%20Automotor%20Obligatorio%20viente>.

En esas condiciones resulta plausible considerar insegura la actividad que presta el sistema Uber en CABA: los riesgos por la actividad que genera el transporte de pasajeros, pues la empresa no exige la debida licencia requerida para la actividad, y la imposibilidad de controlar en debida forma las licencias de los conductores por la autoridad competente⁹⁸ ante la falta de información de la empresa a los organismos de control, pone en crisis los derechos de los consumidores y usuarios según los términos establecidos por el art. 1100 CCyCN en materia de información, en particular, respecto de las obligaciones de seguridad inherentes a la prestación del servicio (cfr. art. 40 ley nº 24.240)⁹⁹.

No obstante, debo señalar, que aun ante conductas claramente en infracción a normas legales por parte de Uber y los conductores, **también observo una parcial omisión estatal.**¹⁰⁰

En efecto, el GCBA no ha desarrollado ninguna gestión o actividad destinada a dar un marco de licitud a una actividad emergente que, junto con otras plataformas digitales, debe ser inmediatamente atendida a través de normas de poder de policía específico de coordinación y ordenación.

Lo único vigente en materia administrativa son normas de subordinación o exclusión puestas en acto a través de controles de tránsito y solicitudes de clausura. Es decir, la actividad del GCBA se dirige a mantener la prohibición, lo que no cuestiono en absoluto,

⁹⁸ Salvo por controles de tránsito puntuales, pero de eficacia relativa respecto al cese de la actividad.

⁹⁹ También podemos hacer una breve mención de los términos y condiciones del Sistema Uber (que se pueden visualizar en el siguiente link: <https://www.uber.com/legal/es/document/?country=argentina&lang=es&name=general-terms-of-use>; fecha de consulta: 04/07/2023) pues de sus términos surge una limitación de responsabilidad pues en colisión con la ley de defensa del consumidor de los mencionados términos y condiciones surge que “*UBER NO SERÁ RESPONSABLE DE DAÑOS INDIRECTOS, INCIDENTALES, ESPECIALES, EJEMPLARES, PUNITIVOS O EMERGENTES, INCLUIDOS EL LUCRO CESANTE, LA PÉRDIDA DE DATOS, LA LESIÓN PERSONAL O EL DAÑO A LA PROPIEDAD, NI DE PERJUICIOS RELATIVOS, O EN RELACIÓN CON, O DE OTRO MODO DERIVADOS DE CUALQUIER USO DE LOS SERVICIOS, INCLUSO AUNQUE UBER HAYA SIDO ADVERTIDO DE LA POSIBILIDAD DE DICHOS DAÑOS (...)*“

¹⁰⁰ Los prestadores de servicios públicos de transporte deben cuidar la vida y la salud de los pasajeros que confían en que aquellos se han ocupado razonablemente de su seguridad, por lo que no puede exigirse a los consumidores que se comporten como contratantes expertos que exijan pruebas e información antes de usar el servicio (Dictamen de la Procuración General, al que la Corte remite, en Fallos 341: 1179 (2018)).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

pues resulta formalmente correcta y diluye la fundabilidad de la pretensión del frente "A".

Sin embargo, entiendo que debería haber una actividad de planificación superadora a partir de normas de coordinación, aunque en este punto también Uber como empresa, con sus habituales prácticas de desembarco, ha contribuido indudablemente al problema.

No obstante, uno de los aspectos relevantes para decidir este caso es -reitero- que, las prácticas de Uber infringen normas tuitivas de usuarios y consumidores: la falta de información cierta, clara y detallada de todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee Uber y de las condiciones de comercialización inciden indudablemente en la posibilidad de controlar por parte de la autoridad administrativa las condiciones técnicas y jurídicas del vehículo, del conductor, del precio del servicio, etc.

Así, no existe la posibilidad, para el usuario o consumidor de definir con precisión la trazabilidad de los sujetos de la relación de consumo que ocupan la posición de "proveedor" (art. 2, ley n° 24.240): ¿la empresa dueña de la aplicación? ¿el socio-conductor? ¿Ambos, en diferentes planos? Por otra parte, ante la falta de control administrativo debido a las condiciones del servicio, ¿cómo se pueden controlar los precios/tarifas del servicio? ¿La responsabilidad eventual de Uber es transnacional o a través de una filial local? ¿Cómo y con qué alcances?

¿Y la publicidad del servicio? Uber se jacta en su publicidad al señalar: “*Siempre pensamos en tu seguridad, vayas donde vayas*”¹⁰¹. Claramente la información está lejos de ser fiel y transparente. No debemos olvidar que el art. 19 de la ley 24.240 se integra como garantía en el marco de la actividad que desarrolla Uber: las expectativas del usuario o consumidor generadas por la publicidad o la oferta respecto de las condiciones del servicio deben ser cumplidas por el proveedor.

Tampoco avizoro que, frente a reclamos concretos de usuarios, la empresa Uber pueda ser sometida a control de la autoridad administrativa con competencia en consumo o a los tribunales correspondientes a esa materia. Con lo que la desprotección de los usuarios en este aspecto resulta evidente. **Este propio proceso es cabal prueba, dado la no concurrencia de Uber, de la falta de vocación en explicar razones y colaborar con la justicia porteña.** Solo la parte débil de esa opaca relación dentro del Sistema Uber ha comparecido: algunos “socios conductores”. De allí que en tales condiciones también está afectada la garantía de acceso a la justicia (inc. 6, art. 12, CCABA) ante la dificultad de demandabilidad ante tribunales locales de Uber.

No solo no corresponde que los posibles conflictos entre pasajeros y Uber sean “solucionados” internamente, es decir, por la propia empresa, sino que ésta con su conducta impide la posibilidad de reclamos ante órganos administrativos o judiciales porque de esa manera se priva a los consumidores del elemental derecho de peticionar a las autoridades¹⁰² (art. 14, CN) y de hacerlo en defensa de un derecho especialmente garantizado (art. 42, CN) y donde son, precisamente las autoridades y no exclusivamente la empresa, la que **debe proveer la protección en la relación de consumo (cfr. art. 46, CCABA)**. Con lo que, de tal manera la actividad de Uber, en la forma que se realiza en CABA, lesiona ese diseño constitucional.

¹⁰¹ Ver sitio web de Uber: <https://www.uber.com/ar/es/>. Entonces esta premisa debería ser parte del contrato de consumo (cfr. art. 8, Ley nº 22.240). No parece estar implementada.

¹⁰² Claramente la norma se refiere a las autoridades nacionales o locales y no, a la de los Países Bajos, donde tendría su sede Uber.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Asimismo, a los efectos de la protección de usuarios y consumidores. el sistema Uber como tal, resulta indiferente en cuanto a su composición: diferentes sociedades, diferentes vínculos contractuales, etc. Lo único que interesa para la tutela de los consumidores y usuarios en materia de relación de consumo y eventuales responsabilidades es que el sistema Uber es un **único proyecto económico**.

8. Otros marcos normativos sobre los que incidiría la actividad ilegal de Uber.

Además de las normas locales regulatorias del servicio público de transporte de pasajeros y de normas tutivas de usuarios y consumidores, la actividad del sistema Uber repercutiría negativamente sobre otros plexos normativos.

8.1. Normas tributarias locales.

La actividad de Uber afectaría la percepción de tributos en CABA, en particular la recaudación de IIBB en razón de lo dispuesto en el art. 206 y concordantes del Código Fiscal (t.o. 2022).

"Artículo 206.- En el supuesto del ejercicio de la actividad de prestación de servicios digitales por parte de sujetos no residentes en el país, se entiende que existe una actividad alcanzada por el impuesto cuando la prestación del servicio produce efectos económicos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o recae sobre sujetos, bienes, personas o cosas situadas o domiciliadas en esta jurisdicción –con independencia del medio, plataforma o tecnología utilizada a tal fin- o cuando el prestador contare con una presencia digital, la que se entenderá verificada cuando se cumpla, en el período fiscal inmediato anterior, con alguno de los siguientes parámetros:

a. Efectuar transacciones, operaciones y/o contratos con usuarios domiciliados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

b. Ser titular o registrar un nombre de dominio de Internet de nivel superior Argentina (.ar) de conformidad con las normas y reglamentaciones que dicte la Dirección Nacional del Registro de Dominios de Internet dependiente de la Secretaría Legal y Técnica de la Nación, o la que en un futuro la reemplace, y/o poseer una plataforma digital orientada, total o parcialmente, al desarrollo de su actividad con sujetos ubicados o domiciliados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

c. Poner a disposición respecto de sujetos radicados, domiciliados o ubicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de una interfaz digital multifacética que les permita localizar a otros usuarios e interactuar entre ellos.

d. Poner a disposición respecto de sujetos radicados, domiciliados o ubicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de una interfaz digital multifacética que les facilite la entrega de bienes y/o las prestaciones de servicios subyacentes entre los sujetos que utilicen tales servicios.

e. Poner a disposición respecto de sujetos radicados, domiciliados o ubicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de una interfaz digital multifacética y que la misma se nutra de los datos recopilados acerca de los usuarios y/o las actividades desarrolladas y/o realizadas por estos últimos en esa interfaz digital multifacética.

f. La puesta a disposición de una plataforma digital, cualquiera su medio, cuya actividad se despliegue mediante el acceso a la misma a través de direcciones de protocolo de internet o de cualquier otro método de geolocalización ubicados dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, se considera que existe actividad gravada en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuando por la comercialización de servicios de suscripción online, para el acceso a toda clase de entretenimientos audiovisuales (películas, series, música, juegos, videos, transmisiones televisivas online, etc.) que se transmitan desde internet a televisión, computadoras, dispositivos móviles, consolas conectadas y/o plataformas tecnológicas, por sujetos no residentes en el país y se verifique que tales actividades tengan efectos sobre sujetos radicados, domiciliados o ubicados en territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Idéntico



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

tratamiento resultará de aplicación para la intermediación en la prestación de servicios y las actividades de juego que se desarrolle n y/o exploten a través de cualquier medio, plataforma o aplicación tecnológica y/o dispositivo y/o plataforma digital y/o móvil o similares, tales como: ruleta online, blackjack, baccarat, punto y banca, póker mediterráneo, video póker on line, siete y medio, hazzard, monte, rueda de la fortuna, seven fax, bingo, tragaperras, apuestas deportivas, craps, keno, etc., cuando se verifiquen las condiciones detalladas precedentemente y con total independencia donde se organicen, localicen los servidores y/o plataforma digital y/o red móvil, u ofrezcan tales actividades de juego. A los fines de determinar la calidad de no residente en el país de los sujetos aludidos en el primer párrafo del presente artículo, serán de aplicación las disposiciones pertinentes de la Ley Nacional N° 20.628 y sus normas modificatorias y complementarias o la que en el futuro la reemplace."

Por su parte el artículo 207 del CF mencionado define los servicios digitales: "Se entiende por **servicios digitales** aquellos desarrollados a través de la red Internet o de cualquier adaptación o aplicación de los protocolos, plataformas o de la tecnología utilizada por Internet u otra red a través de la que se prestan servicios equivalentes que, por su naturaleza, están básicamente automatizados, requieren una intervención humana mínima y precisan el uso de dispositivos para su descarga, visualización o utilización".

Ahora bien, de acuerdo con la documentación incorporada y ya mencionada (v. contestación de oficio de AFIP que luce en la actuación nº 470789/2023, particularmente el archivo digitalizado que se titula "*Uber act. N10893-3100-2016pdfuber4.pdf*", a páginas 33/39 donde obra un informe de la Dirección Regional de Palermo) el circuito económico entre Uber, usuarios y conductores no tendría garantías para establecer la trazabilidad

fiscal del efecto económico de su actividad en la Ciudad: los consumos constatados figuran como efectuados en el exterior y, además, se verificó la intermediación de una empresa pagadora: Payment Collectión SRL, que actuaría por cuenta y orden de Astropay LLP, sociedad constituida en el Reino Unido. Tampoco consta en este proceso que Uber haya presentado un listado de “socios-conductores” con el correspondiente CUIT/CUIL ante la AGIP o AFIP.

8.2. Normas en materia de seguro de responsabilidad civil.

La necesidad de que los vehículos “Uber” cuenten con la habilitación correspondiente también repercute directamente en la cobertura de siniestros o accidentes y, por tanto, afecta a consumidores y usuarios debido a la posible judicialización de los reclamos ya que las compañías de seguro pueden alegar la exclusión de cobertura ante la falta de habilitación.

En otros términos: los claroscuros sobre este aspecto concreto ante la falta o deficiente regulación, los que no se resuelven sino que se vuelven aún más inciertos con resoluciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación sobre este tema, y dejan un horizonte de ambigüedad sobre la relación pasajero-conductor-Uber en materia de seguros, marco que no cumpliría con lo dispuesto por el inc. b) del art. 1710 del CCyCN.

En el sentido apuntado, puedo señalar que en el *“Reglamento General de la Actividad Aseguradora”* (cfr. Res. SSN nº 38708/2014, del 6 de noviembre de 2014), dentro de las ramas de seguro, planes y elementos técnicos y contractuales (sección V) definió en su art. 23.6. inc. a.3.) que “[l]a cobertura de vehículos automotores intervenientes en un servicio convenido por intermedio de una plataforma tecnológica se rige única y exclusivamente por las condiciones generales y cláusulas adicionales que obran como “Anexo del punto 23.6 inc. a.3)” del presente y por sus modificaciones y adicionales que lo integran”.

El referido Anexo se encuentra aprobado por la **Res. nº 615/2019** de la SSN de fecha 10/07/2019, el cual estableció en su cláusula 2º las “*Exclusiones a la cobertura para Responsabilidad Civil*”, señalando que: *“El Asegurador no indemnizará los siguientes siniestros producidos y/o sufridos por el vehículo y/o su carga: (...) Inc. 4) Mientras sea conducido por*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

personas que no estén habilitadas para el manejo de esa categoría de vehículo por autoridad competente."

Ahora bien, como se puede notar, no resulta una hipótesis desacertada pensar que llegado el caso una compañía pueda alegar exclusión de cobertura invocando que un vehículo Uber era conducido por una persona no habilitada para el manejo de esa categoría de vehículos que, como se sabe, es la licencia Clase D. La fragilidad de la cobertura de los usuarios de Uber en materia de seguros por siniestros viales es nítida a poco que se recuerde que los socios conductores aquí presentados tenían licencia para conducir Clase B.

9. Duración del proceso colectivo.

Entiendo relevante ofrecer una descripción del marco temporal y de las situaciones que, por circunstancias de fuerza mayor, tiempos consumidos por la causa ante instancias de revisión, ausencia de impulso frecuente por parte de los frentes y necesidades de gestión (digitalización del proceso), contribuyeron a prolongar el trámite del proceso. Así:

Podemos mencionar que luego del dictado de la **medida cautelar** el día 13/04/2016, la misma fue apelada y se dispuso la formación del respectivo incidente (que tramitó bajo el nº 3065/2016-1) lo cual fue cumplimentado el 11/05/2016, ese mismo día dispuse el traslado de los fundamentos, lo cual no fue impulsado por la parte interesada, y ello propició un planteo de caducidad por parte del subfrente "socios-conductores" en fecha 20/09/2016. Remitida la causa a la Cámara de apelaciones el 30/09/2016, la Sala II recién se expidió el 10/11/2016, remitiéndose la causa a la instancia de grado el 13/12/2016. Se pueden contabilizar desde su remisión hasta su devolución 73 días continuos.

Luego, respecto de la resolución dictada en el marco del proceso principal en fecha 26/05/2016 mediante la cual se concedió un recurso de apelación de PROCONSUMER y del subfrente “socios-conductores” respecto de la medida cautelar, que dio origen al segundo incidente nº 3065/2016-2 formado el 31/05/2016. El referido incidente fue remitido a la Cámara el 23/06/2016, la cual resolvió el día 06/09/2016 rechazar conjuntamente los recursos en los incidentes nº 3065/2016-2, 3065/2016-3 y, 3110/2016-1. Se pueden contabilizar desde su remisión hasta su devolución 98 días continuos.

En cuanto a la **resolución ordenatoria** dictada en fecha 13/06/2016, también fue objeto de apelación lo cual derivó en la remisión de la causa principal a la Sala II en fecha 08/09/2016. La Cámara resolvió los recursos de apelación en fecha 10/11/2016; luego rechazó unos planteos de aclaratoria formulados por PROCONSUMER y el Sr. Travers el día 01/12/2016. Ante un planteo de recurso de inconstitucionalidad por parte del frente actor SPT, la Cámara resolvió su rechazo el 18/04/2017, devolviendo finalmente las actuaciones principales a la instancia de grado el día 17/05/2017, contabilizando un total de 251 días corridos entre su elevación y su devolución.

En cuanto a la resolución del 23/08/2017 dictada en el marco de la causa nº 2410/0 -cuya copia fue incorporada en todos los conexos- relativa al levantamiento de las suspensiones de los plazos, la misma fue apelada por PROCONSUMER y SPT. El 21/07/2017 se remitió la causa a la Sala II, quien resolvió en fecha 29/12/2017 y la causa fue devuelta el 24/04/2018. En este punto, advierto que el TSJ le requirió la remisión de la causa principal el 02/02/2018 a la Cámara, pues se encontraba tramitando ante el Tribunal Superior una queja (nº 14404/2017). En total, incluida la remisión al TSJ, el tiempo entre su elevación y su devolución a primera instancia fue de 154 días continuos.

El suscripto también fue recusado en dos oportunidades por el frente de “socios-conductores” y mientras el proceso colectivo tramitó ante los magistrados que entendieron “provisoriamente” tampoco fue impulsado durante dichos períodos. La primera recusación ocurrió en fecha 10/05/2019 por el Sr. Travers, quien también apeló la resolución del 30/04/2019 donde efectuó un monitoreo de la medida cautelar y dispuso una serie de medidas para mejor proveer. Esta recusación fue resuelta por la Cámara el



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

día 30/05/2019 y, ante su rechazo el sub frente representado en ese entonces por el Sr. Travers interpuso un recurso de inconstitucionalidad que se desestimó el 27/06/2019. Finalmente, se remitió el proceso colectivo al suscripto el día 02/07/2019.

Devuelta la causa dispuse continuar con el trámite del proceso resolviendo la concesión del recurso de apelación del Sr. Travers contra la resolución del 30/04/2019 -monitoreo de la cautelar-. Luego de la inactividad de este frente en correr traslado de los fundamentos de su propio recurso (ordenado el 07/08/2019, el día 28/08/2019 dispuse las notificaciones por Secretaría), remitió la causa al tribunal de revisión el día 25/09/2019, y aquella resolvió el día 24/10/2019. Su devolución al tribunal de origen fue realizada el día 06/12/2019.

Asimismo, podemos señalar la **pasividad de los frentes actores** respecto del impulso del proceso. Por ejemplo, el sub frente “socios-conductores” en varias ocasiones omitió librar cédulas para dar traslado de los fundamentos de los recursos de apelación que planteaba y que eran concedidos, tal como fue reseñado en el punto “XXVI” de los resultas de la presente. Atento a su pasividad, los trasladados fueron cumplidos por Secretaría.

También, corresponde destacar que el frente SPT, no impulsó adecuadamente el proceso, advertí esta situación el 12/05/2022 (cfr. Actuación nº 1181232/2022) e intimé al mentado frente que ratifiquen su interés en el proceso y la representación jurídica técnica a cargo de la Dra. Rissotto. Sorpresivamente, la letrada informó mediante actuación nº 1328998/2022 que desde el mes de diciembre de 2019 había sido designada para desempeñarse en la función pública y que debió renunciar al ejercicio liberal de la

profesión por incompatibilidad. Al mismo tiempo, se presentaron los letrados Eduardo Ismael Escudero y Edgardo Antonio Puppo asumiendo la representación del frente SPT.

También resulta relevante destacar la demora acaecida en virtud de la **pandemia**, pues desde el 19/03/2020 la causa quedó suspendida, sólo dispuse el tratamiento de una presentación del GCBA quien había denunciado el incumplimiento de la medida cautelar. El 23/12/2020 hice notar que los plazos aún continuaban suspendidos en virtud de las resoluciones dictadas por el CMCABA. Finalmente, debido a la necesidad de despapelizar y migrar hacia el universo virtual en la gestión, se procedió con la digitalización de la causa a través de la Mesa de Digitalización el día 10/02/2021. Una vez digitalizada la causa, se cotejó y advirtió en fecha 13/07/2021 que la misma poseía numerosos errores en su digitalización, los cuales se procedieron a corregir por personal de este tribunal a fin de no producir más demoras. Recién en fecha 20/08/2021 ordené el traslado de la digitalización por Secretaría a las partes para su verificación y, posteriormente, de oficio, realizando un relevamiento de la causa y, a fin de no demorar con la publicidad del proceso, dispuse las medidas de difusión que faltaban efectivizarse.

La segunda recusación también planteada por el Sr. Travers, trámite por incidente nº 3065/2016-7 formado el 06/07/2020 y remitido ese mismo día a la Secretaría General del fuero. El mismo fue resuelto el 16/07/2020 por la Sala -luego de denegado el recurso de inconstitucionalidad- la magistrada interviniente dispuso la devolución de la causa principal el 10/08/2020, durante esa ocasión el expediente tampoco tuvo impulso.

10. Planteos de inconstitucionalidad. Remisión.

PROCONSUMER interpuso como pretensión subsidiaria que “*se declare la inconstitucionalidad de toda norma, acto o interpretación administrativa en virtud de la cual, en el marco de la normativa vigente, el GCBA pretenda extender a los mencionados contratos privados de transporte, directa o analógicamente, la regulación establecida para remises o taxis a los contratos privados de transporte, sean o no ellos concertados por vía de aplicación móvil (y/o cualquier formato web).*”



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENÉRICO

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Otro tanto hizo la subclase “socios-conductores” cuando expresó que “... *aunque no existe norma vigente alguna de la CABA que impida o limite el funcionamiento y desarrollo del transporte privado que realizo (...), para el hipotético caso de que se invoquen y VS considere aplicables a su respeto normas relativas a otras actividades distintas (en particular del Código de Tránsito de la CABA y/o la Ley n° 451), (...) solicito que subsidiariamente se declare la inconstitucionalidad de tales normas por resultar abiertamente contrarias al CCCN y afectar gravemente [sus] derechos constitucionales...*”.

Los planteos mencionados, resultan absolutamente genéricos, y proponen que sea el suscripto quien busque y ubique los enunciados normativos, los interprete, los consolide como normas jurídicas y, luego, los someta a escrutinio de validez en la brumosa dirección que solicitan. En esos términos, los planteos de inconstitucionalidad son inatendibles.

Pero, además, ya abordé en los puntos 6, 7 y 8 de estos considerandos la vigencia y validez de las normas jurídicas que justifican considerar como **ilegal** a la actividad desarrollada por el sistema Uber. Asimismo, ya que la subclase “usuarios-pasajeros” representados por PROCONSUMER invocó el art. 19 de la CN, debo decir, que la actividad bajo al sistema Uber sí perjudica a terceros, en especial a usuarios y consumidores del servicio. Habré de rechazar este planteo.

11. Conclusiones.

Sobre la base de las cuestiones merituadas entiendo que no se demostró una omisión relevante que configure una nítida falta de servicio por parte del GCBA en cuanto al ejercicio del poder de policía y control en el cumplimiento de la normativa de tránsito y

transporte, en particular, en lo que respecta al Sistema Uber. En ese sentido, el GCBA dio cuenta de los numerosos controles de tránsito vehicular que realizó, incluso muchos de ellos con resultados positivos respecto de la actividad interdicta. También destaco las actividades realizadas por el demandado tendiente a las clausuras de supuestos locales Uber.

En cuanto a la actividad del sistema Uber en CABA, tal como expuse y argumenté, aquella es illegal.

12. Consideración de las pretensiones.

Conforme la conexidad entre los diversos procesos, los que han sido integrados para ser resueltos en una sentencia única, a continuación y respecto de las pretensiones interpuestas, corresponde señalar lo siguiente:

(a) Respecto de la pretensión introducida por Sindicato de Peones de Taxis contra el GCBA, pretensiones a la que adhirieron las entidades mencionadas en los resultas y, que conforman el frente “A”, corresponde desestimarla por improcedente.

(b) Respecto de las pretensiones introducidas por la subclase “usuarios-pasajeros” y la subclase “socios-conductores”, que conforman el frente “B” (a las que adhirieron, las personas indicadas en los resultas), corresponde desestimarla por improcedente.

13. Disposición complementaria.

Entiendo, dada la potencial afectación de muchas fuentes de trabajo, la conveniencia de una regulación integral de fenómenos como el aquí examinado -una situación novedosa en el campo de la planificación y gestión del ambiente urbano (cfr. art. 27, CCABA)- a los que ya me he referido.

En razón de ello, habré de comunicar mi decisión, una vez firme, y como medida de colaboración, al Sr. Jefe de Gobierno, a la Legislatura y al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos con el fin de que de acuerdo a sus competencias específicas, determinen la regulación posible de la actividad examinada bajo lo que he denominado Sistema Uber u otra similar, **según la oportunidad, mérito y conveniencia que estimen necesario,**



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

conforme las normas de coordinación administrativa o legales que correspondan. Probablemente, entonces, si Uber cumple con la legalidad pueda hallarse una solución integral.

14. Costas.

Las costas del subproceso “A” -conformado por los peones, choferes, propietarios de taxis y empresas del sector, cuyo representante de clase es el SPT-, por entender, dada la novedad de la emergencia del sistema Uber en la Ciudad y que la subclase puede haberse considerado razonablemente habilitada para litigar, las costas se imponen por su orden.

Las costas del subproceso “B”, el cual se subdividió en dos subclases, se discriminan de la siguiente forma: 1) Respecto de la subclase “socios-conductores”, representados por el Sr. Portillo, se imponen a su cargo, conforme el principio objetivo de la derrota (cfr. art. 64 del CCAyT); 2) Respecto de la subclase “usuarios-pasajeros”, representados por PROCONSUMER, se distribuyen por su orden, conforme la doctrina de la CSJN en Fallos 344:2835 (2021) y concordantes.

Respecto de las costas de los **diferentes incidentes** promovidos por personas que no se incorporaron al proceso en ninguno de los frentes, deberá estarse a lo resuelto o a resolver en cada uno de tales incidentes.

15. Honorarios.

Pauta general: He considerado para regular los honorarios del presente proceso colectivo, la escueta mención que sobre este tipo de litigio realiza la ley arancelaria local, en su inc. o), art. 20.1 (cfr. ley n° 5134), en cuanto señala la pauta para el honorario mínimo

en asuntos judiciales no susceptibles de apreciación pecuniaria para “acciones colectivas”. También utilice para justipreciar los emolumentos profesionales, los criterios del art. 17 de la citada ley. En ese contexto, tomo en cuenta la complejidad de la cuestión planteada, su novedad, también la falta frecuente de impulso procesal cuando ese impulso estaba a cargo de los diferentes actores -tema ya mencionado en esta sentencia- y el resultado obtenido. Por consiguiente:

A) Respecto del subproceso “A” conformado por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal como representante adecuado, teniendo en cuenta la naturaleza del asunto, calidad, eficacia y extensión de la labor profesional desarrollada en cada caso, (cfr. arts. 15, 16, 17, y ctes. ley nº 5134) corresponde regular por este subproceso la cantidad de ciento veinte (120) UMA, distribuidos de la siguiente manera:

(i) a la Dra. Mónica Flora Risotto en atención a las manifestaciones vertidas mediante actuaciones nº 1328998/22 y 1329106/22, por las tareas realizadas, por la dirección y representación letrada del frente SPT -hasta el 12/12/2019- la cantidad de sesenta (60) UMA por su actuación en las causas “*Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte y otros sobre otras demandas contra autoridad administrativa*” Expte.: 3065/2016-0, “*Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra GCBA y otros sobre incidente de apelación*” Expte.: 3065/2016-2 y “*Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra GCBA y otros sobre incidente de apelación*” nº 3065/2016-3;

(ii) a los Dres. Eduardo Ismael Escudero y Edgardo Antonio Puppo por las tareas realizadas por la dirección y representación letrada del frente SPT -a partir del 17/05/2022, conforme actuación nº 1226747/22- la cantidad de treinta (30) UMA en forma conjunta y en partes iguales por su actuación en la causa “*Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte y otros sobre otras demandas contra autoridad administrativa*” Expte.: 3065/2016-0;

(iii) a la Dra. Silvia Elizabeth Nowosad, por las tareas realizadas por la dirección y representación letrada de la parte actora en la causa “*Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre otras demandas contra autoridad administrativa*”



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERIC

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

Expte.: 3110-2016/0, hasta la designación del representante adecuado del frente, la suma de diez (10) UMA;

(iv) a los Dres. Carlos Alberto Lobos Oroño, Antonio Román y Juan Agustín Perrota, por su actuación como patrocinantes de la Asociación Civil Taxistas Unidos hasta el 09/06/2022 (cfr. actuación nº 1452411/22 de la causa *Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte y otros sobre otras demandas contra autoridad administrativa*, Expte.: 3065/2016-0), la cantidad de diez (10) UMA;

(v) Respecto de los restantes letrados que intervinieron en la causa nº 3065/2016-0 -en el frente actor- corresponde regular diez (10) UMA en forma conjunta y en partes iguales.

B) Respecto al subproceso colectivo “B” conformado por la subclase “usuarios-pasajeros” y representado por PROCONSUMER, en el expediente principal y todas sus incidencias, teniendo en cuenta la naturaleza del asunto, calidad, eficacia y extensión de la labor profesional desarrollada (cfr. arts. 15, 16, 17 y ctes. ley nº 5134) corresponde regular por la actuación del Dr. Matías F. Luchinsky como letrado apoderado y representante adecuado de la subclase mencionada, la cantidad de cuarenta (40) UMA y, al Dr. Rubén O. Luchinsky como letrado patrocinante la cantidad de treinta (30) UMA;

C) En cuanto al subproceso colectivo “B”, conformada por la subclase “socios conductores” representados por el Sr. Oscar Fabián Portillo (antes Sr. Jorge Travers), en el proceso principal y todas sus incidencias y por su actuación en las causas “Veiga Diego c/ GCBA s/ Acción Meramente Declarativa” Expte. N° C18335- 2016/0, “Aguiar, Gonzalo c/ GCBA s/ Acción Meramente Declarativa”, Expte. N° 2246/2017-0 y “Fuente Martín Raúl c/ GCBA y Otros s/ Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa”, Expte. N° A16152-

2016/0; y, asimismo por su participación en todos los expedientes que conforman el presente proceso colectivo teniendo en cuenta la naturaleza del asunto, calidad, eficacia y extensión de la labor profesional desarrollada en cada caso (cfr. arts. 15, 16, 17 y ctes. ley nº 5134) corresponde regular al Dr. Alberto B. Bianchi la cantidad de cien (100) UMA en su carácter de representante adecuado de la subclase y letrado apoderado; en cuanto a los Dres. Lino Benjamín Galarce y Santiago M. Castro Videla corresponde regularles la cantidad de cuarenta (40) UMA en su carácter de letrados apoderados, en partes iguales y en forma conjunta.

D) Por otro lado, por su actuación como representantes del frente demandado -GCBA- en forma conjunta según su actuación en las respectivas causas, a los Dres. Ricardo Fortunato Scordo y Gustavo Jorge Acquarone, por su participación en los expedientes que conforman el presente proceso colectivo como representantes del frente demandado teniendo en cuenta la naturaleza del asunto, calidad, eficacia y extensión de la labor profesional desarrollada en cada caso, (cfr. arts. 15, 16, 17 y ctes. ley nº 5134) corresponde regular la cantidad de cien (100) UMA, a distribuirse de la siguiente manera:

(i) respecto del letrado Dr. Ricardo Fortunato Scordo por su actuación en los subprocesos “A” y “B” conformado por la causa principal y todas sus incidencias y el expediente nº 2411/2016-0, corresponde regular la cantidad de ochenta (80) UMA.

(ii) respecto del letrado Dr. Gustavo Jorge Acquarone por su actuación en el subproceso “A” conformado por la causa nº 3065/2016-0 y sus incidencias, corresponde regular la cantidad de veinte (20) UMA.

(iii) En cuanto a los letrados Dra. Nilda Concepción Ruiz, Dres. Fernando José Conti, y Pablo Martín Casaubon, conforme la distribución de las costas y corresponder sus trabajos exclusivamente al subproceso “B”, subclase “usuarios-pasajeros”, no corresponde regular honorarios (cfr. arg. art. 22 de la ley nº 5134).

Se hace saber que el valor vigente de la UMA fue establecido por el Consejo de la Magistratura de la CABA mediante Resolución de Presidencia nº 409/2023 (art. 2º) en la



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL Y OTROS CONTRA MINISTRO DE DESARROLLO
URBANO Y TRANSPORTE Y OTROS SOBRE OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA -
GENERICo

Número: EXP 3065/2016-0

CUIJ: EXP J-01-00003026-7/2016-0

Actuación Nro: 1681166/2023

MVG

suma de pesos veintiún mil setecientos cuarenta y seis (\$21.746.-) de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 de la ley nº 5134.

Por lo expuesto, **RESUELVO:**

1. Rechazar la demanda interpuesta contra el **Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**, por las subclases de “*peones, choferes, propietario de taxis y empresas del sector*”, representados por el **Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal**.

2. Rechazar la demanda interpuesta contra el **Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**, por la **subclase “socios-conductores”** representados por el **Sr. Oscar Fabián Portillo** y, la **subclase “usuarios-pasajeros”**, representados por la Asociación **PROCONSUMER**.

3. Rechazar la solicitud de exclusión formulada por los Sres. Guillermo Eduardo Roca, Darío Elian Martínez, Fabián Antonio Cebrón, Norman Sanz y Marcelo Faccio. (cfr. lo expuesto en el considerando “3”).

4. Las costas del proceso se imponen conforme lo dispuesto en el punto “**14**” de los considerandos de la presente.

5. Los honorarios se establecen en la forma consignada en el punto “**15**” de los considerandos.

6. Consentida o firme la presente, corresponde notificar esta sentencia, y en particular lo dispuesto en el punto “**13**” de estos considerandos, al Sr. Jefe de Gobierno, a la Legislatura y al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos.

7. Firme que se encuentre la presente, cúmplase con lo dispuesto en el artículo 3º *in fine* del Anexo I del Acuerdo Plenario nº 4/2016 de la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

8. Incorporar la presente sentencia en los procesos principales, correspondientes con los expedientes nº 2410/2016-0 y 2411/2016-0.

9. Publicar la presente sentencia en el portal digital de “*Ijudicial*”, en el apartado “CAUSA UBER”, por Secretaría.

10. Regístrese. Notifíquese a las partes y a los profesionales intervenientes. Dese vista al Ministerio Público Fiscal. Oportunamente, archívese. -



Poder Judicial
Ciudad de Buenos Aires