

PROYECTO DE LEY

MODIFICACIÓN AL RÉGIMEN DE FALTAS

Artículo 1º.- Modifíquese el capítulo 6.1.94 de la Ley N° 451 del Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“6.1.94 - Taxis, transporte de escolares, remises y vehículos de fantasía

El/la titular o responsable de un vehículo que transporte pasajeros que lo explote sin la autorización y/o habilitación para prestar el servicio establecida por la normativa vigente, es sancionado/a con multa de diez mil (10.000) unidades fijas e inhabilitación para conducir de siete (7) a treinta (30) días. No admite pago voluntario. El Controlador y/o Juez interviniente deberá librar oficio a la Autoridad de aplicación a fin de comunicar la resolución recaída.”

Artículo 2º.- Modifíquese el Capítulo 6.1.96 de la Ley N° 451 del Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“6.1.96 - Vehículos de transporte de pasajeros en infracción El/la titular o responsable de un servicio de taxis, transporte de escolares, remises o vehículos de fantasía, que brinde el servicio con vehículos que incumplan alguna de las normas que regulan los respectivos servicios y no tengan sanción específica en el presente Régimen, es sancionado/a con multa de mil quinientas (1.500) unidades fijas y/o inhabilitación.”

Artículo 3º.- Deróguese los incisos 15 y 16 del apartado b) del Capítulo 5.6.1 de Retención Preventiva de la Ley N° 2.148 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 4º.- Comuníquese, etc.

Fundamentos

Señor Presidente,

Desde el año 2016, múltiples aplicaciones han comenzado a ofrecer el servicio de intermediación digital para el transporte urbano de pasajeros. Desde un primer momento fueron bien recibidas por los usuarios por las ventajas que esta modalidad presentaba en comparación con otros medios de transporte: la identificación del conductor y de su auto, saber el precio de antemano, el seguimiento en tiempo real del viaje, la posibilidad de pagar sin efectivo, entre otras múltiples comodidades.

No obstante, así como miles de ciudadanos optan día a día por transportarse de esta manera, las aplicaciones también se vieron gravemente afectadas por las persecuciones de los trabajadores de taxi. Los mismo, temiendo perder su monopolio, iniciaron acciones judiciales, mediáticas, e incluso de "justicia" por mano propia, identificando a los vehículos que trabajaban a través de estas aplicaciones e instigándolos a que cesen sus actividades. En este contexto, el Gobierno de la Ciudad se posicionó del lado del corporativismo sindical y consideró a este negocio "ilegal". Incluso esta Legislatura aprobó en 2018 una "Ley Anti Uber", en la que aumentaban las multas para "transportes no autorizados" llevándolas hasta las 10.000 unidades fijas, además de otras penas como la quita de la licencia o el vehículo.

Desde el punto de vista jurídico, las actividades de estas aplicaciones se encuentran amparadas por todas las jerarquías jurisprudenciales. En primer lugar, pese a las denuncias del Sindicato de Peones de Taxi por varios delitos, entre los que se encuentran el entorpecimiento del tránsito, desobediencia e instigación a cometer delitos, las mismas fueron desestimadas. Incluso, la Cámara de Apelaciones, la Cámara de Casación Penal y, más tarde, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ratificaron la decisión. Además, en el 2020 el Tribunal Superior de Buenos Aires confirmó la legalidad de Uber, poniendo fin a la disputa legal. Esto hizo que todas las medidas cautelares impuestas contra la compañía quedarán sin efecto, ya que, como se afirmó, Uber "no comete ninguna contravención".

Sin embargo, esto no hizo que finalice la persecución a los conductores, razón por la cual consideramos fundamental la aprobación del presente proyecto de ley. Se debe tener en cuenta que las acusaciones contra la empresa se basan en el supuesto "uso indebido del espacio público con fines lucrativos sin autorización". Por lo tanto, pese al grave error que cometen, el Gobierno afirma que los conductores de estas plataformas incumplen con el Capítulo 6.1.94 y 6.1.96 de la Ley N° 451 del Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires y los incisos 15 y 16 del Capítulo 5.6.1 de Retención Preventiva de la Ley N° 2.148 del Código de Tránsito y Transporte, , que se refiere a la circulación sin autorización de "taxis, transporte de escolares, remises, vehículos de fantasía y otros" . En el caso de empresas como Didi y Uber, el GCBA las encuadra dentro de la categoría de "otros", lo cual les permite utilizar ese vacío legal para su provecho.

Ahora, es sumamente importante también resaltar que, al hacer esto, el GCBA viola el Artículo 19 de la Constitución de la Nación Argentina, que establece que:

"Las acciones privadas de los hombres que de ningún modo ofendan al orden y a la moral pública, ni perjudiquen a un tercero, están sólo reservadas a Dios, y exentas de la autoridad de los magistrados. Ningún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe."

Es decir, que la persecución del Gobierno de CABA a las plataformas de transporte no solo no tiene un fundamento legal, sino que constituye una flagrante transgresión de la ley fundamental que rige nuestro país.

Además, más allá de las disputas legales, también es necesario comprender que en la actualidad, el desembarco exitoso de estas aplicaciones es un hecho. Tan solo basta analizar la evolución de la cantidad de conductores de estas plataformas, comparado con la drástica reducción de licencias de taxi. Mientras en el 2014 en la Ciudad de Buenos Aires existían alrededor de 38.000 licencias de taxis, hoy se estima que esa cifra se redujo en un 60%. No obstante, cuando observamos lo que sucedió con los conductores de Uber, es posible apreciar que esa cifra no hizo más que aumentar. Desde el 2016 hasta el 2022, en Argentina, más de 460.000 personas han generado ganancias trabajando como conductores de la aplicación, así como más de 8,4 millones de personas eligieron a Uber para transportarse.

Incluso, desde la decisión de Uber y Didi de incorporar a taxistas como conductores en las aplicaciones, miles de ellos optaron por unirse con las mismas. Esto les permite trabajar de manera más eficiente, ya que no deben gastar grandes cantidades de tiempo y combustible buscando pasajeros, sino que sucede a la inversa.

Por lo tanto, estas cifras demuestran claramente que, pese a los obstáculos impuestos por el Gobierno de la Ciudad, la preferencia de los usuarios por este medio de transporte es una realidad innegable. En este sentido, es un grave error creer que la discusión debería girar en torno a si se debería permitir o no la utilización de estas aplicaciones, sino en cuáles son los pasos que debemos seguir para facilitar su llegada y adaptación en el país. Es momento de poner fin a las presiones de sindicatos e intereses privados y priorizar la elección de los porteños. Como demostró la historia, es un terrible error prohibir el progreso de las sociedades.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

Digitally signed by Eugenio Casielles
Date: 2024.03.01 09:59:19 -03:00
Diputado Eugenio Casielles
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires