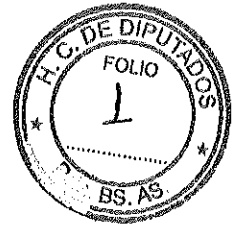




Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

ARTÍCULO 1º: Incorpórase al artículo 4º del decreto-ley 16.378/57 el inciso d), que quedará redactado de la siguiente forma:

“d) Transporte mediante plataformas electrónicas”

ARTÍCULO 2º: Incorpórase al decreto-ley 16378/57, a continuación del artículo 61, el Título V bajo el nombre “SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO A TRAVÉS DE PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS” con los siguientes artículos:

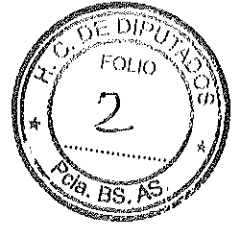
Artículo 62: *Se entenderá por Transporte mediante plataformas electrónicas al servicio que con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, permite conectar a usuarios que lo demanden, punto a punto, con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación, para celebrar un contrato en los términos del artículo 1280 y siguientes del Código Civil y Comercial de la Nación.*

Artículo 63: *Bajo esta modalidad podrán ser conductores los titulares registrales de los vehículos o terceros debidamente autorizados por los mismos.*

Los conductores podrán inscribirse en distintas empresas y utilizar las plataformas en simultáneo.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Artículo 64: Los conductores registrados se vincularán con los pasajeros a través de Empresas de Redes de Transporte (ERT), personas humanas o jurídicas, para la prestación del servicio descripto en el artículo 62.

Las ERT no tendrán restricciones de cantidad de vehículos afectados a la prestación de dicho servicio.

Artículo 65: El precio que el usuario debe abonar por la prestación del servicio será libremente fijado por la empresa de redes de transporte.

Artículo 66: Los conductores podrán prestar el servicio únicamente cuando existan solicitudes que hayan sido procesadas y aceptadas a través de la plataforma electrónica de la ERT, por lo que se prohíbe expresamente la toma de viajes en las modalidades actualmente previstas para el servicio de taxis y/o remises.

Los conductores de taxis y remises podrán ofrecer el servicio previsto en el presente título.

Artículo 67: Son obligaciones de los conductores:

- a) contar con Licencia Nacional de Conducir conforme a la categoría que la reglamentación de la presente exija;*
- b) respetar las normas de tránsito;*
- c) aceptar viajes procesados únicamente por las plataformas habilitadas en las que esté debidamente registrado el vehículo;*
- d) permitir y facilitar el ascenso de canes guías que acompañen a personas con discapacidad visual;*



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



e) no conducir el vehículo por más de 8 horas corridas ni más de 12 horas fraccionadas en un día;

Artículo 68: *Son obligaciones de los titulares de los vehículos, sin perjuicio de las demás que establezca la legislación pertinente, las siguientes:*

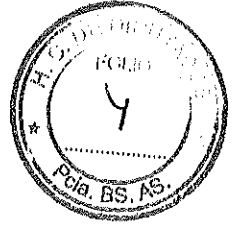
- a) mantener el vehículo prestador del servicio en perfecto estado de funcionamiento;*
- b) realizar la Verificación Técnica Vehicular en el plazo que disponga la reglamentación;*
- c) contar con una póliza de seguro con cobertura por daños ocasionados a terceros, conductor y pasajeros en una modalidad de transporte oneroso.*
- d) garantizar que los vehículos cumplan con los requisitos de antigüedad, radicación, seguridad y capacidad que determine la reglamentación.*

Artículo 69: *Son obligaciones de las empresas de redes de transporte privado por plataformas electrónicas, sin perjuicio de las demás que establezca la legislación pertinente, las siguientes:*

- a) cumplir con las disposiciones reglamentarias que la Autoridad de Aplicación al efecto determine;*
- b) garantizar que toda la operatoria, incluyendo tanto la actividad que se presta a través de las plataformas electrónicas como el servicio de transporte, cumpla con la legislación aplicable;*
- c) no asignar viajes por más de 8 horas corridas a un conductor ni más de 12 horas fraccionadas en un mismo día;*



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



- d) exigir y fiscalizar que los titulares y sus conductores cumplan con las obligaciones de tránsito, de seguridad y las previstas en la presente ley, debiendo abstenerse de asignar viajes a quienes no den debido cumplimiento a las mismas mientras se mantenga dicha situación;
- e) verificar que los conductores se encuentren debidamente inscriptos en los organismos fiscales correspondientes
- e) proporcionar a requerimiento de la autoridad de aplicación toda la información veraz, necesaria y útil en los tiempos y formatos que ésta requiera para conocer la identidad de los conductores, sus datos individualizantes y los recorridos efectuados por cada vehículo, los montos cobrados y cualquier otra información que se entienda necesaria para ejercer sus potestades, cumpliendo con la normativa vigente de protección de datos;
- f) constituir domicilio en la Provincia de Buenos Aires.
- g) conservar por lo menos por doce (12) meses registro de los viajes realizados por todos los conductores y legajo de los mismos.

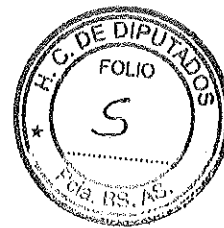
Artículo 70: Los titulares, conductores y las empresas de redes de transporte (ERT) por plataformas electrónicas, serán responsables solidarios por los daños que ocasionen durante la prestación de dicho servicio a los usuarios o terceros.

Artículo 71: Toda cuestión no regulada por la presente y que no resulte de orden público podrá ser libremente convenida por las ERT, los titulares y los conductores de vehículos en sus relaciones contractuales, siendo de aplicación las normas del Código Civil y Comercial de la Nación.

ARTÍCULO 3º: Renumérense los siete últimos artículos del decreto-ley 16378/57 con los ordinales 72 a 78.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

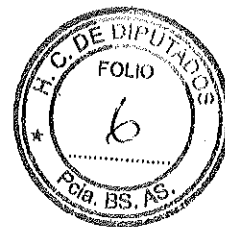


ARTICULO 4º: Comuníquese al Poder Ejecutivo

GUILLERMO CASTELLO
Diputado
Bloque LA LIBERTAD AVANZA
H. Cámara de Diputados Pcia.de Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



FUNDAMENTOS:

Señor Presidente:

Se propone mediante el presente proyecto una solución normativa a las dificultades para el ingreso formal y el desarrollo pleno en la Provincia de Buenos Aires de una modalidad de transporte de pasajeros sumamente beneficiosa para la población como lo es la brindada mediante la intermediación digital entre el usuario y el conductor.

Sabiamente nuestra Constitución Nacional, al igual que todas aquellas que defienden las libertades individuales, consagró el principio de la autonomía de la voluntad incorporando el llamado Principio de Reserva en su artículo 19, que recepta la vieja máxima jurídica según la cual “todo lo que no está prohibido está permitido”.

No por conocido cabe recordar aquí que nuestra Carta Magna expresamente reconoce también los derechos a trabajar, ejercer industria lícita y comerciar.

En igual sentido, nuestro texto constitucional garantiza la protección de los intereses económicos de los consumidores y de la libertad de elección de los mismos a la vez que ordena proveer a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados.

Para explicar y comprender la razón del presente proyecto y la pertinencia de las citas constitucionales precedentes, debe entenderse primero la fenomenal expansión que ha tenido en el mundo en los últimos años lo que muchos llaman “economía colaborativa” gracias a la revolución digital a la que estamos asistiendo.

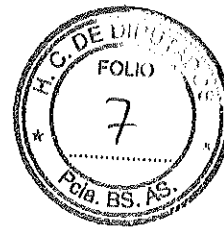
Es así que infinidad de aplicaciones y plataformas digitales accesibles en dispositivos electrónicos al alcance de cualquier persona conectan directamente al usuario con el prestador de servicio o proveedor de un bien.

Al poder realizarse estas conexiones de manera masiva, descentralizada e instantánea, se produce una mejora sustancial en la asignación de recursos con fuertes reducción de costos y un gran mejoramiento en el aprovechamiento del tiempo, entre otros beneficios.

Podemos ver de este modo, en nuestro medio, aplicaciones que intermedian entre compradores y vendedores de cosas muebles, entre emisores y receptores de contenido, entre anfitriones y huéspedes, entre quienes ordenan comida y quienes la elaboran, entre quienes piden trabajo y quienes lo buscan, etc.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



En relación al proyecto en tratamiento, existen aplicaciones y plataformas que permiten conectar a los usuarios interesados en ir desde un punto a otro y a los conductores dispuestos a transportarlos.

Las bondades de los servicios brindados bajo esta modalidad son varias y evidentes.

Los precios son a veces más bajos que los ofrecidos actualmente en el mercado y hay mayor seguridad para el pasajero y el conductor en la medida que ambos conocen la identidad del otro con anticipación.

La flexibilidad propia de la modalidad y la naturaleza civil del contrato permiten un sinnúmero de posibilidades de trabajo para miles de personas que pueden prestar el servicio de manera parcial, pocas horas por día o semana, lo que incluye en el mercado laboral a muchos que hoy se encuentran excluidos como jubilados, estudiantes universitarios, amas de casa e incluso personas con trabajo que quieran aumentar sus ingresos, entre los cuales pueden encontrarse los propios taxistas y remiseros.

Para el Fisco el beneficio es evidente debido a que los pagos se hacen de manera electrónica aumentando y facilitando la recaudación.

Por otro lado, se ha comprobado que la presencia de empresas de redes de transporte reduce la circulación vehicular al optar muchos usuarios por una alternativa menos onerosa que el uso y mantenimiento de un vehículo pero más flexible y cómoda que el transporte público tradicional. En ese mismo sentido, dicha disminución contribuye de manera activa con la sustentabilidad del medio ambiente y la reducción de la contaminación aérea.

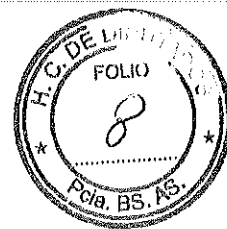
Lamentablemente el ingreso de empresas de servicios de intermediación digital entre pasajeros y conductores se ha visto extremadamente dificultado, cuando no impedido, debido al rechazo de quienes creen que se pueden ver perjudicados por la competencia con dichas empresas, básicamente taxistas y remiseros.

Dicha resistencia, muchas veces violenta, ha encontrado eco en una dirigencia política más proclive a escuchar argumentos sectoriales que a velar por el interés general y una Justicia en la que no abundan magistrados imbuidos del espíritu liberal que trasunta nuestra Ley Suprema y que ha hecho grandes a todos los países que lo han respetado.

Estamos convencidos de que la protección y defensa de la Libertad que surgen de nuestra Constitución, y que en materia económica se refleja en la libertad para contratar, trabajar, comerciar y elegir, constituyen suficiente base jurídica para permitir la actividad en cuestión. De hecho no existe legislación específica sobre la intermediación digital en la compraventa de bienes muebles a pesar de que una de las principales empresas argentinas destaque en ese rubro



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



(mercadolibre.com), ni sobre emisores y receptores de contenido digital (redes sociales y mensajería instantánea), ni entre anfitriones y huéspedes (airbnb.com) ni entre quienes piden comida y quienes la elaboran (pedidosya.com), ni entre quienes ofrecen trabajo y quienes lo buscan (zonajobs.com), por poner sólo algunos ejemplos.

Sin embargo, dos aspectos parecen confluir en materia de transporte para justificar una propuesta normativa como la presente.

Por un lado, la invocación de ausencia de legislación como fundamento para vedar el ingreso a las empresas de redes de transporte por parte de quienes rechazan competir con ellas.

Por otro lado, una cuestión casi cultural que identifica todo transporte con transporte público y da por sentada la intervención estatal en todo contrato de esta naturaleza, lo que quizás explique la poca aplicación práctica del contrato de transporte privado, preservado en el Código Civil y Comercial de la Nación.

En esa inteligencia es que se quita al texto toda impronta intervencionista para no frustrar el objetivo facilitador del proyecto.

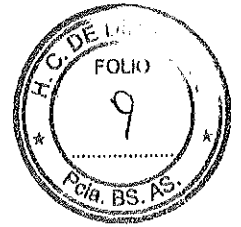
Comenzamos incluyendo la modalidad en la actual “Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros”, decreto-ley 16378/57, a través de la inclusión del inciso d) en el artículo 4, para luego incorporar una serie de artículos en un nuevo Título, insertado al final del texto y antes de las Disposición Transitorias, cuyos artículos se reenumeran.

En ese articulado definimos la modalidad, establecemos obligaciones de las empresas, titulares de vehículos y conductores. En este punto, a fin de no incurrir en reglamentarismos innecesarios y evitar el riesgo de rápida desactualización y de incongruencias con otras normativas, remitimos a las vigentes en materia de tránsito y de seguridad.

Expresamente vedamos todo límite a la cantidad de vehículos afectados al servicio y permitimos que lo presten quienes además trabajan en remises o taxis, a tono con el espíritu favorable al trabajo y la libertad de la propuesta.

Establecemos también la responsabilidad solidaria de titulares, conductores y empresas frente a terceros y a los usuarios por los daños ocasionados, a fin de despejar cualquier duda al respecto y en línea con la tendencia resarcitoria del derecho de daños, cada vez más centrado en la víctima.

Finalmente, y para despejar toda duda interpretativa, ratificamos la naturaleza civil del contrato y la aplicación del derecho privado en todo cuanto no afecte el orden público.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Por los argumentos expuestos es que solicito a mis distinguidos colegas de esta Honorable Cámara que acompañen el presente proyecto.

GUILLERMO CASTELLO
Diputado
Bloque LA LIBERTAD AVANZA
H. Cámara de Diputados Pcia. de Bs. As.