

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- DEROGACIÓN LEY Nº 6.314. Derógase la Ley Nº 6.314 que regula el “SERVICIO DE MENSAJERÍA URBANA Y REPARTO A DOMICILIO DE SUSTANCIAS ALIMENTICIAS”.

Artículo 2º.- DEROGACIÓN LEY Nº 5.526. Derógase la Ley Nº 5.526 que incorpora al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el Título Decimotercero “DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN MOTOVEHÍCULOS Y CICLORODADOS”.

Artículo 3º.- DEROGACIÓN TÍTULO. Derógase el Título Decimotercero “DEL SERVICIO DE MENSAJERÍA URBANA Y REPARTO A DOMICILIO DE SUSTANCIAS ALIMENTICIAS” y “DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN MOTOVEHÍCULOS Y CICLORODADOS”, del Anexo I del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sancionado por Ley Nº 2.148, conforme al texto consolidado por Ley Nº 6.588.

Artículo 4º.- DEROGACIÓN ARTÍCULOS. Deróganse los artículos 6.1.97, 6.1.98, 6.1.99, 6.1.100, 6.1.101, 6.1.102, 6.1.103, 6.1.104, 6.1.105 y 6.1.106 del Capítulo I “TRÁNSITO” de la Sección 6º del Libro II del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sancionado por Ley Nº 451, conforme al texto consolidado por Ley Nº 6.588.

Artículo 5º.- ELIMINACIÓN REGISTROS. Elimínanse el Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias —RUTRAMUR— y el Registro Único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados —RUTRAMYC—.

La autoridad de aplicación cursará una notificación fehaciente informando su eliminación a todos los inscriptos en los registros mencionados en el párrafo anterior, que deberá incluir la siguiente leyenda:

“La eliminación de este registro obedece a que se trata de un instrumento violatorio de la libertad de comercio y de trabajo reconocidos en la Constitución Nacional y la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y asimismo se ha comprobado su ineficacia a la hora de alcanzar los fines objetivos previstos al momento de su creación. La obligación de inscribirse en un registro, las regulaciones exorbitantes y el cobro coactivo de sumas de dinero por parte del Estado a fin de poder ejercer de forma efectiva el derecho a comerciar y trabajar libremente ocasiona efectos contraproducentes respecto del mejor funcionamiento de la economía”.

Artículo 6º.- ELIMINACIÓN PORTAL WEB. Elimínase el contenido del portal web del “Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias” —RUTRAMUR— y en su dirección web deberá publicarse durante el plazo de al menos un año a partir de la promulgación de la presente ley la siguiente leyenda:

“El portal RUTRAMUR que funcionaba en esta dirección web fue legalmente eliminado, así como los registros RUTRAMUR y RUTRAMYC, junto con la obligación de inscribirse en estos, por tratarse de instrumentos violatorios de la libertad de comercio y de trabajo reconocidos en la Constitución Nacional y la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, se ha comprobado su ineficacia a la hora de alcanzar los fines objetivos previstos al momento de su creación. La obligación de inscribirse en un registro, las regulaciones exorbitantes y el cobro coactivo de sumas de dinero por parte del Estado a fin de poder ejercer de forma efectiva el derecho a comerciar y trabajar libremente ocasiona efectos contraproducentes respecto del mejor funcionamiento de la economía”.

Artículo 7º.- PROHIBICIÓN REGULACIONES ULTERIORES. Prohíbese al Poder Ejecutivo exigir cualquier clase de requisito, permiso o condición adicional a los vigentes para poder desempeñar sus actividades profesionales a:

- a) los prestadores, repartidores y mensajeros de los servicios de mensajería urbana o reparto a domicilio de sustancias alimenticias conforme a las definiciones de la Ley N° 6.314 derogada por la presente, sean titulares o conductores de los vehículos motorizados.
- b) los operadores de las plataformas digitales de oferta y demanda de servicios de mensajería urbana o reparto a domicilio de sustancias alimenticias conforme a las definiciones de la Ley N° 6.314 derogada por la presente.
- c) los comercios, locales, establecimientos o particulares respecto del uso del servicio de prestadores, repartidores o mensajeros de mensajería urbana o reparto a domicilio de sustancias alimenticias conforme a las definiciones de la Ley N° 6.314 derogada por la presente.

Artículo 8º.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La Ley N° 6.314 sancionada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en 2020 estableció la regulación del servicio de mensajería urbana y reparto a domicilio de sustancias alimenticias, que fue incorporada por medio de la Ley N° 5.526 como Título Decimotercero bajo las denominaciones “DEL SERVICIO DE MENSAJERÍA URBANA Y REPARTO A DOMICILIO DE SUSTANCIAS ALIMENTICIAS” y “DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN MOTOVEHÍCULOS Y CICLORODADOS”, al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, se creó el Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias —RUTRAMUR—, el Registro Único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados —RUTRAMYC— y el portal web relativo al primero de los registros mencionados. Asimismo, respecto de la materia se incorporaron los artículos 6.1.97, 6.1.98, 6.1.99, 6.1.100, 6.1.101, 6.1.102, 6.1.103, 6.1.104, 6.1.105 y 6.1.106 del Capítulo I “TRÁNSITO” de la Sección 6° del Libro II al Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias entró en vigencia en marzo de 2021. Entre los fines objetivos del RUTRAMUR se encuentra la registración de quienes realizan la actividad mencionada y la verificación del estado general de los vehículos utilizados para repartir. Se exige que los repartidores cuenten con un código de identificación en el casco y, en caso de utilizar moto, habilitación y VTV. Pero además se los obliga antes de iniciar el registro a: 1) Contar con un domicilio constituido en esta Ciudad; 2) Estar inscripto en AFIP mediante un número de CUIT; 3) Declarar para qué aplicación prestará servicio; 4) Declarar si cuenta con elementos de seguridad; 5) En el caso de los motociclos, contar con toda la documentación obligatoria al día —titularidad, patente, seguro—. En el caso de la empresa Rappi, la propia empresa registra a quienes realizan las entregas. Cabe agregar que la inscripción ante la AFIP implica el pago al día del monotributo para poder desempeñar la actividad; algunas empresas como Rappi, ofrecen un servicio contable al respecto.

Para registrarse en RUTRAMUR, se debe ingresar al portal web creado al efecto, seleccionar la opción “Repartidor”, ingresar el CUIT y los datos personales, ingresar los datos del servicio que se va a prestar —lo que requiere además realizar un curso de seguridad vial que puede acreditarse en el plazo de seis (6) meses desde el registro¹, declarar los elementos de seguridad con los que se cuenta, ingresar los datos del vehículo utilizado para repartir adjuntando la documentación en formato digital, seleccionar la empresa de delivery en que se va a trabajar y los datos del seguro de responsabilidad civil con que es obligatorio contar, completar los datos de facturación, y a continuación el sistema redirige a una plataforma de pago para abonar el trámite de registro. Luego se recibe un correo electrónico con el pago acreditado, otro correo con una constancia provisoria hasta que se expida el trámite definitivo, y otro correo con stickers que deberán colocarse en los elementos de seguridad declarados. Dentro de los quince (15) días, se revisa la documentación y si todo está correcto para el sistema, el trámite es aprobado. En caso de los motovehículos, se debe tramitar la habilitación y la VTV correspondiente, y adjuntar dicha documentación en el proceso de registro²; el repartidor o mensajero puede registrar hasta un máximo de tres vehículos para uso personal debe acreditar la titularidad del vehículo o el derecho de uso sobre el mismo, cuando no resulte de su propiedad, en caso de corresponder; acreditar último pago del impuesto a la patente; acreditar la contratación del seguro de responsabilidad civil contra terceros, y una vez confirmada la habilitación del motovehículo recibirá un correo para confirmar tu turno de Verificación Técnica. En el caso de los repartidores

¹ Cfr. <https://curso.seguridadvial.gob.ar/ansv/> (18/4/22).

² El video instructivo puede verse en: <https://youtu.be/HOIdpgbouJM> (18/4/22).

que trabajan de manera independiente, deben acreditar los seguros de accidentes personales y responsabilidad civil.

Sin embargo, la actividad conocida como “delivery” es preexistente a estas regulaciones en la Ciudad de Buenos Aires. Existían con anterioridad convenios colectivos que incorporaron la figura del “repartidor”, como los firmados por el sindicato de pasteleros y de motoqueros, y antes del arribo de plataformas era frecuente el empleo de trabajadores no registrados³. La regulación normativa que da lugar al presente proyecto fue resistida mediante protestas por las organizaciones Asociación Sindical de Motociclistas Mensajeros y Servicios —el sindicato preexistente de mensajeros— y por la Agrupación de Trabajadores de Reparto. Por su parte, la Asociación del Personal de Plataformas —APP Sindical— manifestó que la reforma al Código se presentó “en el momento en el que el Gobierno Nacional evalúa presentar una ley que proteja nuestras condiciones de trabajo, reconociendo la relación laboral que incluiría salario fijo, límite de horas, descansos, vacaciones, licencias, indemnizaciones, etc.”⁴. Pese a la resistencia, el proyecto de regulación de la materia avanzó en la Legislatura con la incorporación de cambios como el RUTRAMUR⁵.

A nivel nacional, la Ley N° 27.349 de Apoyo al Capital Emprendedor sancionada en 2017 creó una nueva forma legal: la Sociedad por Acciones Simplificada —SAS—, que habilitó la posibilidad de crear una empresa en veinticuatro (24) horas, con un capital inicial de alrededor de dos sueldos mínimos y sin la obligación de presentar balance contable ante la Inspección General de Justicia. Bajo esta modalidad se inscribieron en 2018 Rappi SAS, Kadabra SAS —Glovo— y UberEats SAS⁶. Desde fines de 2019 hasta mediados de 2021 se llevan presentados seis proyectos de ley que buscan incrementar la carga tributaria de estas compañías y que cumplan con responsabilidades supuestamente derivadas del empleo de personas en esta actividad.

Por su parte, el Convenio colectivo de trabajo 722/2015, aprobado por la resolución —ST— 1254/2015, con ámbito de aplicación en esta Ciudad, define como trabajador mensajero “a todo aquel trabajador que realice sus tareas laborales utilizando como herramienta de trabajo una moto, triciclo, ciclomotor, cuatriciclo, bicicleta y/o todo vehículo de dos ruedas, y que realice gestiones, entrega y retiro de sustancias alimenticias, elementos varios de pequeña y mediana paquetería, en cualquiera de los vehículos citados en un plazo menor a las veinticuatro (24) horas”. La resolución —SsRL— 471/2016 incorporó, al artículo 6 del CCT 722/2015, al “mensajero repartidor domiciliario de comercio electrónico”, definiéndolo como “aquel que efectúe las tareas de reparto de elementos varios de pequeña y mediana paquetería en cualquiera de los vehículos citados con anterioridad, debiendo atender si correspondiera la cobranza respectiva, y con cuya labor se agota el proceso operativo y/o comercial en el cual se encuentre integrado, dentro del marco de una y/o varias operaciones de comercio electrónico”⁷.

En cuanto a los acuerdos en relación con los topes de las comisiones que cobran las plataformas virtuales, la Subsecretaría de Comercio Interior de la Nación refrendó en diciembre de 2020 un acuerdo entre la Federación Empresaria Hotelera

³Cfr. Haidar, Julieta (coord.) y otros; Las plataformas de reparto en Argentina: entre el cambio de gobierno y la pandemia, buenos aires, CONICET-UMET, colección #MétodoCITRA nro. 8, p. 19.

⁴Cfr. <https://palabrasdelderecho.com.ar/articulo/1569/Buscan-reformar-la-regulacion-de-las-aplicaciones-de-delivery-en-la-Ciudad> (18/4/22).

⁵Cfr. Haidar, op. cit., pp. 39 y 43. Por su parte, la asociación sindical preexistente a la llegada de las plataformas, ASIMM, que además tiene un convenio que rige la actividad de cadetería —CCT 722/15—, sostiene una posición igualmente contraria a la construcción de una legislación específica, y brega por la aplicación de la existente.

⁶ Cfr. Haidar, op. cit., p. 13.

⁷P. v. en <https://blog.errepar.com/puntos-clave-delivery/#:~:text=El%20CCT%20722%2F2015%2C%20aprobado,de%20dos%20ruedas%2C%20y%20que> (18/4/22).

Gastronómica —FEHGRA— y las plataformas Rappi y PedidosYA, que fijó un tope en el cobro de comisiones del dieciocho (18) por ciento + IVA, es decir alrededor de un veintiuno (21) por ciento. Tiempo después, PedidosYa hizo extensivo este acuerdo a otras cámaras incluyendo heladeros, pizzeros. La Secretaría de Comercio Interior de la ciudad de Rosario aplicó una multa a PedidosYa por cobrar “comisiones abusivas” y detentar una posición “cuasi monopólica” en el mercado. Las comisiones que retienen las plataformas a los distintos comercios son variables de acuerdo a su capacidad de negociar, la que está dada por el volumen de operaciones, la cantidad de locales, la relevancia de la marca en el mercado, entre otros criterios. Además, cada pieza enviada no se paga necesariamente lo mismo, sino que las tarifas cambian de acuerdo a “multiplicadores” ejecutados por las empresas, como por ejemplo trabajar en horas de alta demanda o en días de lluvia, del mismo modo que sucede con otras plataformas digitales.

En un estudio pormenorizado de la normativa legal vigente sobre plataformas, Mugnolo, Caparrós y Glocman señalan que “de una lectura armónica de la Ley N° 5.526, que en el año 2016 había modificado el Código de Tránsito y Transporte, no existía posibilidad alguna de que las plataformas digitales de entrega a domicilio, que postulan la autonomía del repartidor, desplegaran su actividad en un todo de acuerdo con lo normado por el Código”. De hecho, como el mismo estudio indica, a lo largo de 2018 se sucedieron varias sentencias señalando la falta de adecuación, llegando en algún caso a prohibir la operatoria⁸. En la jurisprudencia de la materia se destaca el caso “Rojas Luis, Roger Miguel y otros c/ RappiArg SAS s/ medida cautelar” llegó a la justicia laboral luego de que repartidores que prestaban servicios de delivery, a través de la aplicación móvil fueran bloqueados, según ellos, como represalia por su actividad y condición gremial, lo que a su juicio constituía un despido encubierto. La acción tenía como fin el dictado de una medida cautelar que ordene el desbloqueo de los trabajadores. El Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo número 37 tuvo por acreditada *prima facie* la verosimilitud del derecho y, en tal sentido, dio lugar a la medida cautelar solicitada por los accionantes. En consecuencia, ordenó el desbloqueo de los repartidores, pero apelada la sentencia de primera instancia por la empresa Rappi, la cuestión quedó en manos de la Sala IX de la Cámara Laboral, que desestimó la pretensión cautelar puesto que en el acotado marco de procedimiento cautelar, no se brindó respuesta sobre la existencia o no de relación laboral entre los actores y la demandada⁹.

Las opiniones de los repartidores son diversas. Según describe Iván, un repartidor que trabaja en una de estas plataformas, “a veces el cliente, de onda, te tira \$100 y terminás haciendo más plata con la propina”, y explica que empezó a cobrar fuerza un sistema alternativo dentro del mercado de las apps de delivery, como forma de obtener más ganancia por parte de algunos repartidores: el alquiler de cuentas. “Te hacés una cuenta propia en una app, la laburás un poco. Tratás de que tenga *mejor* ranking, la mayor cantidad de aceptación y luego la ponés a disposición de otros repartidores para que la trabajen”. En ese marco, Iván explica que se conformó una especie de mercado paralelo dentro del sistema de reparto: “Hay algunos que hacen esto y te cobran hasta cinco mil (5000) pesos, la alquilan por semana, con otro nombre, y uno sale a laburar con esa cuenta”. La informalidad es una característica saliente de esta actividad; cabe agregar al respecto que según una encuesta publicada en julio de

⁸ Mugnolo, J., Caparrós, L. y Golcman, M., *Análisis jurídico sobre las relaciones de trabajo en los servicios de entrega de productos a domicilio a través de plataformas digitales en Argentina*, OIT, Argentina. en https://www.ilo.org/buenosaires/publicaciones/WCMS_761242/lang-es/index.htm (18/4/22).

⁹ Fallo “Rojas Luis, Roger Miguel y otros c/ RappiArg. SAS s/ medida cautelar” – Justicia Nacional del Trabajo – N° 37 – 19/3/2019 y Cámara Nacional del Trabajo, Sala IX, 19/7/2019. Puede verse en: <https://secureservercdn.net/198.71.233.29/6b9.504.myftpupload.com/wp-content/uploads/2021/01/PROCEDIMIENTO.-DELIVERY-VIA-APP.-MEDIDA-CAUTELAR-PARA-EL-DESBLOQUEO-DE-REPARTIDORES.-PROCEDENCIA.pdf>. Para un análisis doctrinario sobre la materia, p. v. Costa, Héctor, *Análisis del caso de las apps de delivery Glovo, Pedidos Ya y Rappi*, Temas de derecho comercial, 2019, nro. 10, pp. 953-959, disponible en http://www.biblioeco.unsa.edu.ar/pmb/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=49 (18/4/22).

2019 por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento —CIPPEC— “sólo un cincuenta y cinco (55) por ciento de los repartidores encuestados afirmó realizar aportes previsionales por su actividad en la plataforma, y apenas el cuarenta (40) por ciento posee una obra social a raíz de su trabajo”¹⁰.

Desde el punto de vista de las plataformas de referencia, según Juan Manuel Ottaviano, abogado laboralista, investigador del Centro de Estudios en Tecnología y Sociedad —CETyS— y ex asesor de la Asociación de Personal de Plataformas —APP—, “el planteo de Uber, Rappi y PedidosYa, es que solo son intermediarias entre el factor trabajo y la solicitud del servicio de transporte y entrega. Cuando también se ocupan de productos alimenticios, compras de supermercado, gastronomía, etc. brindan por sí mismas el servicio de venta y reparto o, en el caso de Uber, de transporte. No son aplicaciones, son empresas que manejan aplicaciones. El servicio principal es el de venta de productos”, explicó a la vez que aseveró que “la verdadera máscara es creer que prestan servicios de delivery. El fondo de la facturación de estas empresas es la retención de montos a través de comisiones que le cobran a los restaurantes y supermercados. Tienen contratos como proveedores y retienen el dinero de los pagos que los clientes hacen por la compra y entrega de productos”¹¹. Por su parte, Roger Rojas, Secretario General de la Asociación de Personal de Plataformas, frente a la sanción de la Ley N° 6.314 manifestó con acierto que “nos quieren exigir un permiso de trabajo para poder hacer nuestra tarea. Vamos a recurrir a la justicia para que se declare la inconstitucionalidad de este requisito absurdo y discriminatorio”¹².

Entre las objeciones a los sistemas ofrecidos por las plataformas virtuales de envío, se sostiene que el servicio de logística implica una precarización laboral injustificada ya que los locales no tienen que contratar a los repartidores, que son provistos por las plataformas, desligando su responsabilidad, y que puesto que los contratos invocan el principio de “indemnidad”, ante la posibilidad de un litigio laboral, establecen que si eventualmente el local gastronómico tiene que efectuar pagos a terceros, la plataforma “deberá abonar las sumas debidas y hacer lo que corresponda para mantener indemne al aliado libre de todo desembolso”¹³.

En efecto, el sistema de las plataformas de referencia no escapa por un lado a las condiciones de precariedad laboral que predominan en el país y por otro a los modelos de negocios que se van imponiendo en el mundo conforme el avance tecnológico, lo que se vio acelerado por los efectos de la pandemia y las políticas de cuarentena. Según un informe de la Organización Internacional del Trabajo —OIT— publicado en diciembre de 2020, a causa de los efectos producidos por la pandemia, el trabajo en las plataformas de reparto en la Argentina aumentó un cuatrocientos (400) por ciento, mientras solo se incorporó a un quince (15) por ciento de trabajadores que deben hacerse cargo de una demanda cuatro veces mayor que la del año anterior¹⁴. A su vez, para el setenta y uno (71) por ciento de los encuestados el trabajo en plataformas es la única o principal fuente de ingresos, más del ochenta (80) por ciento trabajan seis (6) o siete (7) días por semana y el promedio lo hace cuarenta y ocho (48) horas semanales, cifra coincidente con el máximo de horas establecido por la Ley de Contrato de Trabajo en Argentina para quienes están en relación de dependencia¹⁵.

Evidentemente, si frente a condiciones de trabajo que distan de ser las más favorables para los conductores en un contexto en el que la economía argentina atraviesa una severa crisis de empleo y recesión hace más de una década, en ausencia de otras alternativas preferibles estos se orientan a realizarla debido a que

¹⁰ <https://agenciatao.wordpress.com/2021/08/30/repartidores-y-aplicaciones-la-precarizacion-de-una-actividad-esencial/> (18/4/22).

¹¹ Cfr. Ibidem (18/4/22).

¹² Cfr. <https://www.puraciudad.com.ar/los-repartidores-de-aplicaciones-iran-a-la-justicia-por-la-flamante-ley-portena-que-los-regula/> (18/4/22).

¹³ Contrato de Rappi, conforme Haidar, J., op. cit., p. 18.

¹⁴ Cfr. <https://agenciatao.wordpress.com/2021/08/30/repartidores-y-aplicaciones-la-precarizacion-de-una-actividad-esencial/>

¹⁵ Cfr. Haidar, op. cit., p. 28.

encuentran conveniente hacerlo. En efecto, la propia lógica de la acción humana¹⁶ procura maximizar los beneficios en función de los recursos y las condiciones disponibles, y de hecho si la actividad no conviniera a los agentes involucrados, simplemente no la llevarían a cabo. Puesto que el mercado establece una dinámica donde los agentes que operan en él lo hacen de cierta manera porque así entienden que resultan beneficiados en comparación a hacerlo de otra manera o no hacerlo, son las normas impuestas por agentes exógenos como el Estado las que no se adecuan a la realidad las que resultan erróneas y no la realidad obrante a partir de la acción humana.

Por lo tanto, trasladar los problemas de la economía hiperregulada por el Estado a las empresas privadas exigiéndoles brindar determinadas condiciones de trabajo por medio de imposiciones coactivas en el marco de intercambios de índole privado, no hace sino agravar la situación puesto que de esta forma artificial se entorpece la evolución espontánea de las relaciones económicas provocando por lo general su frustración¹⁷. En este sentido, si el Estado por medio de su intervencionismo se entromete en las relaciones económicas entre los particulares alterando la ecuación de los contratos e ignorando necesariamente el cúmulo de información que los involucra por tratarse de un agente exógeno, es del todo seguro que no las mejorará sino que tenderá a empeorarlas hasta hacerlas impracticables.

Además, la intromisión estatal a través de la hiperregulación normativa y la consiguiente inflación legislativa resultante no solo invade la esfera de la autonomía de la voluntad de los particulares que eligen desenvolver sus acciones conforme a sus propias preferencias y sus propios planes, sino habitualmente también —como en este caso— incrementa los riesgos y encarece los costos de las relaciones de producción y consumo, a la vez que restringe o dispone de la propiedad privada de los particulares, por ejemplo estipulando qué usos debe asignárseles a bienes de propiedad privada, como los desarrollos digitales, motos, bicicletas, celulares, insumos de datos móviles, combustible y otros, hasta el extremo de cuestionarse de cuánto deben ser las comisiones a ser cobradas entre los particulares¹⁸, lo que violenta a todas luces el artículo 17 de la Constitución Nacional y el artículo 12 inciso 5 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A todo ello debe sumarse la exigencia de cumplimiento de una carga de formalidades para poder ejercer el derecho a trabajar, que no obstante ya se encuentra regulada por otras normas que no tienen relación directa o necesaria con la materia normada, como la inscripción en registros y el pago de determinados impuestos, como el monotributo y la patente.

Sin embargo, la disposición *de iure* de esta serie de condiciones o requisitos no asegura su acatamiento. Según un informe de la Dirección de Gestión de Servicios de Movilidad de la Ciudad ante un pedido de acceso a la información sobre los datos del actual RUTRAMyC, transcurridos unos meses de la entrada en vigencia de la Ley N° 6.314 unos pocos trabajadores se encontraban inscriptos en dicho registro y consignados como en relación de dependencia¹⁹.

¹⁶ Sobre la acción humana y su axiomática, p. v. Mises, Ludwig v., *La acción humana*, Buenos Aires, Unión editorial; Hoppe, Hans-Hermann, *Economía y ética de la propiedad privada*, Buenos Aires, Unión editorial.

¹⁷ Puede v. sobre la noción de orden espontáneo especialmente la obra de Hayek, Friedrich, *Derecho, legislación y libertad*, Buenos Aires, Unión editorial.

¹⁸ La discusión sobre los topes de las comisiones y el cuestionamiento acerca de que su variación “no tiene ninguna justificación” porque en definitiva el servicio prestado es el mismo para todos, es solo una muestra de la arrogancia regulatoria que asume irrelevante los criterios autónomos, y atenta contra la función empresarial y el capital de conocimiento y creatividad que esta involucra. Puede v. especialmente Kirzner, Izrael, *Competencia y empresarialidad*, Buenos Aires, Unión editorial. 2020.

¹⁹ Cfr. <https://palabrasdelderecho.com.ar/articulo/1569/Buscan-reformar-la-regulacion-de-las-aplicaciones-de-delivery-en-la-Ciudad> (18/4/22).

Asimismo, los servicios ofrecidos por las plataformas de mensajería funcionan con criterios similares a otras plataformas como las de transporte de personas —Uber y Cabify, entre otras—, y encuentran en común con estas la respuesta jurídica estatal que parece ignorar el cambio tecnológico irreversible que consolida nuevos patrones de mercado e impide abordar de forma adecuada los problemas que suscitan estas nuevas de contratación, intercambio y consumo. En este marco, el dictamen de minoría respecto del proyecto que culminó en la Ley Nº 6.314 afirmó con acierto “el negocio originado alrededor de esta actividad excede ampliamente las facultades de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura, toda vez que la irrupción en el mercado de estas aplicaciones de entregas a domicilio vino a cambiar las relaciones de los consumidores con los comerciantes y los trabajadores que realizan esos repartos, tal como antes se conocían, a través de un mero dispositivo electrónico, es que sostenemos que abordar el proyecto solamente desde la perspectiva del transporte es un grave y perjudicial error”²⁰.

Cabe agregar respecto de la responsabilidad por el transporte de sustancias alimenticias, que la ley de defensa del consumidor 24.240 ya regula y establece las sanciones pertinentes, sin perjuicio del régimen de responsabilidad civil y penal que es eventualmente aplicable a estos hechos, por lo que no solo que no existen vacíos o lagunas normativas en la materia sino, por el contrario, una superabundancia de estas que se evidencian por lo pronto en las normas que se busca derogar mediante el presente proyecto, y que redundan por ejemplo en la serie de requisitos vinculados a la seguridad vial que se exige sin más a cualquier titular y conductor de un vehículo motorizado.

Además, el hecho de que se demande el pago de sumas de dinero a los conductores que se dedican a esta actividad y obtienen exiguas ganancias, sugiere que el Poder Ejecutivo persigue mediante este instrumento una finalidad recaudatoria, lo que en este caso resulta especialmente gravoso teniendo en consideración el sector económicamente vulnerable contra el que son dirigidas estas exacciones. En efecto, impedir el ejercicio a ejercer industria lícita por el hecho de no tener al día el pago de la patente o del monotributo, significa una grave afectación del derecho consagrado por el artículo 14 de la Constitución Nacional y el artículo 10 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y una profundización del modelo imperante en esta Ciudad por el que ninguna actividad puede operar si no lo hace bajo habilitación estatal, lo que significa una inversión ilegítima del principio jurídico de libertad o reserva del artículo 19 de la Constitución Nacional que establece para la acción de los particulares la permisión como regla y la prohibición como excepción²¹.

En suma, el presente proyecto busca derogar todas las normas vigentes que han establecido la regulación contraproducente de la actividad señalada.

Finalmente, respecto de la notificación fehaciente que en caso de aprobarse el proyecto deberá dirigirse a quienes se encuentran en los registros RUTRAMUR y RUTRAMYC estipulado por el artículo 5° del presente proyecto, y el aviso que deberá publicarse en el portal web de RUTRAMUR dispuesto por el artículo 6° por el plazo previsto, obedecen a la información mínima necesaria que es menester que reciban los afectados por el régimen vigente.

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

²⁰Puede verse en: <https://drive.google.com/file/d/1R1ntJodzi9FRSvSatqaC3kwU0W7VQhI/-view> (18/4/22).

²¹ Juan Bautista Alberdi afirmaba que el permiso no es libertad, porque si hay que pedir permiso al Estado para trabajar, por lo tanto no hay libertad de trabajar.