

DOS MINUTOS DE DOCTRINA

15 de abril de 2016

### **UBER**

*Mucho se ha escrito y mucho se va a escribir sobre este tema. Pero... ¿qué ha dicho la justicia hasta ahora?.*

Es difícil imaginarse que nuestros lectores necesiten una explicación acerca de qué es “Uber”, cuando el debate acerca de su viabilidad legal en todo el mundo (y ahora en Buenos Aires) ha ocupado las primeras planas de los diarios.

Pero, para no omitir un dato importante, digamos muy sucintamente que se trata de un sistema que permite que pasajeros y transportistas se pongan en contacto unos con otros y acuerden los términos de su contrato de transporte (dentro de ciertas pautas), libres de todo control público.

En general, el sistema ha merecido el más profundo repudio y rechazo de los transportistas “regulados”; esto es, de quienes el desarrollo de su actividad les exige el cumplimiento de muchísimas normas y reglamentaciones y la obtención de permisos y licencias.

En Buenos Aires, los sindicatos de taxistas y las cámaras de propietarios de vehículos con taxímetro (es decir, tanto empleados como empleadores) presentaron un recurso de amparo ante los tribunales.

El amparo es una vía rápida para obtener de los jueces la subsanación de un entuerto

causado, por lo general, por las autoridades públicas.

Lo que comenzó como una creación “ad hoc” de magistrados que entendieron que era necesaria una vía rápida para dar remedio a situaciones urgentes generadas por decisiones gubernamentales, se ha ido convirtiendo, con el tiempo, en un recurso reconocido y regulado por las leyes procesales de casi todas las provincias argentinas. En la ciudad de Buenos Aires, sin embargo, no está debidamente legislado con el grado de detalle que a veces exigen las circunstancias.

En el caso, tanto los conductores como los propietarios de los taxis presentaron su recurso de amparo contra el gobierno de la Ciudad, con el argumento de que éste omitió “ejercer regularmente su poder de policía [para] 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”.

Los demandantes pidieron, además, que se dictara una medida cautelar para “suspender cualquier actividad desarrollada por la empresa Uber [...] que implique

prestar y/o facilitar y/o convocar a personas a prestar el servicio de transporte de pasajeros sin adecuarse [a las leyes]”.

Los demandantes se basan en que la actividad de Uber provoca una grave lesión al derecho a trabajar y en la igualdad de las cargas públicas tanto de quienes conducen taxis como de quienes son sus propietarios. Además, Uber y los conductores de sus vehículos se colocan “arbitraria e ilegítimamente en mejores condiciones que el resto de los trabajadores”. De rondón, los demandantes mencionaron, como quien no quiere la cosa, que Uber “era una empresa extranjera”. No podía faltar un argumento semejante...

Lo cierto es que, presentado el amparo, el juez interviniente,<sup>1</sup> en una sentencia que aún es susceptible de ser apelada, intentó esclarecer la cuestión. Puso de resalto que la cantidad de aspectos involucrados es tal que “el proceso de amparo no puede absorber ni garantizar un riguroso tratamiento del conflicto ante la densidad de los tópicos mencionados”: la seguridad urbana, la defensa de los usuarios y consumidores, el derecho a trabajar y ejercer industria lícita, los aspectos tributarios, los conflictos derivados de las nuevas tecnologías y su impacto en el sistema jurídico, la seguridad y coordinación del transporte urbano, etc.

Un primer comentario que nos sugiere la cuestión es que, si bien desde el plano formal el pleito presentado ante el juez involucra a la “industria del transporte regulado” por un lado (conductores y propietarios de taxímetros) y a la ciudad de Buenos Aires por el otro, la verdadera batalla se libra entre los defensores de una

actividad sometida a estrictos controles y un desarrollo tecnológico que prescinde de esos mismos controles.

Esta diferenciación no es sólo semántica: cuando la demanda se refiere a “la empresa Uber” (¡para colmo extranjera!) se olvida que la tecnología ha llegado a permitir que se pueda prescindir de la existencia de una estructura jurídica típica como puede ser una sociedad o una explotación unipersonal. Es probable que quizás tampoco exista un “domicilio” para Uber, como el derecho tradicionalmente lo entiende.

A simple vista podría parecer que el juez ya está tomando partido por una de los dos bandos en pugna (el de los taxis) al mencionar todos los aspectos que en su opinión se ven afectados por la irrupción del sistema Uber. Pero... ¿es realmente así?

Cuando el juez menciona, entre los factores o aspectos que se ven involucrados o afectados, a la seguridad urbana, ¿está necesariamente incluyendo un elemento que juega en contra de Uber y a favor de los taxis? ¿Introduce Uber un factor de inseguridad? O, dicho de otro modo, ¿aseguran los taxis la seguridad urbana?

El juez hace referencia a la defensa de los usuarios y consumidores. ¿Es ése un argumento a favor o en contra de los taxis? Los consumidores podrían alegar que tienen todo el derecho del mundo a elegir quién y cómo ha de transportarlos de un lugar a otro. Y si Uber asegurara precios más bajos, ¿de qué lado cae el fiel de la balanza? ¿Del lado de los consumidores que pasan a poder elegir libremente o del lado de los que se ven necesariamente obligados a utilizar un servicio determinado?

---

<sup>1</sup> In re “Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal c. Gobierno de la Ciudad”, Juzg. CA 15; *elDial.com* AA95F3

La referencia al derecho constitucional a trabajar y a “ejercer industria lícita” (así lo dice la Constitución) ¿es necesariamente un argumento a favor de unos u otros? Parecería que no: tienen tanto derecho a trabajar los conductores de taxis como los que ingresan al sistema de Uber.

Ante la magnitud de las cuestiones a resolver, el juez (con mucho tino, a nuestro juicio) resolvió que el procedimiento aplicable para resolver la cuestión no fuera el amparo, sino un juicio ordinario; es decir, aquél en el que se deben ofrecer todo tipo de pruebas y donde el debate es amplio e ilimitado sobre las cuestiones puestas sobre el tapete judicial.

*Pero la demandada es la Ciudad.* Y el objeto de la demanda es establecer si su gobierno omitió ejercer el poder de policía. Parecería que *no necesariamente se debe resolver acerca de la validez, legitimidad o legalidad del sistema Uber*, sino determinar si la ciudad de Buenos Aires “ha pecado por omisión” al no prohibir la actividad de Uber (a pesar de que el Secretario de Transporte ha dicho que esa actividad “es ilegal”).

El juez decidió entonces someter a las partes al largo trámite de un juicio que podría extenderse por años (salvo que, si se apela la sentencia, se modifique la decisión).

Pero el juez otorgó la medida cautelar, *aunque no la pedida por los taxistas, sino otra distinta.* El juez decidió ordenar a la

ciudad “arbitrar las medidas necesarias para suspender cualquier actividad que desarrolle la empresa Uber BV o Uber Technologies Inc. hasta tanto se dicte sentencia definitiva”, *pero rechazó el pedido de que cesara la publicación de las aplicaciones para celulares móviles ofrecidas por Uber por resultar inconducente.*

Pero... ¿Uber “desarrolla” actividades en la ciudad? Y si las desarrolla, ¿son actividades de transporte, *que es la actividad regulada?* ¿O Uber hace, en realidad, una cosa distinta?

Como Uber *no es la parte demandada*, y, por otra parte, las medidas cautelares se dictan sin dar oportunidad a la parte afectada a defenderse, no conocemos qué dirá Uber si en algún momento es parte *de la batalla formal.* Pero alguno de sus voceros ha dicho “que el contrato de transporte regulado por el Código Civil y Comercial sigue existiendo y no ha sido prohibido”. Un argumento no menor...

Ojalá los magistrados tomen en cuenta, el día que dicten una decisión definitiva, todos los aspectos que el juez de primera instancia mencionó al denegar el trámite del amparo. Los consumidores tienen derecho a ser tutelados, pero también tienen derecho a la libertad...

¿Habrán planteado algún amparo los fabricantes de velas? ¿Y los fabricantes de cintas de máquinas de escribir?

\* \* \*

Esta nota ha sido preparada por Juan Javier Negri. Para más información sobre este tema pueden comunicarse con el teléfono (54-11) 5556-8000 o por correo electrónico a [np@negri.com.ar](mailto:np@negri.com.ar).

**Este artículo es un servicio de Negri & Pueyrredon Abogados a sus clientes y amigos.  
No tiene por objeto prestar asesoramiento legal sobre tema alguno.**