

UBER VS. TAXIS. TAXIS VS. UBER. Cuando la tecnología supera la realidad. Nuevas modalidades no reguladas del servicio de transporte de pasajeros

Por VALERIA R. MENA Y MARIELA B. VOLANDO¹

SUMARIO: I.- Introducción, II.- Características y funcionamiento de la plataforma UBER, III.- Los conflictos en torno a UBER. Su desarrollo en los países latinoamericanos, IV. Marco regulatorio de la actividad en materia de transporte público y privado de pasajeros ¿Es Uber un servicio público o privado de transporte de personas?, V. Las acciones judiciales del fuero porteño, VI. Conclusiones finales. Lineamientos para una futura regulación de Uber.

I. Introducción

Una primera aproximación al título del presente artículo lleva a pensar que se trata de una nueva saga de la película Rocky Balboa. Sin embargo y aunque a veces la realidad supera a la ficción, lo cierto es que no se trata de una simple pelea callejera entre los choferes de taxis y los conductores asociados a la aplicación UBER, sino que la cuestión trascendió a los estrados judiciales, a través de diferentes tipos de acciones con pretensiones disímiles.

En la mayoría de los países del mundo donde UBER comenzó a desplegar su actividad, se alzaron voces en contra de esta aplicación – sobre todo en aquellos lugares donde el gremio de los taxis pisa fuerte (caso de Francia², algunas ciudades de Brasil³ y Argentina) - lo que se tradujo en protestas callejeras, paralización del servicio de taxis e incidentes entre los conductores de UBER y los choferes de taxis.

Otros, en cambio, se inclinaron por buscar una solución a través de la vía reglamentaria o legislativa (tal el caso de Colombia⁴ y Brasil⁵).

¹ Trabajo expuesto en el V Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial, realizado en Santiago de Chile los días 7, 8 y 9 de noviembre de 2016.

² Incidentes en la ciudad francesa de Marsella por parte de taxistas contrarios a Uber. (www.eltiempo.com/multimedia/infografias/como-esta-uber-en-el..)

³ Cientos de taxistas de Río de Janeiro, Sao Paulo y Belo Horizonte bloquean la avenida que une el sur y el centro de Río de Janeiro, el 24 de julio de 2015, durante una protesta contra Uber, una aplicación de móvil para pedir un taxi 8información publicada en http://www.huffingtonpost.es/2015/08/19/uber-gobiernos-mundo_n_7987296.html)

⁴ En Colombia se sancionó el Decreto 2297-15 por el que se reglamenta la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo

⁵ El gobernador de Brasilia vetó la prohibición de Uber, si bien técnicamente esto no legaliza el servicio. En Río de Janeiro y Belo Horizonte, Uber sigue funcionando sin limitaciones legales. Pero se espera que sus cámaras municipales sean tan estrictas como las de las otras ciudades

En el caso específico de Argentina, las principales críticas en torno de UBER consisten en la falta de regulación, la situación de competencia desleal frente a los servicios de taxis y remises y la vulneración del derecho a trabajar y ejercer industria lícita. Por su parte, UBER, contrapone como argumento defensivo que no se trata de un servicio público sino privado de transporte de personas, por lo que su actividad está amparada por las normas del Código Civil.

Comenzaremos, entonces, por definir que es UBER, cómo opera, qué requisitos le son aplicables. A continuación, se analizarán los casos jurisprudenciales más trascendentes que involucraron a UBER en Argentina en los últimos tiempos, principalmente en la CABA. Finalmente, se esbozarán los principales lineamientos tendientes a una futura regulación.

II. Características y funcionamiento de la plataforma UBER

¿Qué es UBER?⁶

UBER es una aplicación móvil que une a conductores particulares con pasajeros que requieren de un viaje en un vehículo.

¿Cómo funciona?

El sistema funciona mediante una aplicación para teléfonos inteligentes de forma gratuita y obligatoria tanto para el conductor como para el pasajero. Al utilizar el GPS del teléfono del pasajero y de los conductores, permite conocer las ubicaciones entre ambos mediante conexión a internet, lo que posibilita enviar el vehículo más cercano al pasajero. De esta manera, el pasajero puede conocer el costo estimado y si decide tomar el viaje, el sistema le asigna el chofer más cercano.

Al terminar el viaje, los usuarios calificarán al conductor, quien debe mantener un puntaje alto para permanecer conduciendo en la plataforma. En caso de conseguir puntajes bajos y no mejorar, será desactivado de la plataforma.

En cuanto a los pasajeros, sólo deben descargar la aplicación gratuita y registrarse con una tarjeta de crédito. Con tocar la pantalla de su teléfono alcanza para solicitar el viaje.

¿Cómo se abona?

UBER no requiere el manejo de dinero efectivo, ya que el pasajero abona el viaje mediante una tarjeta de crédito que ingresó por primera vez en la aplicación móvil, lo que hace que la tarifa de este servicio sea hasta un 35% más barato que cualquier otro y sólo funciona con tarjeta de crédito mediante tarifas electrónicas emitidas a través de una aplicación.

¿Cuáles son los requisitos para ser conductor?⁷

Para ser parte de la plataforma, hay que cumplir con los siguientes requisitos tanto personales como operacionales:

- 1- Licencia de conducir vigente y ser mayor de 21 años
- 2- Cédula verde, azul o blanca, según corresponda.

⁶ Datos obtenidos de la página web www.uber.com

⁷ Conforme información obtenida de la página web <http://www.infobae.com/2016/03/28/1799999-uber-la-argentina-cuales-son-los-requisitos-ser-conductor/>

3- Oblea de seguro automotor obligatorio

4- Certificado de antecedentes penales. El trámite se realiza personalmente en los más de 14 lugares habilitados. Tiene un costo de \$150 tramitado en 24 horas, o de \$60 en cinco días. En ambos casos Uber reembolsará el costo del certificado apenas el conductor esté activo en la plataforma y complete su primer viaje.

A su vez, cada vehículo también tiene que cumplir con distintas disposiciones:

1- El modelo debe ser de 2009 en adelante

2- Cuatro puertas, con espacio para valijas

3- Aire acondicionado

4- Excelentes condiciones generales

Sobre el equipamiento obligatorio de los conductores, es requisito tener un smartphone con conexión a internet, ya sea Android (al menos 4.0 sin alteraciones) o iOS (iPhone 4S o superior con iOS 7.0 o superior).

Es obligatorio tener una cuenta bancaria en pesos, donde semanalmente se depositarán los pagos por los servicios realizados.

III. Los conflictos en torno a UBER. Su desarrollo en los países latinoamericanos

Uber opera en 404 ciudades del mundo y en 70 países. El 56 por ciento de los lugares en donde opera Uber se encuentran en Estados Unidos. La adquisición de una licencia para el transporte de pasajeros y el pago de un pequeño porcentaje de las ganancias a las autoridades locales son algunas de las normas que componen las regulaciones. Fuera de Estados Unidos, la regulación a Uber se logró en cinco ciudades: Calcuta (India), Toronto (Canadá), Londres (Reino Unido), Ciudad de Singapur (Singapur) y Ciudad de México (México). En cambio, en la mayoría de países de Europa, Uber ha tenido problemas para su funcionamiento. En la región, ya está disponible en diversas ciudades de Colombia, Brasil, Perú, Uruguay y Chile.

Colombia

El proyecto de la normativa confirma que los taxis, que se habiliten en la nueva categoría podrán brindar el servicio. Para eso los vehículos deben ser negros, con una franja lateral a cuadros, blanco y gris intercalados. Además, deben acreditar ante la autoridad local - Secretaría de Tránsito- su relación con la empresa de transporte terrestre automotor individual en el nivel de lujo. Así como integrarse y migrar la información generada por la prestación del servicio al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), una vez este entre en operación El asunto de las tarifas se atribuye a los municipios, quienes deberían realizar estudios para determinar cuánto se cobra, dependiendo de costos fijos y variables, como el precio de los seguros, impuestos, combustibles, entre otros. Por su parte, las empresas tienen que demostrar que sus conductores están debidamente capacitados, a través de certificados del Sena o de instituciones de educación superior certificadas. En cuanto a las plataformas tecnológicas, se refiere a ellas como medios técnicos que sirven de soporte o

herramienta, las cuales deberán obtener habilitación ante del Ministerio de Transporte. Igualmente, deben tener una manera de calificar al operario, identificar el vehículo, garantizar el monitoreo y el control de la tarifa, así como la disponibilidad y el cumplimiento de los servicios requeridos. (conf Resolución 2163)⁸ Por su parte, el art. 5 de la Ley 336 de 1996 ordena que los carros particulares no puedan dedicarse a esta actividad.

Chile

El Gobierno chileno cree que Uber ofrece un servicio "informal" porque los vehículos no están inscritos en el Registro Nacional de Transporte Público, según explica el Subsecretario de Transportes, Cristián Bowen. Por ello, las autoridades han reforzado la fiscalización de los servicios 'pirata' de transporte que operan en Santiago. La empresa asegura que es un servicio "legal y más seguro" que los taxis tradicionales. Ha prometido además que pronto sumará los servicios de entrega de bienes y comida.⁹

Uruguay

Uber da servicio en Montevideo desde el 19 de noviembre pasado, y llegó acompañado por las tradicionales protestas de taxistas. El gobierno dice que la nueva ley que regulará las aplicaciones tecnológicas como Uber, Netflix y Airbnb no resolverá todo el problema. También admite que no se prohibirá el acceso a la tecnología que viene por Internet y que el verdadero significado del nuevo marco jurídico es determinar si, por ejemplo Uber, utiliza mano de obra que esté escapando del sistema formal, y entonces forzar su regulación. El secretario de la Presidencia, Miguel Ángel Toma, explicó que el sentido del proyecto de ley que se analiza: "es otorgar una llave para bloquear la transacción" por la cual ese conductor no registrado acceda al pago del servicio que presta con su vehículo a través de Uber. Toma informó que se fortalece el rol de policía administrativa que en este caso tiene el Banco Central. Identificado el incumplimiento y comunicado al Banco Central, este organismo "procederá a instruir a las instituciones sujetas a su control, que impidan preventivamente las transferencias de fondos" de "aquellas que están huyendo del derecho".¹⁰

Perú

Una novedad ha surgido en el mercado con Uber Perú, ya que se ha convertido en la primera plataforma de taxi que no cobra sus tarifas en efectivo. También se podrá usar la tarjeta de débito, siempre y cuando tenga los tres dígitos de seguridad en el reverso de la tarjeta. Uber lleva un año operando en Lima. Una de sus iniciativas es incorporar al género femenino como conductoras de los servicios de taxi.¹¹

Brasil

⁸Información proporcionada por la pagina <http://www.publimetro.co/colombia/nueva-normativa-de-taxis-de-lujo-no-reglamenta-a-uber>

⁹Fuente: Emol.com - <http://www.emol.com/noticias/Economia/2015/08/22/746258/Uber-quiere-seducir-a-Chile-tras-un-exitoso-aterrizaje-en-America-Latina.html>

¹⁰<http://www.elpais.com.uy/informacion/uber-flexibiliza-exigencias-autos.html>

¹¹<http://gestion.pe/empresas/uber-peru-se-perfila-como-unica-plataforma-taxi-que-no-acepta-efectivo-2128304>

La alcaldía de Sao Paulo reguló el uso de la aplicación Uber, que hasta ahora operaba en la ciudad gracias al aval de varias medidas judiciales cautelares. La medida del ayuntamiento reglamenta el "transporte individual por aplicaciones", como Uber y similares. Para poder operar, la empresa deberá pagar a la administración municipal una tasa media de 0.10 reales por cada kilómetro recorrido y que podrá variar en función del momento del día o de la oferta disponible. Sin embargo, de momento solo serán liberados 5 mil vehículos para esta modalidad, con la que el consistorio pretende suplir la demanda en la metrópoli brasileña. Los conductores que se acojan a este servicio no necesitarán licencia de operación, sino que les bastará con tener licencia de conducir. También estarán obligados a informar al pasajero de sus datos personales, horario, número de matrícula y dar opción para que el usuario evalúe la carrera, requisitos que ya ofrecen muchas aplicaciones como Uber. Esta nueva reglamentación corre en paralelo a la nueva categoría de taxis puesta en marcha el pasado octubre por la alcaldía y a la que podían acogerse los conductores de Uber mediante el pago de una licencia, pero la medida no contentó a la empresa, que no se considera una compañía de taxis. Ya en Río de Janeiro, la segunda mayor ciudad de Brasil, Uber opera gracias a una medida cautelar que un juez emitió el pasado octubre y que dejó sin efecto una ley municipal que vetaba su uso. Esta decisión fue ratificada en abril por otro magistrado, que prohibió a la alcaldía reforzar la fiscalización contra los conductores afiliados a Uber. En cambio, en Salvador, la mayor ciudad del noreste brasileño, la Cámara de Concejales prohibió el pasado mes por unanimidad el uso de Uber, que había entrado en funcionamiento en marzo.¹²

México

La empresa desembarcó en Ciudad de México en 2013 y desde entonces ha acumulado unos 500.000 clientes y 10.000 conductores. Tras un periodo de violentos enfrentamientos con los choferes de taxis, la capital se convirtió en la primera de América Latina en regular el servicio de Uber, en 2015. La regulación implicará que tanto Uber como Cadify estén registradas ante la Secretaría de Movilidad, así mismo los operadores tendrán que pasar por un registro para obtener un permiso y así ofrecer sus servicios. La legislación establece que les debe pagar 1,5% de cada viaje a un Fondo Público para el Taxi, la Movilidad y el Peatón. Los vehículos que se registren para obtener dicho permiso tendrán que cumplir con algunos requisitos: tener un costo mínimo de 200,000 pesos en la factura original, contar con calcomanía cero, cubrir ciertas comodidades como: cuatro puertas, aire acondicionado, bolsas de aire, cinturones, y radio, montar el debido permiso en un lugar visible que determinará la Semovi. Dicha regulación también indica que los vehículos que estén bajo este permiso no podrán: recibir pagos en efectivo, ser subarrendados, recibir pagos mediante tarjetas prepagadas, ni sistemas de pago en tiendas, hacer base o sitio.¹³

IV. Marco regulatorio de la actividad en materia de transporte público y privado de pasajeros ¿Es Uber un servicio público o privado de transporte de personas?

¹²<http://www.excelsior.com.mx/global/2016/05/10/1091748>

¹³<http://www.xataka.com.mx/otros-1/es-oficial-esta-es-la-regulacion-de-uber-y-cabify-para-la-ciudad-de-mexico>

La primera cuestión a dilucidar, entonces, consiste en determinar si Uber encuadra en la categoría de “servicio público” y por ende está sujeta al poder de policía, o bien se trata de un servicio privado de transporte, enmarcado en el Código Civil.

Enseña *Gordillo*¹⁴ que el verdadero debate radica en decidir qué tipo y cantidad de regulación el orden jurídico ha establecido —y nosotros como sociedad postulamos— para qué tipo de actividad, en qué tiempo y lugar, en qué estadio tecnológico, etc. Algunos autores, entonces, optan por decir que será servicio público lo que el legislador diga que lo es. No hay duda que cuando existe monopolio stricto sensu la legislación expresa o implícitamente impone limitaciones y regulaciones especiales que pueden englobarse en la noción de servicio público. *Hauriou* decía que era “un servicio técnico prestado al público de una manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública y por una organización pública”. Según *Bielsa*, se trataba de “toda acción o prestación realizada por la Administración pública activa, directa o indirectamente, para la satisfacción concreta de necesidades colectivas y asegurada esa acción o prestación por el poder de policía.” De Corail resumió otras ideas similares: “Público es el servicio [...] cuya gestión es asumida, ya por la administración directamente, ya por una persona o entidad por su encargo o con su colaboración.”

Por su parte, Uber aduce que no existe norma alguna que prohíba su funcionamiento, sino que en todo caso se trata de una actividad no regulada. Parten de la base de que les resulta aplicable el art. 1280 del Código Civil que define la figura del contrato de transporte, es decir, aquél por el cual una persona puede transportar a otra a cambio de un pago. Bajo este prisma, Uber complace una necesidad entre privados, donde las aplicaciones tecnológicas facilitan la interacción entre ambas partes.

Lo cierto es que, a nuestro criterio, Uber posee determinadas características que lo asimilan más a un servicio público -si bien de carácter impropio- que privado de personas: a) tiene en miras la satisfacción de un interés público, es decir, realizar el traslado de personas en condiciones de seguridad; b) aplica como contraprestación una tarifa prefijada ; c) es accesible para cualquier ciudadano (si bien se exige la previa descarga de la aplicación en el celular); d) ésta dirigido al público en general, por lo que sus destinatarios, son los usuarios del sistema; e) no queda fuera de la supervisión del Ente Único Regulador de los servicios públicos, f) está sujeto a la aplicación de sanciones por infracción a las normas de tránsito, entre otras.

V. Las acciones judiciales del fuero porteño

A continuación se enumeran las acciones que se entablaron en la justicia porteña, con motivo del despliegue de Uber en Argentina:

- **Sindicato de peones de taxi de la Capital Federal y otros c/ GCBA y otros s/ Amparo, Expte. N° C 3065-2016/0**

Hechos: Los distintos gremios que nuclean a los taxistas incoaron una acción de amparo contra el GCBA por su omisión ilegítima y arbitraria de ejercer el poder de policía y evitar la prestación de un servicio irregular de transporte a través de la empresa UBER. Solicitaron el dictado de una medida cautelar a fin de que el GCBA suspenda cualquier actividad

¹⁴ GORDILLO, Agustín. www.gordillo.com/pdf_tomo2/capituloIV, pag 245 y ssgtes.

desplegada por la empresa UBER en la CABA 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. Peticionaron, a su vez, se ordene el cese de la publicación de las aplicaciones para celulares móviles ofrecida por la empresa UBER B.V. o UBER TECHNOLOGIES INC.

Medida cautelar dictada: el Juzgado en lo Contencioso Administrativo y Tributario N° 15, a cargo del Dr. Victor Trionfetti, hace lugar a la cautelar solicitada por los actores y ordena al GCBA que arbitre las medidas necesarias para suspender cualquier actividad que desarrolle la empresa UBER hasta tanto se dicte sentencia definitiva o se presente la hipótesis del art. 182 del CCAyT¹⁵ debiendo informar al Juzgado dentro del plazo de cinco (5) días. Afirma que la firma UBER infringe una serie de normas reglamentarias vinculadas al Código de Tránsito y Transporte de la CABA (Ley 2148 y Ley 3622 que incorporó la regulación del servicio público de transporte de pasajeros de automóviles de alquileres con taxímetros). Con la actividad cuestionada, se encuentra involucrada la seguridad del traslado de personas, derecho tutelado por el art. 42 y 46 de la CCABA. Asimismo, advierte que la actividad desplegada por UBER podría estar en colisión con el art. 6.1.74 de la Sección 6, Capítulo I de la Ley 451 “Régimen de Faltas”, entre otras normas. Por último, señala que dentro de los órganos de control porteño el constituyente creó el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad para ejercer el control, seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos cuya prestación o fiscalización se realice por la administración central y descentralizadas o por terceros. Por otra parte, la firma UBER tendría intención de desarrollar actividades en el ámbito de la Ciudad, tal como lo ponen de relieve los diferentes medios de comunicación gráficos y audiovisuales como portales digitales de noticias, amén de señalar que el propio Secretario de Transporte porteño, Juan José Méndez, advirtió que el sistema UBER de traslado de pasajeros es ilegal. Finalmente, se pronuncia en contra de la petición cautelar de hacer cesar la publicación de las aplicaciones para celulares móviles ofrecida por la empresa UBER por resultar inconductentes, carecer de argumentos que sustenten su procedibilidad y por la eventual invasión de potestades de otras jurisdicciones.

• **Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Otras Demandas contra la Autoridad Administrativa, Expte. N°C3110-2016/0**

Hechos: Los actores incoaron acción contra el GCBA solicitando que se ordene a la demandada que cese de abstenerse de ejercer su obligación como autoridad de aplicación de la ley nº 2148 -Código de Transporte- y se disponga que la “(...) empresa UBER B.V cese toda actividad de 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 (...) y aplicaciones móviles”. Manifestó, a su vez, que “resulta también necesaria la

¹⁵ Conforme al art. 182 del CCAyT Art. 182 - Carácter provisional. Las medidas cautelares subsisten mientras duren las circunstancias que las determinaron. En cualquier momento en que éstas cesaren se puede requerir su levantamiento.

clausura/bloqueo preventivo..., a las empresas prestadoras del servicio de tarjetas de crédito... y que se abstengan así de habilitar puntos de venta tanto a las empresas UBER y evitar así la operatoria de dicho sistema”

• **Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur - PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa, Expte. N° C2410-2016/0,**

Hechos: La asociación promovió una acción declarativa de certeza con fundamento en el art. 277 del CCAyT con el objeto de que “a favor de los consumidores habitantes de esta ciudad, se otorgue certeza jurídica sobre sus derechos en su carácter de usuarios de aplicaciones móviles para transporte privado de personas” y concretamente solicitó: “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 normativa, en virtud de la cual, en el marco de la normativa vigente, el GCBA pretenda extender a los contratos privados de transporte, directa o analógicamente, la regulación prevista para los remises y taxis a los contratos privados de transporte, sean o no concertados por vía de aplicación móvil (y/o cualquier formato web).”

• **Travers Jorge contra GCBA sobre Otras Demandas contra Autoridad Administrativa, Expte.: N° C2411-2016/0**

Hechos: Se entabló un planteo bajo la forma de una acción declarativa de certeza (art. 277 CCAyT) solicitando que se declare: “i) que el transporte privado que realizo valiéndome de la aplicación móvil de UBER es una actividad lícita, que no reviste de 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 se 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... iv) no se requiere para celebrar y ejecutar este contrato particular, un permiso o licencia otorgada por el GCBA” y se ordene al GCBA que “(...) se abstenga de impedir la actividad que realizo u obstaculizarla, restringirla o afectarla de cualquier modo y por cualquier medio (...) al menos hasta tanto la Legislatura de la CABA (...) dicte una regulación legal específica...”

• **Suarez Alejandro Esteban contra GCBA sobre Acción Meramente Declarativa”, Expte. N° C3318-2016/0**

Hechos: Mediante la presente acción se solicitó que “se permita la libre contratación de bienes y servicios en la Comunidad, sea por medio que sea, y se permita la libre utilización por medio de las plataformas informáticas, de elección y selección de carácter personal, como la denominada ‘UBER’, y que asimismo se garantice la libre elección y contratación a todos los consumidores de la CABA, (...) se ordene tomar todas y cada una de las medidas pertinentes para la cesación de cualquier restricción legal ...” Con fecha 30 de mayo de 2016, el titular del

Juzgado en lo CAyT rechazó in limine la demanda incoada por el Sr. Suarez, al considerarla improponible.

Al tratarse de un proceso colectivo, el magistrado de grado lo dividió en dos (2) subprocesos: el primero, integrado por sendos Sindicatos, asumiendo la representación el Sindicato de Peones de taxi; el segundo formado por Proconsumer y Travers, bajo la representación del primero.

Cabe poner de relieve que en el marco de las apelaciones articuladas por los diferentes actores de los procesos colectivos supra citados, la Sala II resolvió el 10 de noviembre del año en curso “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”. Asimismo, dispuso dividir el frente actor de usuarios de la aplicación UBER (pasajeros y conductores) en dos subclases. , 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”.

Medidas cautelares contra Uber:

- **“NN s/ infr. art. 83 del CC”, bloqueo de la plataforma digital, Expte. Nº 4790/16 (2764-C)**

Hechos: En el marco de dicha acción la Juez en lo Penal Contravencional y de Faltas Nº 16 dispuso la clausura / bloqueo preventivo de la página web <https://www.uber.com/argentina> y las plataformas digitales, aplicaciones y todo otro recursos tecnológico que permita contratar y/o hacer uso de los servicios de transporte de pasajeros que ofrece la empresa UBER limitándola al estricto ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, hasta tanto la empresa se adecue a la normativa local.

Entre los fundamentos del decisorio se señaló que: “...se encuentra acreditado que la empresa en cuestión organiza una actividad lucrativa sin contar con habilitación, inicio de trámite, ni autorización para ello, configurando prima facie la contravención prevista en el art. 83 del CC.”. Asimismo, se expuso que “...En ejercicio de su autonomía y facultades legislativas, la CABA ha reglamentado la actividad transporte a través del Código de Habilitaciones y Verificaciones y las leyes 2148 (Código de Tránsito y Transporte), 451 (Régimen de Faltas) y 1472 (Código Contravencional), entre muchas otras. Para el ejercicio de una actividad comercial o industrial en el territorio de la Ciudad, se debe solicitar habilitación o permiso, según impone el art. 1.1.1 del Código de Habilitaciones y Verificaciones de la CABA, habilitación que, tal como lo señalé, carece la firma UBER. Así, se advierte que la empresa intenta disimular, bajo el ropaje de un contrato privado reglado por la normativa civil, un servicio de transporte que se encuentra reglamentado por el Código de Habilitaciones y Verificaciones en el Capítulo 8.4 –ley especial-, denominado “Alquileres de automóviles particulares”...” “...Se trata de una actividad riesgosa que pone en peligro la seguridad pública, por cuanto es desarrollada sin control, fuera de las reglamentaciones establecidas para su ejercicio y sin supervisión del Estado. Sumado a ello, no

puedo dejar de valorar la existencia de un conflicto de público conocimiento con quiénes desarrollan la actividad de taxi que generó la realización de numerosas medidas de protesta en el ámbito de esta Ciudad...”.

Por otra parte, revoca la medida cautelar dispuesta por el Sr Fiscal vinculada al bloqueo del acceso a las plataformas digitales, por no configurarse en el caso el supuesto de flagrancia que exige el art. 18 de la LPC, aunque admite que en el caso se configuran los supuestos habilitantes para el dictado de la medida cautelar del art. 29 LPC, a saber: un peligro en la salud o la seguridad pública.

Con fecha 28 de abril del año en curso, ordena a las empresas prestadoras del servicio de tarjetas de crédito en Argentina, que se abstengan de habilitar puntos de venta de UBER y/o realizar cualquier actividad que le permita y/o facilite a la empresa llevar a cabo sus transacciones

Asimismo, dispone que la fiscalía actuante, arbitre los medios necesarios para materializar el bloqueo dispuesto.

- **Bloqueo de los puntos de venta a través de Rapipago, Pagofácil y otros**

Hechos: el Ministerio Público Fiscal solicitó al Juzgado interviniente una medida cautelar tendiente a que la firma UBER se abstenga de habilitar nuevas vías de cobro, tras la resolución judicial dictada en el mes de abril que impidió el cobro de los viajes realizados mediante las tarjetas de crédito tradicionales.

La titular del JPCyF n° 16, Dra Claudia Alvaro ordenó “a las empresas prestadoras ‘Rapipago’, ‘Pagofácil’, ‘Neteller’ y ‘CardNow’ que se abstengan de habilitar puntos de venta de UBER así como también de “percibir el cobro de los viajes” y/o “realizar cualquier actividad que le permita y/o facilite” a UBER llevar a cabo sus transacciones, y “deberán arbitrar todas las medidas conducentes tendientes a evitar que tales acciones se concreten”.

- **Incidente de apelación de clausura preventiva art. 29 LPC en autos UBER SRL s/ infr. art. 83 CC, Sala II, Expte. N° 4790-02–CC/2016**

La Sala II del Fuero Penal, Contravencional y de Faltas en voto unánime suscripto por los Dres Bosch, Langhe y Bacigalupo, confirman la resolución adoptada por la magistrada de grado por considerar que las actividades comerciales que la sociedad encartada desarrolla en la Ciudad, cualquiera sea la naturaleza del dominio y su titularidad están sujetas al poder de policía y tributario de la Ciudad.

Respecto a la adopción de la medida cautelar prevista en el art. 29 LPC señalan que no es necesaria la certeza de la materialidad de los hechos y la responsabilidad del imputado, sino la verificación de que la conducta que se erige en objeto del proceso contravencional pone en riesgo o inminente peligro la salud o seguridad pública.

VI. Conclusiones finales. Lineamientos para una futura regulación de Uber

Tal parece que el avance de Uber en los países de la región está ceñido por un camino plagado de obstáculos. A las protestas callejeras y violencia protagonizada, en su

mayoría, por los conductores de taxis, se suma la falta de una regulación legal, situación que coloca a estos últimos en competencia desleal.

Respecto de los países latinoamericanos, la situación es disímil: sólo México cuenta con una Ley que regule expresamente la actividad. En Colombia, se sancionó un Decreto que contempla las plataformas digitales similares a UBER, sujetas a la autorización del órgano respectivo, si bien no soluciona los conflictos generados por aquélla. En Brasil, fue reglamentada en la Ciudad de San Pablo, mientras que en otras localidades está a la espera de una decisión favorable. En Uruguay y Perú, opera bajo la modalidad no regulada.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el desembarco de Uber - sobre todo en la modalidad taxi- aparece como improbable frente a los dichos de las propias autoridades locales para quienes “los taxis forman parte de la porteñidad...” por lo que tildan al servicio de “ilegal”, lo que no quita que pueda operar bajo otras formas que sean menos competitivas (tal los servicios de lujo o de traslado al estilo pool o SUV, de mayor capacidad). A ello, se suman las acciones judiciales entabladas en el fuero porteño, susceptibles de ser divididas en tres (3) categorías: a) Aquellas que tienen como base lograr la suspensión de toda actividad desplegada por UBER (Sindicato de peones de taxi de la CABA, y Sindicato de Conductores de Taxi de la CABA) b) Otras - bajo la forma de acciones declarativas de certeza – buscan que los usuarios de aplicaciones móviles no se vean impedidos de utilizar el servicio y se legitime su funcionamiento (Proconsumer y Travers) c) En un tercer grupo se ubican las medidas preventivas tendientes a lograr el cierre de la aplicación Uber (clausura preventiva, bloqueo de los pagos con tarjeta de crédito, etc) (caso N.N s/ infr art. 83 C.C. y su incidente de apelación de clausura).

En definitiva, los casos jurisprudenciales avizoran pronunciamientos en contra de las actividades de UBER en Argentina, no sólo por la falta de una regulación expresa en materia de plataformas digitales y/o aplicaciones móviles, sino por la competencia desleal que enfrentan los conductores de taxis y/o remises con respecto a los asociados a Uber. Contribuye a ello, la ausencia de regulación tarifaria, la falta de control de las autoridades que ejercen el poder de policía y la imposibilidad de bloquear las aplicaciones para ser utilizadas por los usuarios, no obstante las medidas judiciales entabladas en el fuero porteño.

Pese a que para Uber no todos los caminos conducen a Roma, no está perdida la última batalla. El primer escollo a salvar es su falta de reglamentación. Por ello y a fin de poder hacerlo competitivo en relación al servicio de taxis y/o remises, se sugieren las siguientes medidas:

a) Uber debería gestionar y aprobar a través de la Secretaría de Comunicaciones u organismo que en el futuro lo reemplace, la autorización para poder operar mediante plataformas digitales.

b) Colocarse en pie de igualdad frente a los requisitos exigibles a los conductores de taxis y remises para poder circular, esto es: contar con licencia profesional categoría D, aprobación rigurosa de cursos de capacitación y exámenes psicofísicos periódicos, contar con las credenciales y/o permisos habilitantes para la prestación del servicio, seguro de

responsabilidad civil contra terceros, etc así como tener identificado al vehículo como prestador del servicio —Uber

c) Regularizar su inscripción como sociedad para poder operar en el país y contar con una oficina o local bajo idénticos recaudos a los previstos para las agencias de remises (Ej: dotación mínima de móviles, seguro de caución que bien podría estar dado por un porcentaje de la valuación de la compañía en el mercado de capitales, calificación positiva de sus conductores en orden al 50% para poder continuar en funcionamiento, etc).

d) Tarifas: es quizás el punto más álgido de regulación. En principio, debería dejarse librado al arbitrio de las localidades donde Uber opere, tal como se prevé en México o Colombia que exigen adicionar a su valor, un porcentaje a favor del municipio. No obstante ello, sí debería estipularse un importe mínimo (por ejemplo, podría tomarse como referencia el litro de nafta de mayor octanaje), el que se actualizará periódicamente, previa convocatoria a audiencia pública, con el fin de garantizar la participación de los distintos sectores involucrados; en cumplimiento con el art. 42 de la Constitución de la CABA.

e) Sujetarse al Régimen de Penalidades que establezca el propio municipio, sin perjuicio del control y supervisión que compete al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos. También podría estipularse una suerte de scoring por el cual obtenidas tres (3) calificaciones negativas para un asociado, se procederá a la suspensión del servicio, mientras que si el porcentaje alcanza a un cincuenta (50) por ciento de los asociados, se procederá a la baja el servicio.

El camino para que Uber se desarrolle en Argentina se asemeja al Laberinto del Fauno, aún restan una serie de pruebas a sortear. Sin embargo, será la Justicia o la Legislatura porteña quienes tengan la última palabra; cuestión que sin duda suscitará un amplio debate.