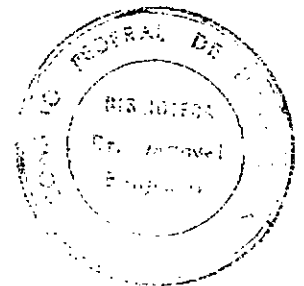


33609

**CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
PROVINCIA DE CATAMARCA**

**ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO  
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDANAS**

**TERCER INFORME DE AVANCE  
Tomo 2**



**Experto Responsable  
Alberto E. G. Muller**

**Junio 1990**

# TERCER INFORME DE AVANCE

## INDICE

### TOMO I

	página
<u>Introducción</u>	1
1 <u>Contenido</u>	1
2 <u>Observaciones</u>	2
3 <u>Tareas de Campo</u>	3
 A <u>ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO</u>	
 1 <u>Relevamiento de Información Primaria</u>	4
1.0 <u>Introducción</u>	4
1.1 <u>Conteo de ascenso y descenso.</u>	4
1.2 <u>Conteo complementario.</u>	10
1.3 <u>Encuesta a usuarios.</u>	11
Anexos Capítulo 1	15
 2 <u>Costos, rentabilidad y empresas operadoras.</u>	33
2.1 <u>Cálculo de costos de explotación.</u>	33
2.2 <u>Empresas Operadoras</u>	38
Planillas de cálculo de costos	56
 3 <u>Dirección Provincial de Transporte.</u>	97
3.0 <u>Introducción</u>	97
3.1 <u>Propuesta de organización</u>	97

3.2	Reglamentación de actuaciones administrativas	108
3.3	Instrumentos para la actualización de la información de base	132
	Anexo 3.1 Propuesta de misión y funciones	138
	Anexo 3.2 Formularios	155
4	<u>Pliego de bases y condiciones generales y metodología de evaluación.</u>	161
4.1	Pliego de condiciones generales	161
4.2	Metodología de evaluación.	161
	Anexo: Metodología de evaluación	164
	Anexo: Pliego de condiciones	178
5	<u>Demanda y flujos</u>	194
5.0	Introducción	194
5.1	El direccionamiento de los flujos de viajes	195
5.2	Niveles de carga por línea	199
	Anexo 5.1 Pasajeros pasantes y carga media por línea a y tramo	207
6	<u>Conclusiones para el presente Informe de Avance.</u>	222

## TOMO II

B	<u>Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte.</u>	
	Mensaje de elevación	1
	Texto del anteproyecto	53

**B - ANTEPROYECTO DE LEY  
PROVINCIAL DE TRANSPORTE**

ANTEPROYECTO DE LEY

PROVINCIAL DE TRANSPORTE

PARA LA PROVINCIA DE CATAMARCA

MENSAJE DE ELEVACION

I

INTRODUCCION

La formulación de un anteproyecto de ley provincial de transporte por automotor para la provincia de Catamarca debe necesariamente abarcar la totalidad de los servicios de transporte de carácter masivo, que a través de dicho modo se realizan dentro del ámbito territorial de la provincia; al efecto, es necesario definir el alcance y naturaleza de cada uno de ellos, de forma tal que no aparezcan dudas acerca de la conceptualización de los mismos y de la autoridad administrativa con competencia suficiente para llevar adelante la aplicación de la norma legislativa, y ejercer el control en lo referente a la ejecución de las mencionadas prestaciones.

En cuanto al ámbito de aplicación material se hace necesario definir **la naturaleza** de todos aquellos servicios que resultan comprendidos dentro del texto legal a proyectarse. Como consecuencia de ello se entendió conveniente que el anteproyecto defina con claridad el correspondiente ámbito de aplicación **material y territorial o espacial**, con el fin de establecer fehacientemente cuáles prestaciones revisten el carácter de **servicio público**, cuáles se los considera como **de oferta pública o interés general** y cuáles encuadrarían en el concepto de **transportes privados**. En consecuencia, se advierte la existencia de prestaciones

conceptualizadas como servicio público, y aquellas otras que en principio no revestirían tal carácter, por constituir servicios que si bien satisfacen necesidades de interés general, no reunirían los caracteres básicos con que la doctrina identifica al servicio público.

Asimismo aparece como esencial realizar una adecuada **delimitación de la competencia**, señalando específicamente la autoridad de aplicación de la norma legal, y, además, fijando las atribuciones de que la misma estará investida con el objeto de poder satisfacer el adecuado cumplimiento de su cometido.

En materia de **operadores** de los servicios se indica quiénes se encontrarían en condiciones de adquirir tal condición, concluyéndose en un primer análisis, que podrán ser todos aquellos con capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones, independientemente que se trate de personas físicas o jurídicas. En tal sentido el proyecto establece pautas básicas en cuanto a las aptitudes que deberían reunir los prestatarios, sin perjuicio de que una ulterior reglamentación señalase de modo concreto cuáles requisitos le serían exigidos a los mismos para desempeñar la actividad, sobre la base de lo que establecieren las disposiciones contenidas en la norma de fondo.

En cuanto a la figura jurídica en base a la cual el prestatario privado estaría interrelacionado con la autoridad pública, y se encontraría autorizado para efectuar el servicio, cabe expresar que la figura variaría según la específica naturaleza de los servicios, adelantándose que si se tratara de un servicio

público, la relación Estado Provincial-operador privado se materializaría a través de la **concesión**, mientras que si el servicio fuera de aquéllos que se califican como de interés general, la relación jurídica se instrumentaría a través de la denominada **habilitación**. El permiso se ha limitado para el caso de prestaciones precarias.

Asimismo, se considera conveniente incluir en el proyecto contenidos referidos a **las condiciones de desempeño del personal de conducción** en lo relativo a su aptitud profesional y a normas mínimas de naturaleza laboral, vinculadas con la específica tarea que el mismo realiza. En igual sentido corresponde regular aspectos básicos relacionados con el material rodante e instalaciones fijas afectadas a la prestación del servicio, así como también lo atinente al régimen legal a que deberán someterse los prestatarios en cuanto a la tipicidad que deben revestir las personas jurídicas y la idoneidad legal que corresponde que acrediten las personas físicas.

Además, se entiende pertinente regular aspectos de naturaleza económica financiera que se vinculan a la intervención de la Autoridad Administrativa en la fijación del precio del servicio público -corrientemente denominado tarifa- y en la posibilidad de señalar **indicadores de referencia** en aquéllos servicios caracterizados como de interés general.

Se hace necesario también contemplar la implementación de un **régimen fiscal** que contemple la posibilidad de crear un impuesto o tasa que sea reinvertido en el sector para posibilitar

su desarrollo en cuanto a posibilitar estudios o tareas de investigación, para financiar proyectos u obras relacionados con el mejoramiento de la infraestructura del transporte, y eventualmente para financiar el funcionamiento del propio organismo estatal con competencia en la actividad.

En materia de control y fiscalización es preciso reglar un régimen adecuado relativo a la verificación de la conducta de los operadores de los servicios con el fin de apreciar su comportamiento como prestatario y su grado de acatamiento a las normas de naturaleza legal o reglamentaria vinculada a la realización de los servicios. Como complemento de ello se hace preciso adoptar un conveniente **régimen sancionatorio**, destinado sobre todas las cosas a promover conductas ajustadas a derecho y desalentar la comisión de transgresiones, todo ello en función de procurar la correcta satisfacción del interés público.

Por último, cabría hacer una breve referencia acerca de la responsabilidad que le cabe al Poder público, respecto de los prestatarios y también de los usuarios, como consecuencia de la relación de derecho público que se materializa en el primer caso, y como autoridad encargada de velar por la consecución del bien común, en el segundo.

El contenido antes señalado resume la experiencia argentina de los últimos años, tanto nacional como provincial, y recoge asimismo, antecedentes internacionales. El concepto que ha guiado la elaboración del anteproyecto es el de establecer un marco legal que, a la vez que facilite la actuación del Estado en cuanto a la consecución del bien común, se fundamente en las cir-



cunstances de índole cotidiana en que se desenvuelve la actividad, y brinde a operadores y usuarios las pautas necesarias conforme a las cuales deben ajustar su respectivo comportamiento.

#### LA NATURALEZA DEL PROYECTO

De acuerdo a lo que se puede apreciar del texto constitucional sancionado el 3 de septiembre de 1988, que modifica a sus similares de fechas 9 de julio de 1895 y 15 de enero de 1966, se advierte que resulta atribución del Poder Legislativo: "... Legislar sobre aquéllas materias necesarias para el mejor ejercicio de las atribuciones precedentes y para todo asunto que haga al bien común del pueblo de la Provincia" (art. 110 inc.33).

Con ésta mención de carácter genérico pareciera encontrarse implícita la facultad de la legislatura provincial de dictar normas vinculadas con la planificación, establecimiento operación y control del transporte por automotor de pasajeros y cargas.

Sin embargo, del art. 149 inc. 25 de la citada norma constitucional, se aprecia que son atribuciones del Gobernador: inc 25: "Organizar el régimen y funcionamiento de los servicios públicos", por lo que el texto constitucional otorga al ejecutivo provincial facultades en materia de organización y funcionamiento de los servicios públicos.

Ante ello, surge la primera pregunta. ¿La atribución para regular el transporte por automotor es facultad del Poder Legislativo o por el contrario corresponde al Poder Ejecutivo?. O sea, ¿se-

rá necesario sancionar una ley para regular el transporte por automotor, o bastaría con el dictado de un decreto por parte del poder administrador? La respuesta, aunque podría parecer sencilla en un primer análisis, presenta complicaciones que hacen que deba recurrirse a consideraciones de naturaleza interpretativa, las cuales, en más de una oportunidad, podrán no ser coincidentes; en mérito a ello, el supremo órgano judicial competente sería el encargado de arrojar luz acerca del tema, a tenor de las atribuciones que se desprenden del art. 204 inc. 1º de la Norma Constitucional.

No obstante ello se considera que la norma material que regule el transporte debe ser de naturaleza legislativa.

Lleva a la citada conclusión, la circunstancia que la materia que se pretende abarcar incluye contenidos que exceden el marco de lo que implica la organización y el funcionamiento de un servicio público, ya que pueden incluir, entre otros, aspectos que importen cierta reglamentación del ejercicio de determinados derechos individuales como consecuencia de la satisfacción de necesidades de carácter general, o bien que se refieren a la creación de institutos de naturaleza tributaria, o a la aplicación de sanciones que suponen la existencia de una norma de naturaleza legislativa que le sirva de sustento, etc. Por otra parte, hemos señalado, y describiremos más adelante con mayor detenimiento, que no en todos los casos se está en presencia de un servicio público, de acuerdo a la conceptualización restrictiva con que el término es definido en la actualidad, sino que también aparece el denominado servicio de interés público o de interés general, que no par-

ticipa, en principio, de igual naturaleza y características que el servicio público.

Además, la función legislativa consiste en la creación del derecho nuevo u originario, o sea un derecho cuyo contenido no está determinado ni condicionado por otra producción jurídica superior dentro de las funciones del poder del estado (BIDART CAMPOS, Germán "Manual de Derecho Constitucional Argentino" pág. 469).

Por otra parte, una regulación como la que se pretende proyectar, supone reglamentar el ejercicio de determinados derechos individuales, función que según la Constitución Nacional debe ser materializada a través de la ley (art. 14), es decir, por medio de una norma obligatoria de carácter material, entendida ésta como la creación de un derecho originario, y respecto de la cual no existe, con relación a la Constitución del Estado, ningún otro plano que la condicione (BIDART CAMPOS, cit. pág. 576).

En consecuencia, y en virtud del principio de supremacía que consagra el art. 31 de la Constitución Nacional, ésta se encuentra revestida de **superlegalidad**, en virtud del cual todo el orden jurídico político del Estado debe ser congruente o compatible con la Constitución. De ello se infiere sin lugar a dudas que toda Constitución Provincial y cualquier norma local dictada en función de ella, deberá ser ajustada a lo que establece la Carta Magna del Estado.

En el mismo orden de ideas, cabe citar el principio de legalidad que se desprende del art. 19 de la Constitución Nacional, se-

gún el cual **nadie puede ser obligado a hacer lo que la ley no manda, ni privado de lo que ella no prohíbe.**

Dicho **principio de legalidad** tiene su razón de ser en que la obediencia que los individuos prestan a los gobernantes se fundan en la creencia de que ellos "mandan en nombre de la ley", y tiene por finalidad afianzar la **seguridad individual** de los gobernados, al predeterminar las conductas debidas o prohibidas, a fin de que los hombres puedan conocer de antemano lo que tienen que hacer u omitir.

Como consecuencia de la aplicación del principio de legalidad, el Congreso Nacional tiene una serie de competencias atribuidas en materia de creación de delitos y penas (art. 18); para privar de la propiedad (art. 17); para establecer gravámenes (art. 4º y 17) para reglamentar el goce y ejercicio de los derechos (art. 14); para ejercer determinadas competencias (arts. 7º, 9º, 15, 18, 21, 21, etc. (BIDART CAMPOS, cit. págs. 55, 195 y sigs).

Además, también resulta materia de interpretación, el alcance de los términos empleados en el citado inc. 25 del art. 149 del texto constitucional, habida cuenta que no resulta claro determinar si dichas atribuciones se refieren a facultades exclusivas de ejecución y administración sobre la base de lo que regula la norma legal, o si también importan la posibilidad de abarcar cometidos de naturaleza sustancial.

No debe olvidarse que la función del ejecutivo si bien abarca una actividad creadora que se materializa a través actos de polí-

tica gubernativa, de administración y de ejecución, todo lo cual supone la existencia de un poder de iniciativa, también desarrolla un cometido subordinado y ejecutorio, por cuanto su actuación es **sub legal**, es decir que se realiza en un plano inferior vinculado por la ley (BIDART CAMPOS, cit. pág. 614).

Es por ello, que aparece más razonable inclinarse hacia la viabilidad de proponer un texto de naturaleza legislativa, en la inteligencia de que dicho poder es el que cuenta con facultades para reglar todos los temas que deben incluirse en una regulación como la que se pretende. Ello en modo alguno importaría invadir expresas facultades del ejecutivo, quién ejercitaría las mismas en orden a organizar el régimen y el funcionamiento del servicio público.

## **ANALISIS DEL PROYECTO**

### **TITULO I. AMBITO DE APLICACION**

Se refiere a la determinación de la jurisdicción territorial y a las clases de servicios a los cuales será aplicable la norma.

En lo que se refiere a las facultades que cabe a los Municipios en materia de ordenamiento y regulación del transporte que se desarrolle en su ámbito territorial, cabe señalar que en el texto constitucional de la provincia no existe norma expresa respecto a ello, por lo que solamente podría aceptarse la compe-

tencia de los mismos acerca del tema, realizando una interpretación extensiva de lo establecido en el art. 252 inc. 12 de la Constitución de aquella, el cual al fijar las atribuciones del Gobierno Municipal incluye a "todas aquellas atribuciones y facultades necesarias para poner en ejercicio las enumeradas y las referidas a la propia organización legal y al libre funcionamiento económico, administrativo y electoral".

Sin perjuicio de ello, el proyecto se refiere a la posibilidad de que por ley especial se adjudique competencia a los municipios que integran la provincia, en lo concerniente al transporte por automotor que se desarrolle en el ámbito territorial sometido a su respectiva jurisdicción.

En cuanto a las categorías de servicios que quedan incluidos dentro el marco de regulación de la norma legal, los mismos son clasificados en función de su naturaleza (públicos, de interés general, privados), y del objeto del transporte (personas o cosas) a que se refieran los mismos. En cada caso se señalan las disposiciones que alcanzan a los mismos en cuanto normas generales a ser aplicadas a toda prestación de transporte, y cuáles en cambio están referidas específicamente a cada uno de ellos.

Asimismo, se trató de señalar las diferencias que existen entre servicio público, servicio de interés general (también dado en llamar de oferta pública) y servicio privado.

En materia de servicio público no existe un concepto uniforme en la doctrina. MARIENHOFF entiende que servicio público es

toda actividad de la Administración Pública que tiende a satisfacer necesidades e intereses de carácter general, cuya índole o gravitación, en el supuesto de actividades de los particulares o administrados requiera el control de la autoridad estatal (Marienhoff, Miguel S. "Tratado de Derecho Administrativo" T. II).

BARRA, en cambio -con cita a Fulvio Zanelli- pone énfasis en expresar que es imposible suministrar una noción precisa acerca del servicio público, atento que ninguna definición tendrá carácter absoluto. Afirma, sin embargo, que el servicio público, tanto económica como jurídicamente, siempre fue concebido como un instrumento idóneo para garantizar la satisfacción de ciertas exigencias sociales, cuando no se consideró conveniente dejar librada la actividad tendiente a tal satisfacción a la iniciativa privada. Asimismo describe los caracteres del servicio público, entre los que menciona la continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, igualdad y obligatoriedad e igualmente señala los requisitos que debe reunir un servicio público, a saber:

- a) que la actividad sea de competencia del Estado;
- b) que dicha competencia no pueda ser compartida con los administrados;
- c) que la ejecución de la citada actividad pueda ser transferida a los particulares.

(BARRA, Rodolfo Carlos "Hacia una interpretación restrictiva del concepto jurídico de servicio público" L.L. 1982-B pág. 363).

El caso típico de servicio público de transporte lo cons-

tituye el servicio regular de pasajeros, respecto del cuál el Estado interviene en beneficio del público usuario en general que no tiene posibilidad de participar en el precio y condiciones de prestación de dicho transporte.

El servicio de interés general o también denominado de oferta pública supone una actividad de interés general que si bien puede brindar satisfacción a necesidades de índole colectivo, no constituye un servicio público, ya que si bien la oferta está dirigida a generalidad de usuarios, no lo es en cambio hacia una universalidad indeterminada de aquéllos, puesto que la oferta apunta hacia un sector de características específicamente determinadas que opera en el ámbito comercial. Asimismo desaparecen otros caracteres antes señalados, como ser la uniformidad, igualdad, continuidad, obligatoriedad, regularidad. Es por ello que ante tal tipo de servicio la intervención de la autoridad pública se limita a velar la realización de la prestación, pero no como prestación de transporte en sí misma, sino en cuanto forma parte de un proceso destinado a satisfacer un interés general de la comunidad, como puede ser -entre otros- el referido con el abastecimiento de la población, es decir que ya no se trata de un interés específico vinculado con la prestación de transporte, sino que se relaciona con una finalidad de neto contenido económico. Por otra parte, el usuario del servicio no resulta ser el público en general, sino que preferentemente está dirigida a un específico y determinando sector de la población. El ejemplo típico de tales servicios lo representa el transporte de mercaderías o cosas. En el mismo, la intervención del Estado no lo es en función del servicio en sí mismo como en el caso del transporte de personas, procu-



rando salvaguardar los derechos de aquéllas, sino que su participación se limita únicamente a los actos necesarios que aseguren el abastecimiento de la comunidad en la medida en que dicho transporte integre un proceso económico que incida en la circulación de los bienes, elementos éstos vitales para la comunidad.

Por último el servicio privado es aquél respecto del cuál no existe oferta pública en cuanto a su prestación. En dicha categoría se encuentran los servicios por cuenta propia y los servicios contratados.

## TIULO II. AUTORIDAD DE APLICACION

Es el órgano al cuál la ley le atribuye competencia para su ejecución y aplicación; nótese sin embargo que el proyecto contiene la posibilidad de autorización para delegar facultades en órganos de jerarquía inferior, cuando se trate de aspectos de carácter operativo o funcional.

Asimismo se prevé la posibilidad referida a que la Dirección Provincial de Transporte pueda promover la celebración de acuerdos -por parte del Poder Ejecutivo Provincial-, con el Estado Nacional, sujeto a la posterior ratificación legislativa en el orden provincial, con referencia a la programación, coordinación y fiscalización de los servicios de transporte de jurisdicción nacional que se desarrollen dentro del territorio de la provincia, con el fin de asegurar una eficaz complementación entre éstos y los servicios locales. Se incluye además la facultad de celebrar acuerdos con las demás provincias, a los fines de asistencia

técnica y profesional, relacionada con la planificación y control del transporte por automotor.

### TITULO III. ENTE COORDINADOR DE NATURALEZA INTERJURISDICCIONAL

Se entendió conveniente facultar al Poder Ejecutivo Provincial, a fin de que pueda propiciar la creación de un Ente Coordinador de Transporte de naturaleza multijurisdiccional. Ello atiende a la eventualidad de presentarse una situación de concurrencia entre el Estado Provincial y uno o más municipios de los establecidos en el mismo, en cuanto a la competencia sobre aspectos de distinta índole que puedan tener vinculación o incidencia respecto del transporte por automotor en una zona geográfica determinada; en tal caso, puede resultar conveniente fijar políticas y objetivos comunes, a fin a establecer criterios económicos y de gestión operativa que puedan luego ser aplicados a los servicios que se efectúen en el ámbito territorial de que se trate.

A los efectos de dicha creación el órgano ejecutivo dará intervención a la Legislatura provincial, a través del correspondiente proyecto de norma legislativa.

### TITULO IV - DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

Los operadores de los servicios de transporte por automotor de personas o cosas, podrán ser personas físicas o jurídicas. Las personas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) Poseer domicilio real y bienes en la Provincia, con una residencia mínima inmediata anterior de DOS (2) años, al momento de iniciar la explotación.
- b) Estar inscriptas en la matrícula de comerciante y en los respectivos organismos impositivos y previsionales.
- c) Organizar su explotación en forma de empresa.

Las personas jurídicas deberán constituirse como sociedades de derecho o entidades cooperativas y estar radicadas en el ámbito territorial de la provincia. Las sociedades de derecho solamente podrán adoptar los tipos sociales contemplados en la Ley de Sociedades Comerciales. Las entidades cooperativas deberán constituirse conforme la norma específica que regula su funcionamiento.

Se entiende conveniente exigir que el contrato o estatuto de las personas jurídicas incluya como objeto social la explotación del transporte por automotor en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda, ya sea de transporte de personas o de cosas en particular. En el caso de las sociedades por acciones, se advierte oportuno establecer que los títulos representativos de las mismas que integren el capital sean nominativos no endosables.

## **TITULO V - PERSONAL DE CONDUCCION**

El personal de conducción afectado a los servicios de trans-

porte por automotor, deberá poseer aptitud física y psíquica adecuada, además de la idoneidad teórico-práctica para ejercer su función específica.

En función de ello resultaría de suma utilidad estructurar los medios tendientes a brindar una conveniente capacitación de los mismos, como consecuencia de la cual se facilitarían conocimientos que se relacionen con las normas de tránsito, la seguridad vial, el trato con el usuario, y demás obligaciones inherentes a la tarea de conducción.

En lo que respecta al otorgamiento del Documento Habilitante, cabe señalar que el mismo será expedido por la autoridad competente por el período de vigencia que expresamente se determine. Por vía reglamentaria se fijarán los requisitos y condiciones para su obtención.

En lo que se refiere al régimen laboral, cabe remitirse a lo dispuesto por las normas de fondo vigentes en materia de contrato, jornada legal, accidentes y convenciones colectivas de trabajo.

Asimismo, por vía reglamentaria se dictarán normas que aseguren, en determinados casos, la doble conducción y los períodos de descanso. Desde ya se entiende pertinente fijar en el transporte de personas un lapso máximo de conducción ininterrumpida, en cual no podrá exceder de seis (6) horas.

## **TITULO VI - MATERIAL RODANTE**

El vehículo es el medio indispensable en la concreción del transporte, ya sea para efectuar viaje o el traslado de la carga. Asimismo la circulación vehicular generada por la prestación del transporte hace necesario establecer pautas y parámetros a fin de garantizar la seguridad en el tránsito.

Como consecuencia de ello, es imprescindible que el Estado provincial, a través de la Autoridad de Aplicación la materia, y de todos aquéllos organismos específicos que correspondan establezca las principales normas técnicas de diseño a las que deberán ajustarse los fabricantes de vehículos automotores, de acoplados y semirremolques y de carrocerías.

Dichas normas técnicas deben complementarse con lo que establezca la legislación de tránsito, y señalar cuáles son las condiciones de seguridad que deben observar los vehículos de transporte por automotor.

Sin perjuicio, las normas técnicas referidas a los vehículos pueden fijar valores, en cuanto a pesos y dimensiones de los mismos, que sean más restrictivos a los indicados por la norma citada, cuando esto responda a razones de seguridad del transporte.

Asimismo, para los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros, se entiende conveniente establecer la obligatoriedad de la verificación técnica periódica, a realizarse en períodos de tiempo que podrán variar de acuerdo a la antigüedad de cada una de las unidades, no pudiendo exceder dicho lapso

de un máximo de un año calendario. La Autoridad de Aplicación podrá apreciar la conveniencia de hacer extensiva dicha obligatoriedad a los vehículos de cargas, determinando el momento a partir del cual dicha obligatoriedad se debe hacer efectiva.

La Autoridad de aplicación podrá dictar reglamentaciones referidas a la aprobación de las normas técnicas de diseño, en cuanto a las condiciones de seguridad y comodidad de los vehículos, de acuerdo con las características de cada uno de los servicios y de las rutas o caminos en que deban prestarse, así como también aprobar el protocolo técnico en base al cual se deberá realizar las distintas verificaciones técnicas de carácter periódico.

La Autoridad de Aplicación deberá habilitar las unidades afectadas a la prestación de los servicios. La titularidad del dominio del material rodante afectado al transporte de personas, deberá corresponder al prestatario del servicio. Sin perjuicio de ello, podrá permitirse el arrendamiento, comodato o arrendamiento con opción de compra, hasta una proporción que no resulte superior al veinte por ciento (20 %) de la totalidad del parque habilitado. Este último criterio es el seguido por el Estado Nacional, conforme a lo que surge de la modificación introducida en el Reglamento aprobado por Decreto N° 27911/39, a través del Decreto N° 1314/88.

Además de la aludida habilitación técnica, el Organo de aplicación podrá establecer antigüedades máximas en los vehículos, superadas las cuales los mismos no podrán continuar prestando servicios bajo la jurisdicción del mismo.

Igualmente se considera conveniente contemplar la posibilidad de autorizar la realización de publicidad comercial, tanto interior como exterior, en los vehículos de transporte de pasajeros y carga, y asimismo ofrecer sin cargo alguno, la exhibición de mensajes institucionales o de bien público.

Deberá garantizarse que la misma no afecte la seguridad de peatones y vehículos, así como la de los pasajeros, por lo que la autoridad administrativa podrá regular aspectos tales como tipo y tamaño de carteles, formas de sostén, ubicación, etc.

## **TITULO VII - INSTALACIONES FIJAS**

Se apreció la conveniencia de incluir una disposición que establezca que las estaciones terminales y de concentración de cargas, talleres destinados a la atención de servicios de guarda, reparación o mantenimiento de unidades vehiculares de transporte puedan ser de propiedad pública o privada.

En caso de ser de propiedad pública, la explotación de la misma podrá ser efectuada por la Autoridad de Aplicación o por un concesionario especialmente seleccionado al efecto.

Si se tratare de un inmueble de propiedad de las empresas prestatarias, el mismo servirá para la explotación que relizan las mismas y para soporte técnico administrativo de aquéllas.

Asimismo se incorpora la idea según la cual la Autoridad de

Aplicación podrá exigir a las empresas de transporte, que operen en el marco de la presente ley, a utilizar las estaciones terminales o de concentración de cargas, construídas por la Provincia o por los distintos Municipios, en su caso. También podrá establecer exigencias básicas en materia de instalaciones fijas a las empresas prestadores de servicio en función de la clase y naturaleza de los mismos.

## **TITULO VIII - FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR**

Se propicia crear el Fondo Provincial de Transporte para el Modo Automotor, cuyos recursos serán destinados con exclusividad a determinados cometidos que expresamente la norma contempla. Dicho fondo se constituye, entre otras fuentes, de una tasa específica. Ella tendrá carácter anual y deberá ser abonada por toda persona física o jurídica que realice cualquiera de los servicios de transporte por automotor regulados por la ley, que se encuentren sometidos a la jurisdicción de la Dirección Provincial de Transporte.

## **TITULO IX - REGIMEN SANCIONATORIO**

Se propone instrumentar un régimen de sanciones a ser aplicado como consecuencia de la comisión de infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias, por parte de los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos a la jurisdicción provincial.



Dicho régimen debe resultar útil a fin de posibilitar a la Autoridad competente el ejercicio de un adecuado control en cuanto a la ejecución de los referidos servicios, y de ese modo sancionar, cuando correspondiera, las conductas que transgredan las aludidas disposiciones, a fin de evitar que tales conductas puedan llegar a producirse, con el objeto de preservar el interés público.

Como en todo régimen sancionatorio, se debe incluir la mención taxativa de las sanciones, estableciéndose asimismo la enumeración de las distintas infracciones, con indicación de la sanción que en cada caso corresponda.

Además, podrá establecerse por vía reglamentaria la descripción específica de las conductas que configuren las distintas infracciones a que anteriormente se hizo referencia, señalándose las penas que respectivamente les correspondan, todo ello siempre dentro del parámetro general que se fija en el texto legal para cada infracción.

Conforme a lo expresado, se propicia establecer las siguientes sanciones:

apercibimiento

multa

suspensión de la concesión

caducidad parcial o total de la concesión

Como sanciones accesorias, cabría incluir la referida a la inhabilitación temporal o perpetua del personal de conducción.

Por otra parte, se sugiere incorporar, como medida preventiva, la desafectación del personal de conducción, vehículos e instalaciones fijas, en caso de darse la comisión de un acto u omisión que constituyesen infracción, en tanto subsistiese la irregularidad y sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder.

En lo que respecta a las sanciones establecidas, corresponde dar a las mismas los alcances siguientes:

Apercibimiento: se aplicará cuando la falta fuese leve y no mediase reincidencia.

Multa: se fija un máximo y un mínimo en cuanto al importe de la misma, sobre la base de un parámetro que remite al valor del boleto mínimo correspondiente al cuadro tarifario vigente en la ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA al momento de cometerse la infracción, o en caso de no poder determinarse el mismo, al momento de producirse la constatación de la misma. El importe que resulte será actualizado de acuerdo a la variación que registre el Índice de precios al consumidor que publica el Órgano oficial encargado de proporcionar ese dato, tomándose para su cálculo el segundo mes anterior al día en que se cometió o se constató la infracción y el segundo mes anterior al día en que ha de aplicarse la sanción.

Suspensión: se trata de una sanción sujeta a término y estará referida exclusivamente a la concesión del servicio en el

cual se cometió la infracción.

Caducidad parcial: abarcará la concesión en virtud de la cual se realice el servicio respecto del que se cometió la infracción.

Caducidad total: Produce la extinción de la concesión o concesiones adjudicadas al transportista, en el caso de que éste fuese concesionario de más de un servicio.

Inhabilitación del personal de conducción: implicará la separación del mismo de las específicas tareas de conducción, graduándose dicha sanción sobre la base de la importancia de la infracción y en función de los elementos obrantes en el sumario. Además, se trata de una sanción que se caracteriza por su temporalidad, habida cuenta que se fija un término máximo de duración para la misma.

Por su parte, las infracciones serían clasificadas de la siguiente manera:

- a. Transgresión al régimen de concesiones.
- b. Violación a las modalidades autorizadas respecto de la explotación de los servicios.
- c. Infracción al régimen vigente en materia de vehículos, personal de conducción e instalaciones fijas.
- d. Incumplimiento de las normas que se refieren a la relación que cabe al transportista con la Autoridad de Aplicación.

Se regula asimismo en materia de reincidencia, que se produce cuando el infractor, dentro de un periodo determinado de tiempo de haber incurrido en una infracción, cometiese otra falta de igual naturaleza a la que dió motivo a la primera sanción. La reincidencia se cuenta por periodo corrido, no calendario y se aplica tanto en los casos de sanciones de multa, como en la inhabilitación temporal y en el de suspensión de la concesión.

Además, si se diera el caso en que por haberse sancionado con suspensión o caducidad parcial o total de la concesión, podría producirse la suspensión del servicio, la Autoridad competente se encontrará autorizada a disponer la ocupación temporánea de bienes muebles e inmuebles afectados al servicio, la que no podrá exceder de un plazo de tiempo específicamente determinado. Dicha figura, que ya fue incorporada, en el orden nacional, por la Ley N<sup>o</sup> 21.499 referida al tema de la expropiación, puede ser incluida en la materia del transporte por automotor, en los casos en que se persiga asegurar y mantener la continuidad de la prestación de los servicios.

Los sujetos pasibles de ser sancionados son, en todos los casos, los transportistas que realicen servicios sometidos a la jurisdicción de la Autoridad Nacional, y asimismo, en algunas ocasiones puede ser pasible de sanción el personal de conducción, por alguna falta que se refiera a su actuación personal en el desempeño de la tarea de conducción, relativa a la inobservancia de normas específicas, y en virtud de la cual pudiese poner en peligro la seguridad del servicio, de los usuarios y de terceros no

transportados.

Existen, además, situaciones en las cuales el sujeto sancionado no resulte ser un transportista autorizado por el Organo competente. Tal es el caso del operador clandestino, que efectúa transporte sin observar las normas pertinentes en materia de concesiones, y cuya conducta, por lo tanto, resulta punible.

Como consecuencia de la comprobación o denuncia de un hecho, que prima facie podría resultar configurativo de infracción, procede sustanciar el debido procedimiento que garantice el correspondiente derecho de defensa al imputado, el cual en virtud de ello toma intervención en el trámite y tiene oportunidad de presentar descargo y ofrecer prueba. Asimismo, la Autoridad de Aplicación puede de oficio disponer la producción de los medios probatorios que estime pertinentes, con el objeto de procurar el conveniente esclarecimiento del hecho a fin de posibilitar el consecuente deslinde de responsabilidades. Una vez que hubiera tomado intervención el interesado, y con posterioridad a la producción de las pruebas y presentación de los alegatos, si los hubiere, la actuación se halla en condiciones de ser resuelta, imponiendo la sanción en caso de resultar comprobada la responsabilidad del imputado, o disponiendo el archivo de lo actuado, de haberse determinado que la infracción no fue cometida o cuando no existieren elementos suficientes para decidir acerca de la aplicación de la sanción.

La sanción será impuesta por la Autoridad Competente, teniendo en cuenta el tipo de sanción que se aplique.

Los actos que impongan las sanciones previstas en la ley, serán susceptibles de los recursos administrativos y judiciales que establezcan las normas específicas.

El pago de la sanción de orden pecuniario deberá realizarse, una vez que se encuentre firme el acto por el cual la misma fue aplicada. En caso de incumplimiento, el cobro se hará efectivo conforme al procedimiento de ejecución fiscal, para lo cual el acto referido constituirá título suficiente al efecto. Dicha ejecución incluirá el importe de la multa, los intereses, las costas y la correspondiente actualización por desvalorización monetaria. A tal fin, se recurriría al Índice de Precios Mayoristas Nivel General, calculándose la actualización conforme a la variación que registre dicho Índice, entre el segundo mes anterior a la fecha en que se debió realizar el pago de la multa, y el segundo mes anterior a la fecha en que se materialice el pago de la suma adeudada. La acción judicial prescribiría a los diez (10) años.

## **TITULO X - RESPONSABILIDAD DEL ESTADO**

Uno de los temas que se ha incorporado al proyecto de texto legal, es el que se vincula con la responsabilidad del Estado, a fin de determinar en qué medida la persona jurídica pública Estado Provincial puede resultar responsable. Todo ello lo referiremos fundamentalmente respecto de la materia del transporte, sin perjuicio de efectuar apreciaciones relacionadas con la consideración general de la cuestión, a través del análisis realizado por la doctrina y jurisprudencia nacional y extranjera.

Se trata asimismo de una materia que pertenece al derecho administrativo, que por su naturaleza es local o provincial (art. 104, Constitución Nacional), lo cual no impide recurrir a la analogía como método de interpretación válido también en el derecho público, ni la posibilidad de que algunas prescripciones contenidas en el código civil puedan aplicarse a la Nación como persona jurídica y a las personas públicas estatales de carácter nacional.

La responsabilidad del Estado constituye una cuestión que en la actualidad se encuentra admitida en todo el mundo jurídico occidental. Ya se encuentran totalmente superadas las ideas que preconizaban la irresponsabilidad del ente estatal, con fundamento en los criterios referidos a la soberanía de la ciudad estado, sostenidos por la antigua Grecia, criterios acentuados en el siglo XVI, a través de las ideas absolutistas, que consideraban ver en el Estado el poder absoluto en el interior e independencia absoluta en el exterior, situación que se mantiene con la Revolución Francesa, aun cuando reemplaza la soberanía del monarca por la soberanía del pueblo, la cual no tenía límite alguno (CASSAGNE, Juan Carlos "En torno al fundamento de la Responsabilidad del Estado" ED T. 99).

Posteriormente, y a través del proceso iniciado y consolidado por el Consejo de Estado Francés, se consagró la responsabilidad del Estado por faltas objetivas en la prestación de servicios públicos, para luego extender dicha responsabilidad a los actos judiciales y legislativos.

Asimismo, es a partir del caso Blanco y más precisamente del arret "Pelletier" (ambos del año 1873) en que se perfila una concepción publicista acerca de la responsabilidad del Estado -anteriormente se buscaba el fundamento en un criterio de neto corte civilista sustentado en la noción de culpa- basada sobre la distinción entre falta de servicio y falta de personal; se separa así la responsabilidad de la Administración de la del funcionario, sin perjuicio de la posibilidad de acumular ambas responsabilidades tal como lo reconoció el mismo Consejo de Estado en el arret "Lemonnier", siempre que la falta personal "no esté desprovista de toda la relación con el servicio."

La responsabilidad del Estado basada en la falta de servicio se construye frente a la necesidad de conceder una reparación patrimonial por los daños causados a los particulares por el funcionamiento irregular o defectuoso de un servicio público, e implica la alternación de la igualdad al soportar un sacrificio especial que traduce la realización irregular de la función administrativa, debida por igual a todos los habitantes en forma regular y permanente, la cual no debe apreciarse en relación a la culpa de la gente, sino conforme a las leyes y reglamentos que rigen la función (el servicio) y al daño causado al administrado (vgr. intervenciones no justificadas, ilegalidades, funcionamiento defectuoso, inacciones injustificadas, retrasos, etc.).

En tanto, la noción de falta personal elaborada por la doctrina francesa tiende a responsabilizar a los agentes públicos frente a los administrados, y delimitar así la responsabilidad del Es-



tado, para la que se tiene en cuenta la culpa o dolo del agente público (VEDEL, Georges "Droit Administratif" p.297-298; CASSAGNE, cit. nota 8).

Por otra parte la obligación de reparar encuentra su fundamento en el principio de restitución del desequilibrio causado al administrado que soporta un daño, desigualdad que requiere una justa restitución que si bien se gradúa de un modo distinto según que provenga de la actuación legítima o ilegítima de reparar la injusticia que provoca la violación de la igualdad y de impedir la subsistencia del desequilibrio. La obligación de resarcir el perjuicio cometido no nace del daño sino de la alteración del principio de igualdad aún cuando se requiera la ocurrencia del daño, principio que es reconocido por la Constitución Nacional en el art. 16 que estatuye que la igualdad es la base de las cargas públicas.

Ahora bien, la responsabilidad patrimonial del Estado puede ser: a) civil o de derecho privado, o b) de derecho administrativo, según se trate de un daño que provenga de la actuación del Estado en el campo del derecho civil o mercantil en donde la responsabilidad se rige por las reglas del derecho privado, basada principalmente en la noción de culpa siendo aplicables entre otros los artículos 43, 512 y 1109 del Código Civil, o bien se esté frente a una responsabilidad derivada de la actuación estatal dentro del campo de la función administrativa o en ocasión de la misma, en cuyo caso la reparación se regirá por los principios del derecho público, aun cuando pueda aplicarse para uno de los tipos específicos la responsabilidad del art. 1112 del Código Civil.

A su vez la responsabilidad del Estado regida por el Derecho Administrativo se puede dividir en responsabilidad contractual y extracontractual. En el caso de la responsabilidad extracontractual se la clasifica según se trate de supuestos en que la actuación del Estado sea legítima, de aquellos otros casos en que dicha actuación sea ilegítima.

En el caso de la actuación ilegítima, y presuponiendo que dicha ilegitimidad no tiene como presupuesto la noción de culpa, sino la de incumplimiento irregular de la función administrativa -falta de servicio-, en cuyo caso la reparación debe ser integral, -vale decir que comprenda tanto el daño emergente como el lucro cesante-, pues no es justo obligar a los administrados a que soporten todas las consecuencias perjudiciales de la actuación ilegítima del Estado, puesto que es el modo de compensar un sacrificio impuesto por una actuación que el administrado no está obligado a soportar y cuyo daño no se origina en una razón de utilidad pública, sino en el ejercicio irregular de la función administrativa.

En cambio cuando se trata de una actuación estatal legítima, pues allí es posible sustentar que si bien existe el deber de los administrados de soportar sacrificios patrimoniales por razones de interés público o bien común, es justo que la reparación debe limitarse al valor objetivo del derecho sacrificado y a todos los daños que sean consecuencia directa e inmediata, con exclusión del lucro cesante, de las circunstancias personales y de las ganancias hipotéticas, lo cual resulta lógico puesto que la comu-

nidad no debe soportar los demás conceptos, produciendo un beneficio para el particular por causa de la utilidad pública, porque si el interés público no debe ser objeto de ventajas para los particulares la indemnización acordada para restaurar el equilibrio patrimonial debe limitarse al daño emergente.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso "Canton, Mario Elvio c. Gobierno Nacional" (Fallos 301-405 y sigs.) sostuvo que el resarcimiento debía comprender el daño emergente aplicando analógicamente el criterio establecido en el art. 10 de la Ley N° 21499, para determinar la medida de la indemnización.

En oportunidad de dictar sentencia en el caso "S.A. Tomás Devoto y Cía. c. Gobierno Nacional" (Fallos 169-111), la Corte elaboró una construcción verdaderamente pretoriana sobre la base de la configuración de una responsabilidad indirecta aplicando los arts. 1109 y 1113 del Código Civil (CASSAGNE, Juan Carlos "La responsabilidad extracontractual del Estado en el campo del derecho administrativo").

En este caso, la Corte fundó la responsabilidad en los mencionados artículos, según los cuales entendió que quien ocasione daño por culpa o negligencia tiene la obligación de reparar, extendiéndose esta responsabilidad a la persona bajo cuya dependencia se encuentra el autor del daño por las cosas de que se sirve o tiene a su cuidado.

En el caso F.C. Oeste (Fallos 182-5), el Alto Tribunal reconoció la responsabilidad de la provincia de Buenos Aires sobre la

base de la aplicación del art. 1112 del Código Civil, que consagra la responsabilidad extracontractual del Estado por falta de servicio, en mérito al cual la responsabilidad se fundamenta en el ejercicio irregular de la función pública.

El argumento esencial de la responsabilidad extracontractual por la actuación ilegítima del Estado, es siempre de derecho público y consiste en la necesidad de restablecer el equilibrio a fin de mantener la igualdad ante los daños causados por el Estado.

Recientemente la Suprema Corte de la provincia de Mendoza (LL 17 jul. 89), aún cuando rechaza la acción intentada, abre la vía para que pueda esgrimirse la responsabilidad estatal por omisión. El referido tribunal cita en su sentencia la opinión del autor italiano Giovanni Duni, en la que se dice que el ilícito omisivo exige que el Estado se enfrente a una situación en la cual está obligado a actuar. Respecto de esa obligación basta que se den tres requisitos: a) La existencia de un interés normativamente relevante, sea en la relación cualitativa o cuantitativa (por ej. cualitativamente es interés prevaleciente la vida, la salud de las personas, mientras que en la relación cuantitativa abarca los intereses exclusivamente patrimoniales); b) La necesidad material en actuar para tutelar dicho interés c) la proporción entre el sacrificio que comporta el actuar y la utilidad que se consigue en el accionar.

En el ámbito vinculado con la prestación del servicio de transporte se dan situaciones en las que aparece la responsabili-

dad del Estado.

En tal sentido cabe citar la que emerge como consecuencia del contrato administrativo de concesión del servicio público de transporte -en el caso del transporte de pasajeros por automotor-, figura sobre la que más adelante nos hemos de referir, en donde el Estado debe responder respecto del operador, ante situaciones en que se pueden originar daños o perjuicios al mismo.

En virtud del carácter de servicio público que asume la prestación del transporte de pasajeros por automotor, la misma puede ser realizada a través de concesiones que la nación adjudica a los particulares. Dichas concesiones son contratos administrativos -así lo ha entendido la Corte Suprema de Justicia de la Nación (fallos: 211-83; 291-290; 301-292), en donde el Estado y cada transportista, además de establecer los derechos y obligaciones de cada parte, constituyen una estipulación por terceros que son los usuarios.

Es por ello que el Estado, a la vez que es concontratante, actúa principalmente en interés de los usuarios, habida cuenta la circunstancia de que éstos no se encuentran respecto del transportista en una situación de total libertad contractual, puesto que aquéllos no tienen oportunidad de discutir las condiciones y características del contrato de transporte, circunstancia que provoca que el Estado intervenga estableciendo determinados aspectos vinculados con el servicio, como son los itinerarios, los horarios y las tarifas.

Ahora bien, como consecuencia de tratarse de una concesión de servicio público, la explotación del mismo a través del concesionario se lleva a cabo a su propia cuenta y riesgo, conservando el Estado la titularidad del servicio y adjudicando al particular el ejercicio del mismo.

Por otra parte, en el marco de las distintas relaciones de naturaleza contractual que se generan como consecuencia de la concesión, aparece el contrato de trabajo, que se celebra entre el concesionario y el personal dependiente del mismo. Precisamente como consecuencia de ese contrato de trabajo, se pueden dar situaciones que impliquen medidas de fuerza -vgr. huelgas- que constituyen un obstáculo a la satisfacción de la obligación de la continuidad del servicio. Por otra parte, concomitantemente con la huelga pueden producirse hechos anormales consistentes en actos de violencia capaces de ocasionar daños en los medios destinados a la prestación del servicio, con el objeto de impedir su cumplimiento, extremo éste que se ha dado en llamar sabotaje.

Dichas circunstancias -la huelga y el sabotaje- pueden traer como consecuencia una disminución en los servicios por la ausencia de personal encargado de las tareas de conducción, como por la retracción de parte de los concesionarios de efectivizar la prestación, como medida de prevención ante hipotéticos hechos de acción directa.

Es entonces que en tal caso, entra a jugar la responsabilidad del Estado, ya que en virtud de constituir el transporte de pasajeros un servicio público, aquél procede a garantizar la continui-

dad del mismo.

En tal sentido cabe resaltar que la obligación de la continuidad debe ser satisfecha por el concesionario como consecuencia de la explotación del servicio, en condiciones normales de realización del mismo, en donde el riesgo que se deriva de dicha explotación, representa un alea común que deviene de las contingencias de carácter ordinario que conlleva el desempeño de la actividad.

Pero cuando dicho cumplimiento se debe efectuar en situaciones de anormalidad que exige del concesionario soportar daños que impliquen pérdidas de extrema magnitud, corresponde que el Estado como cocontratante reconozca la reparación de los daños que se produjeran a raíz de la situación descripta.

La Procuración del Tesoro de la Nación ha expresado que en estos contratos de derecho público (existan o no cláusulas explícitas), aparecen como notas características aquéllas que se vinculan con el derecho de la administración de exigir la regularidad y la continuidad del servicio y el correlativo derecho del contratista de obtener la protección del Estado para la seguridad de los bienes aplicados a la prestación o una compensación de las pérdidas que sufra, todo ello como derivación del derecho del concesionario de que se mantenga la ecuación económico financiera del contrato y que le sean compensados las pérdidas o daños que le causen circunstancias anormales, imprevisibles e incontrastables con sus propios medios que le hagan de onerosidad extraordinaria el cumplimiento del contrato.

Asimismo cita a Gastón Jezu, al transcribir lo siguiente: "si a pesar de las circunstancias excepcionales imprevisibles e independientes de la voluntad de las partes que trastornan la economía del contrato, el contratista no interrumpe su colaboración con el servicio público y hace lo posible para proseguir dicha colaboración en las condiciones previstas en el contrato, tiene derecho a exigir de la administración cierta participación en las pérdidas de la explotación (teoría de la imprevisión)", agregando que "el derecho a indemnización es la característica de la teoría de la imprevisión. Las reglas precedentes no son específicas del derecho público pues se aplican también a los contratos del derecho privado, (dictamen de fecha 3-oct.-86).

En consecuencia de lo expresado se desprende que corresponde de parte del Estado reparar el daño infringido al concesionario que hubiera continuado ininterrumpidamente con la prestación del servicio, y que se hubiera producido durante el desarrollo de la medida de fuerza, y como consecuencia directa de la misma.

Cabría por último preguntarse cuál sería el alcance de la indemnización. ¿Abarcará sólo el daño emergente o incluirá además el lucro cesante? Concordantemente con lo expuesto anteriormente, cabe señalar que como nos encontramos en el marco de una actuación estatal legítima, es posible sustentar que la indemnización abarca sólo el daño emergente, con exclusión del lucro cesante y de las ganancias hipotéticas, considerándose en consecuencia que la reparación alcanzará únicamente al resarcimiento de todos aquellos costos fijos vinculados con la explotación.



En lo que respecta a la denominada ocupación temporánea anormal, cabe señalar que la misma constituye una figura a la cual el Poder Público puede recurrir cuando en virtud de distintas circunstancias, los servicios de transporte por automotor se ven interrumpidos con o sin causa justificada por parte de sus prestatarios habituales y existan razones de utilidad pública en reestablecer la continuidad de los mismos.

Es de hacer notar, que los referidos servicios deben realizarse obligatoriamente en los horarios y recorridos oportunamente aprobados, salvo que se diese una situación de fuerza mayor que hiciese imposible el normal desenvolvimiento de los mismos.

En consecuencia, de advertirse una interrupción que no se encuentre motivada en una causa que la justifique, autoriza a que la Autoridad de Aplicación se encuentre facultada a proceder a la ocupación temporánea de bienes y a la ejecución directa de las prestaciones, con el objeto de asegurar al usuario la prosecución ininterrumpida del transporte automotor, dado el carácter esencial que éste reviste en las relaciones socio económicas de la comunidad para el traslado de personas y bienes insusceptibles de ser satisfechas por otro modo alternativo.

Puede darse el caso, en donde la autoridad administrativa hubiese dispuesto la suspensión o caducidad de la concesión otorgada, en virtud de la comisión de actos que constituyen infracción, lo que nos coloca en presencia de una sanción aplicada, -en mérito a la garantía del debido proceso- luego de haberse realizado una investigación previa con la consiguiente defensa del imputa-

do, que permita determinar que la prestataria de que se trata pudo haber incurrido en dichas infracciones que la hicieron merecedora de la mencionada sanción. En virtud de ello, y con el objeto de asegurar la continuidad de los servicios, el poder público puede llevar a cabo la ejecución directa de los mismos.

Paralelamente, existen situaciones en las que -por su carácter anormal, urgente, imperioso o súbito- la autoridad de aplicación necesita contar con facultades que le permitan hacerse cargo de la efectiva realización de los servicios, a fin de asegurar la continuidad de los mismos, en aquellos casos en que los prestadores naturales los interrumpiesen temporariamente y mientras transcurra dicho acontecimiento, lo que implica la posibilidad de poder ocupar los bienes destinados a satisfacer tal extremo. En tales circunstancias, no resultan de aplicación las disposiciones contenidas en normas de carácter sancionatorio, atento que las mismas, por su tipificación expresa, no corresponde interpretarlas de un modo extensivo, sin perjuicio de que las mismas prevean la ocupación temporánea de bienes.

Dichas situaciones pueden presentarse ante casos de fenómenos meteorológicos, movimientos sísmicos, epidemias, huelgas laborales o paros patronales -lock out- o cualquier otro tipo de conmoción interior, en virtud de las cuales los aludidos servicios se ven interrumpidos, y existe una razón de interés público en reestablecer su continuidad.

En tales hipótesis, el Estado, teniendo como finalidad esencial la consecución del bien común, puede proceder a ocupar

los bienes que resulten necesarios a dichos efectos, debiendo extenderse la ocupación durante todo el periodo de tiempo que durase el acontecimiento imprevisto, resultando conveniente que la norma que autoriza la mencionada actuación, de parte del Estado, establezca un plazo máximo, en el cual se deberá desarrollar dicha actuación, no pudiendo el mismo ser extendido o prorrogado. No obstante ello, la Autoridad Pública posteriormente sustanciará el pertinente procedimiento tendiente a determinar la responsabilidad que corresponda.

La ocupación temporánea anormal, dará derecho a exigir la reparación de los daños o deterioros causados a los bienes que se hubieren afectado al uso temporario, así como también la incidencia que tuvieran dichos daños en los costos fijos de explotación, la cual asimismo debe ser resarcida. No debe olvidarse que se trata de un caso de actividad legítima del Estado, y en tal sentido no daría lugar al resarcimiento del lucro cesante o ganancia hipotética del prestatario.

Por todo lo expuesto, se considera pertinente incluir en el texto legal disposiciones específicas que consagren y reglamenten la responsabilidad del Estado provincial en materia contractual y extracontractual respecto de todo lo atinente a la prestación de transporte por automotor, representando éste un criterio que incluso avanza sobre las legislaciones consultadas referidas a la materia.

## **TITULO XI - REGISTROS PROVINCIALES**

Se propicia crear el Registro Provincial de Transporte de Pasajeros y de Cargas por Automotor, disponiéndose que por vía reglamentaria se determinará los requisitos exigibles para hacer efectiva la respectiva inscripción.

## **PARTE ESPECIAL: TITULO I - TRANSPORTE DE PERSONAS**

### **Capítulo I: De los servicios de transporte de personas**

Se refiere a las categorías de servicios que quedan incluidos dentro el marco de regulación de la norma legal. Dichos servicios son clasificados en función de su naturaleza (públicos regular, turismo, contratado, privado exclusivo).

Asimismo se realiza la diferenciación entre servicio público, servicio de interés general (también dado en llamar de oferta pública) y servicio privado, conceptos que ya han sido tratados con anterioridad.

### **Capítulo II - De la Concesión**

La concesión es el acto mediante el cual el Estado encomienda a una persona -física o jurídica- por un tiempo determinado, la organización y funcionamiento de un servicio público. El concesionario actúa a su propia cuenta y riesgo, percibiendo por su labor la retribución que puede consistir en el precio pagado por los usuarios, o en subvenciones y garantías otorgadas por el Estado, o en ambas cosas a al vez (MARIENHOFF, cit. T III-B pág. 577; HAURIQU "Precis de droit administratif et de droit public" pág. 1015; BLONDEAU "La concesión de service public", pag. 243;

SAYAGUES LASO "Tratado de Derecho Administrativo" T 2 pág. 12; CAETANO "Manual de direito administrativo" pág. 304 y 559), criterio que también ha sido compartido por la jurisprudencia (C.S. J.N. FALLOS 141-268; 183-116; 158-268, entre otros).

En la concesión de servicio público la titularidad de la competencia corresponde exclusivamente al Estado, siendo solamente su ejecución concedida a los particulares, sin mengua de los atributos esenciales del Poder Estatal, revistiendo por lo tanto el carácter de contrato de derecho público (C.S.J.N. FALLOS 211-83, 188-9).

La concesión es un contrato administrativo en el cual prevalece el carácter "intuitu personae", que se otorga con el fin de satisfacer un interés público. Debe ser ejecutada directamente por el concesionario y no puede ser transferida sin autorización del concedente.

Dicho vínculo jurídico tiene naturaleza contractual y representa un régimen útil para "garantizar que las prestaciones se realicen con predominio del interés público (BARRA, Rodolfo Carlos "Hacia una interpretación restrictiva del concepto jurídico de servicio público" LL 1982-B, pág. 363).

La concesión presenta los siguientes caracteres:

- a. La explotación la hace el concesionario a su propio costo y riesgo.
- b. Se otorga con el fin de satisfacer un interés público.

- c. Es un contrato administrativo en el cual prevalece el carácter "intuitu personae", lo cual implica dos consecuencias:
- que la ejecución debe ser realizada directamente por el concesionario.
  - que no puede ser transferida sin autorización del concedente.
- d. Es un contrato bilateral con prestaciones recíprocas.
- e. Es oneroso.

¿Quiénes son parte en la concesión?

Las partes son básicamente dos: el concedente, o sea el que otorga la concesión, y el concesionario, que es aquél a quien se le otorga la concesión y la ejecuta.

Asimismo, es del caso señalar, que en materia de transporte por automotor, la figura de la concesión ha sido receptada en nuestro país por la legislación provincial, así como también por el derecho extranjero, pudiéndose citar como ejemplo la Ley N<sup>o</sup> 3761 de la Provincia de Entre Ríos, el Decreto Ley N<sup>o</sup> 16378/57 de la Provincia de Buenos Aires, la Ley N<sup>o</sup> 2426 de la Provincia de Catamarca, el Decreto N<sup>o</sup> 92.353/86 de la República Federativa del Brasil, etc.

El concesionario, como consecuencia del ejercicio de la concesión, entabla distintas relaciones jurídicas, a saber:

- a. De carácter público, administrativo en la especie, como consecuencia del contrato de concesión.

- b. De carácter privado con el usuario, destinatario del servicio.
- c. De naturaleza laboral, con el personal relacionado a través de un contrato de trabajo.
- d. Con terceros puede establecer relaciones contractuales de naturaleza civil o comercial (adquisición de combustible, de elementos, locación de cosas, etc.) o extracontractuales (derivadas de algún delito o cuasidelito).

En cuanto a los requisitos para ser concesionario, así como también en lo relativo a los elementos que debe contener el respectivo contrato de concesión, debería ser materia de regulación por vía reglamentaria.

Solamente deberían ser adjudicados en concesión aquellos servicios regulares de transporte de pasajeros por automotor.

El procedimiento adecuado para seleccionar al concesionario es aquél que permite la concurrencia y oposición de postulantes, extremos éstos que caracterizan al procedimiento licitatorio; este asegura la igualdad entre los oferentes, a fin de que puedan participar con similares posibilidades y condiciones, además de ser evaluados sobre similares bases concursales.

Cabe señalar al respecto que la doctrina administrativa, tanto nacional como extranjera, se ha expresado favorablemente en cuanto a la conveniencia y utilidad del mencionado procedimiento (BERCAITZ, "Teoría General de los Contratos Admi-

nistrativos" pág. 262; MARIENHOFF, ob. cit. Tq III-A, pág. 183 y sigs.; SAYAGUES LASO, cit. Tq 1, pág. 553, BIELSA, cit. Tq I, pág. 317).

Asimismo, corresponde expresar que diferentes textos legales provinciales y extranjeros han incorporado la figura procedimental basada en la concurrencia de oferentes, entre los que se pueden mencionar los siguientes: Ley N<sup>o</sup> 2426 (Pcia de Catamarca); Decreto Ley N<sup>o</sup> 16378/57 (Pcia de Buenos Aires); Ley N<sup>o</sup> 3761 (Pcia de Entre Ríos), y en el derecho extranjero, entre otros, se puede citar el Decreto N<sup>o</sup> 92.353/86 de la República Federativa del Brasil, y asimismo lo regulado en un anteproyecto de ley de transporte por carretera de España.

Quedaría asimismo el recurso de la libre elección por parte de la autoridad competente, procedimiento que si bien es aceptado por la doctrina, sobre todo en lo relativo a los contratos que -como la concesión del servicio de transporte por automotor de pasajeros- presentan el carácter de "intuitu personae", se considera que solamente debería recurrirse al mismo en situaciones excepcionales, en las cuales no se pudiera o no fuese viable implementar un procedimiento de selección sobre la base de la concurrencia y oposición.

El procedimiento de selección supone un posterior acto de adjudicación y subsiguiente aceptación del adjudicatario, para concluir en la posterior celebración del contrato de concesión de servicio público.



En lo que respecta a la duración de la concesión, es opinión generalizada la que entiende que las concesiones de servicios deben ser temporarias, vale decir por un número determinado de años. Dicho número dependerá de las circunstancias de cada caso, y en especial del criterio que tenga el concedente respecto del servicio, y el término mínimo el cual el concesionario se encuentre en condiciones de amortizar la inversión realizada.

Con referencia a la posibilidad de ceder o transferir una concesión, se propicia adoptar algunos de los lineamientos contenidos en distintas normas de transporte vigentes en el orden nacional o provincial.

En efecto, la concesión no podría ser transferida sin la expresa autorización de la autoridad de aplicación, debiendo el cesionario reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de una concesión con el objeto de garantizar la eficiencia y continuidad del servicio, no pudiendo cederse en ningún caso si el servicio que se presta a consecuencia de la concesión que se pretende transferir, no ha estado en explotación por un periodo de tiempo expresamente determinado. Tampoco se autorizará, si existieren obligaciones incumplidas de parte del concesionario cedente. En todos los casos en que se autorice la transferencia subsistirá la responsabilidad del concesionario primitivo en forma solidaria con el nuevo concesionario, y, además, la Autoridad de Aplicación podrá exigir otras garantías, a las dadas originaria-

mente.

Asimismo, la Autoridad competente deberá evaluar si la aludida cesión está orientada hacia la reducción de la competencia o eventualmente la monopolización de la oferta en el corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, a fin de asegurar el mantenimiento de la diversificación de operadores.

La concesión se extingue por:

- a. Vencimiento del plazo.
- b. Renuncia del concesionario.
- c. Revocación por oportunidad, mérito o conveniencia.
- d. Rescate por el Estado
- e. Rescisión bilateral.
- f. Caducidad.

## **Capítulo II - De la habilitación**

La habilitación representa una autorización genérica por la cuál la Autoridad Administrativa faculta a un particular a fin de que pueda ejecutar la prestación de un servicio considerado de interés general, sin otra exigencia que la de satisfacer una serie de requisitos específicamente determinados. Es el caso de la obligación de inscribirse en un registro especialmente establecido al efecto, disposición ésta que puede ser apreciada en una norma nacional referida al

transporte de cargas (Reglamento aprobado por Decreto N° 405 /81), así como también en distintas normas provinciales vinculadas a la misma materia.

### **Capítulo III - Del permiso**

El permiso precario en cambio, es un acto unilateral del Poder Público, en donde el permisionario carece de derechos frente al Estado, pudiendo ser revocado dicho permiso en cualquier momento y sin recurso alguno. La actual Ley N° 2426 de la Provincia de Catamarca en el art. 7 prevé la posibilidad de autorizar permisos precarios con carácter experimental por el término máximo de un (1) año.

### **Capítulo IV - Del Régimen de Explotación**

Se hace alusión a materias tales como: horarios y frecuencias, recorridos, fraccionamientos, ramificaciones, doblamientos y determinación de cabeceras, concentración o diversificación de servicios, tarifas, boletos y pasajes, etc.

### **Capítulo V - Régimen Tarifario**

Se establece que los valores tarifarios a ser aplicados a la prestación del servicio público de transporte de personas, (única prestación en la cual el mismo podrá ser regulado y establecido por la Autoridad concedente), deberán ser razonables, justas y uniformes, en igualdad de condiciones

para todos los que se sirvan de la aludida prestación del transporte.

Asimismo se propicia que la Autoridad de Aplicación diseñe un método que permita establecer los valores tarifarios para cada zona, atendiendo a los distintos tipos de caminos utilizados, para lo cual podrá efectuar consultas a los organismos específicos que resulten pertinentes.

Se incluye, además, el criterio vinculado con el mantenimiento de la ecuación económico financiera de los servicios, como parámetro a ser tenido en cuenta en ocasión de fijarse los valores tarifarios.

#### **Capítulo VI - De los subsidios al Transporte**

Los subsidios serán otorgados por la Autoridad de Aplicación; se financiarán a través del Fondo Provincial de Transporte para el Modo Automotor, y deberán quedar limitados al servicio público regular de transporte de personas, cuya necesidad pública de prestación resulte manifiesta, y que por razones muy explícitas y documentadas, no pudiese financiarse con el resultado de la explotación.

Será necesario tener en cuenta para el otorgamiento de un subsidio:

- a) La necesidad pública en establecer o mantener el servicio;
- b) La imposibilidad del mismo de autosustentarse e-

conómicamente a través de su propia explotación;

- c) El período de tiempo a lo largo del cual el mismo será otorgado;
- d) La magnitud a la que alcanzará el mismo.

## **TITULO II - TRANSPORTE DE COSAS**

### **Capítulo I - De los servicios de transporte de cosas**

Se procede, al igual que en el caso del transporte de personas a diferenciar los servicios entro lo que se denomina servicio de oferta pública y servicio por cuenta propia.

El servicio de oferta pública es aquél que se realiza para terceros, por parte de las personas físicas o jurídicas debidamente inscriptas en el registro respectivo, haciendo oferta pública y abierta de sus servicios y de su capacidad de transportación, mediante el cobro de fletes libremente convenidos.

Denominase, en cambio, transporte por cuenta propia aquél que reúne una serie de características, que el proyecto de texto legal expresamente menciona, y que son las siguientes:

- a) Que sea realizado por personas físicas o jurídicas cuya actividad comercial no comprenda al transporte como objeto principal.
- b) Que el transporte se realice en vehículos de pro-

- propiedad del transportador o, en su defecto, arrendados por él, circunstancia que deberá ser acreditada en los términos que fije la reglamentación.
- c) Que se trate de transporte de personas que guarden relación de dependencia con el transportador o se encuentren vinculados o afectados a su actividad.
  - d) Que se trate de transporte de cargas de propiedad, para uso o comercialización, del titular o locatario del vehículo.
  - e) Que sea un transporte masivo en las condiciones de cantidad y volumen que determine la reglamentación.

## Capítulo II - De la Habilitación

La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública o por cuenta propia de transporte de cosas, sujeta a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

Los requisitos a cumplir para obtener la habilitación con respecto al transporte de cosas, de acuerdo al tipo de transporte de que se trate, se considera pertinente establecerlos por vía reglamentaria.

### Capítulo III - Del Régimen de Explotación

El transporte de cosas por automotor es totalmente libre en todo el territorio provincial sin ningún tipo de limitaciones que afecten la libertad de circulación y contratación de carga y descarga. Las Empresas de Transporte deberán operar en la contratación del transporte de acuerdo a lo que establece el Código de Comercio al respecto.

En lo que atañe al precio de los servicios, se incluye la posibilidad por la cual la Autoridad de Aplicación pueda señalar indicadores de referencia en aquéllos servicios caracterizados como de oferta pública.

No resulta procedente limitar el tipo de utilización que se ha de dar al vehículo de transporte de cosas por automotor, salvo aquéllas limitaciones que se deriven de normas específicas en materia de higiene y salubridad.

El transporte masivo por cuenta propia no estará sujeto a un régimen de explotación determinado. El transporte de material peligroso por automotor será objeto de una reglamentación específica por parte de la Autoridad de Aplicación, que abarque los productos involucrados, sus incompatibilidades, el tipo de vehículo a utilizar, el adiestramiento necesario del personal de conducción, lo atinente al embalaje, acondicionamiento y manipuleo de las cargas, la señalización externa, el establecimiento de itinerarios y horarios de circulación, y demás especificaciones relativas a

la operación de tales servicios bajo condiciones de seguridad.

Como consecuencia de todo lo expresado se eleva el presente proyecto a su consideración.



## PARTE GENERAL

### TITULO I

#### AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 1º.- El transporte por automotor de personas y cosas que se desarrolle dentro del territorio de la provincia, de acuerdo a la clasificación que se señala en el artículo siguiente, quedará sometido a las disposiciones de la presente ley, y a la reglamentación que en su consecuencia se dicte.

Por ley especial se podrá adjudicar competencia a cada uno de los municipios que integran la provincia, en cuanto al otorgamiento y contralor del transporte por automotor en el ámbito territorial sometido a su respectiva jurisdicción.

ARTICULO 2º.- El transporte por automotor que se menciona en el artículo 1º, es susceptible de la siguiente clasificación:

1. Transporte de Personas de carácter masivo.

- a) Transporte regular efectuado como servicio público.
- b) Transporte para el turismo.
- c) Transporte contratado.
- d) Transporte privado exclusivo.

2. Transporte de cosas.

- a) Transporte de oferta pública.

b) Transporte por cuenta propia.

## TITULO II

### AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 3º.- La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE será el órgano que gozará de las atribuciones necesarias para proceder a la ejecución y aplicación de las disposiciones contenidas en la presente ley.

ARTICULO 4º.- Sin perjuicio de las funciones y facultades que se desprendan de normas específicas relativas a la organización ministerial y de sus órganos inferiores, se confiere a la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE las siguientes atribuciones:

- a) Ordenar, organizar, sistematizar y reglamentar el transporte de personas y de cosas.
- b) Controlar la realización del transporte de personas y de cosas.
- c) Propiciar la adecuación del ordenamiento normativo a las necesidades que sucesivamente se deriven de la evolución del sector transporte.
- d) Organizar, controlar y ejecutar los actos tendientes a materializar la vinculación con el sector privado a través de la concesión, la habilitación o el permiso.
- e) Establecer el régimen tarifario del servicio público de transporte de personas.
- f) Solicitar el auxilio de la fuerza pública cuando las

circunstancias lo requieran, con el objeto de preservar y garantizar la continuidad y seguridad de los servicios de transporte sometidos a su jurisdicción.

g) Sancionar disposiciones de naturaleza reglamentaria, destinadas a regular aspectos técnicos, operativos y funcionales relacionados con la prestación de los servicios de transporte por automotor.

h) Ejercer las demás facultades que se desprenden de la presente ley o de otras normas de contenido específico.

ARTICULO 5º.- La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE podrá promover la celebración de acuerdos por parte del PODER EJECUTIVO PROVINCIAL, con el ESTADO NACIONAL sujetos a la posterior ratificación del PODER LEGISLATIVO PROVINCIAL, referido a la programación, coordinación y fiscalización de los servicios de transporte de jurisdicción nacional que se desarrollen dentro del territorio de la provincia, con el fin de asegurar una eficaz complementación entre éstos y los servicios locales.

Asimismo, podrá propiciar similares acuerdos con las otras provincias, con fines de asistencia técnica y profesional, referida a la planificación y control del transporte por automotor.

### TITULO III

#### ENTE COORDINADOR DE NATURALEZA MULTIJURISDICCIONAL

ARTICULO 6º.- El Poder Ejecutivo Provincial podrá propiciar la

creación de un Ente Coordinador de Transporte de naturaleza multijurisdiccional, a integrarse por el Estado Provincial y uno o mas municipios de los establecidos en el mismo, en ocasión de presentarse una situación de concurrencia entre ellos, en materia de competencia sobre aspectos de distinta índole que puedan tener vinculación o incidencia sobre el transporte por automotor, respecto de una zona geográfica determinada, y resulte conveniente y necesario fijar políticas y objetivos comunes en orden a establecer criterios económicos y de gestión operativa que puedan luego ser aplicados a los servicios que se efectuen en el ámbito territorial pertinente.

La creación del ente deberá efectuarse a través de ley, la cual fijará las pautas para su organización, funcionamiento, conducción y atribuciones, así como también, señalará los recursos destinados a permitir su desenvolvimiento y actuación.

#### TITULO IV

##### DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

ARTICULO 7º.- Los operadores de los servicios de transporte por automotor de personas o cosas, deberán ser personas físicas o jurídicas, independientemente que desarrollen su actividad a través de una concesión, habilitación o permiso.

ARTICULO 8º.- Las personas físicas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) Poseer domicilio real y bienes en la Provincia, con una residencia mínima inmediata anterior de DOS (2)

años, al momento de iniciar la explotación.

- b) Estar inscriptas en la matrícula de comerciante.
- c) Estar inscriptas en los organismos impositivos y previsionales pertinentes.
- d) Organizar su explotación en forma de empresa.

ARTICULO 9q.- Las personas jurídicas deberán constituirse como sociedades de derechos o entidades cooperativas, y estar radicadas en el ámbito territorial de la Provincia.

Solamente podrán operar las sociedades de derecho constituidas bajo aquéllos tipos sociales admitidos en la Ley de Sociedades Comerciales.

Las entidades cooperativas se conformarán de acuerdo a lo que establece la norma específica que regula su funcionamiento.

ARTICULO 10.- El contrato o estatuto de las personas jurídicas deberá incluir como objeto social, la explotación del transporte por automotor en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda de transporte de personas o de cosas en particular, y, asimismo, las clases de servicios en que se pueda clasificar cada una de aquéllas, en su caso.

En el caso de las sociedades por acciones, los títulos representativos de las mismas que integren el capital deberán ser nominativos no endosables.

## TITULO V

### PERSONAL DE CONDUCCION

ARTICULO 11.- El personal de conducción de los vehículos afec-

tados a los servicios de transporte por automotor, deberá poseer aptitud física y psíquica adecuada, y además, la pertinente idoneidad teórico-práctica para ejercer su función específica.

ARTICULO 12.- En función de lo expresado en el artículo anterior, la Autoridad de Aplicación otorgará la correspondiente documentación habilitante que acredite haber superado satisfactoriamente los exámenes psicofísicos y teórico-prácticos.

ARTICULO 13.- La reglamentación de la presente ley deberá contener disposiciones respecto de:

- a) El otorgamiento del Documento Habilitante, los requisitos y condiciones para su obtención y los exámenes previos de carácter necesario, distinguiendo la diversidad de exigencias, según se trate de transporte de personas o de cosas.
- b) El plazo o plazos de vigencia del mismo.
- c) El momento en que se hará efectiva su exigibilidad, respectivamente para el transporte de personas y de cosas.
- d) El recurso o recursos posibles de deducir en sede administrativa en caso de denegatoria, su trámite y autoridad competente para su resolución.

ARTICULO 14.- Se podrá establecer por vía reglamentaria la organización de cursos de capacitación y perfeccionamiento del personal de conducción, a fin de posibilitar la adquisición de conocimientos acerca del tránsito y la seguridad vial, de las normas sobre comportamiento para con los usuarios de los servicios, y demás obligaciones derivadas de la tarea específica de conducción.

ARTICULO 15.- Asimismo la reglamentación regulará lo atinente a la obligatoriedad de la doble conducción y de los periodos de descanso, en función de la distancia que se registre entre el origen y destino del servicio de que se trate, y según que la prestación se refiere a un desplazamiento de personas o a un tráfico de mercancías.

En el caso del transporte de pasajeros, la tarea de conducción no puede tener un lapso ininterrumpido de tiempo mayor a SEIS (6) horas.

## TITULO VI

### MATERIAL RODANTE

ARTICULO 16.- El diseño de los vehículos que se afecten a los servicios de transporte por automotor, deberá observar las disposiciones generales en materia de tránsito que rijan en todo el ámbito de la República Argentina, en todo lo relacionado con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad de los mismos. La Autoridad de Aplicación podrá fijar pautas más restrictivas con referencia a dichos aspectos, cuando ello obedezca a razones de seguridad, en virtud de determinadas características en las cuales se deberá realizar el transporte.

ARTICULO 17.- La titularidad del dominio del material rodante afectado al servicio público de transporte de personas, deberá corresponder al concesionario o permisionario del servicio.

Asimismo se podrá autorizar el arrendamiento, comodato o arrendamiento con opción de compra, hasta una proporción que no resulte superior al VEINTE POR CIENTO (20 %) de la totalidad del parque habilitado. La reglamentación que al efecto

se dicte, señalará el momento a partir del cual será de aplicación la disposición establecida en el presente artículo.

ARTICULO 18.- La cantidad de vehículos a habilitar por cada empresa concesionaria del servicio público de transporte de personas, se determinará de acuerdo a la cantidad de frecuencias asignadas a la misma, y los necesarios refuerzos derivados de incrementos ocasionales de la demanda, o para sustituir a las unidades que fueran retiradas del servicio por desperfectos mecánicos o para su revisión.

ARTICULO 19.- Para los vehículos afectados a los servicios de transporte de personas será obligatoria la verificación técnica periódica, la que deberá realizarse en periodos de tiempo que variarán de acuerdo a la antigüedad de cada una de las unidades, no pudiendo exceder dicho lapso de un máximo de un año calendario. La Autoridad de Aplicación examinará la conveniencia de extender la obligatoriedad a los vehículos de carga, determinando el momento a partir del cual dicha obligatoriedad se hará efectiva.

ARTICULO 20.- La Autoridad de Aplicación podrá dictar reglamentaciones referidas a:

- a) La aprobación de las normas técnicas de diseño de los vehículos, en cuanto a las condiciones de seguridad y comodidad de los mismos, de acuerdo con las características de cada uno de los servicios y de las rutas o caminos en que deban prestarse, para cuya elaboración se podrá formular consulta a otros organismos públicos o entidades privadas con idoneidad específica respecto del tema.



- b) La aprobación del protocolo técnico en base al cual se deberán realizar las verificaciones técnicas de carácter periódico de los vehículos.
- c) La posibilidad de efectuar publicidad comercial en el interior o en el exterior del vehículo.
- d) Cualquier otra reglamentación inherente al material rodante relativo a los servicios de transporte.

## TITULO VII

### INSTALACIONES FIJAS

ARTICULO 21.- Las estaciones terminales y de concentración de cargas, talleres destinados a la atención de servicios de guarda, reparación o mantenimiento de unidades vehiculares de transporte podrán ser de propiedad pública o privada.

En el caso de tratarse de una propiedad pública, la explotación de la misma podrá ser efectuada:

- a) Por la Autoridad de Aplicación.
- b) Por un concesionario especialmente seleccionado al efecto.

ARTICULO 22.- Las empresas de transporte podrán ser titulares de dominio de una o mas instalaciones fijas destinadas a la atención de su propia explotación y como soporte técnico-administrativo de la misma.

ARTICULO 23.- La Autoridad de Aplicación podrá exigir a las empresas de transporte que operen en el marco de la presente

ley, a utilizar las estaciones terminales o de concentración de cargas, construídas por la Provincia o por los distintos Municipios, en su caso. A los efectos de dicha utilización, los operadores deberán someterse a disposiciones específicas emanadas de la Autoridad bajo cuya jurisdicción se encuentra la instalación que corresponda.

ARTICULO 24.- La Autoridad de Aplicación podrá establecer exigencias básicas en materia de instalaciones fijas a las empresas prestadoras de servicio y en función de la clase y naturaleza de los mismos.

Asimismo podrá sancionar disposiciones referidas al trámite de aprobación de dichas instalaciones fijas.

## TITULO VIII

### FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR

ARTICULO 25.- Créase el FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR que estará integrado por:

- a) La recaudación de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR, sus intereses y actualizaciones.
- b) El producto de multas y sus accesorios, que se apliquen por infracciones a las normas legales y reglamentarias en la materia, cometidas por los prestatarios de servicios de transporte automotor sometidos a la jurisdicción provincial.
- c) Las sumas que en concepto de oferta inicial, así como el aporte que de los ingresos totales provenientes de

la explotación de servicios públicos de transporte automotor, efectúen las empresas postulantes que resulten adjudicatarias en los casos en que se lleven a cabo licitaciones públicas para el otorgamiento de las respectivas concesiones, valorando a tal efecto como elemento de evaluación, entre otros factores, las sumas y aportes que por dichos conceptos se realicen.

- d) Las contribuciones especiales del GOBIERNO PROVINCIAL, con arreglo al presupuesto anual.
- e) Los legados, donaciones y contribuciones.
- f) Los ingresos de cualquier naturaleza que provengan de aranceles, gravámenes, tasas o recaudaciones especiales existentes o que se autoricen en el futuro, que se generen como consecuencia de la actividad del transporte o cuando una norma expresa así lo determine.

ARTICULO 26.- Los recursos del FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR se destinarán exclusivamente para:

- a) Proveer el desarrollo del sector transporte en cuanto a posibilitar estudios o tareas de investigación.
- b) Proveer proyectos u obras de infraestructura del transporte automotor.
- c) Financiar la organización, el funcionamiento y proveer de un adecuado equipamiento técnico, informático y de vehículos a la Autoridad de Aplicación para permitir un eficaz cumplimiento de su cometido.

- e) Implementar programas de prevención e investigación de accidentes, educación vial, capacitación técnica de los conductores, control de la seguridad activa y pasiva de los vehículos, entre otros temas que contribuyan a mejorar la seguridad vial en los servicios de transporte automotor.
- f) La creación, equipamiento y funcionamiento de escuelas de conductores profesionales, que sirvan para capacitación, perfeccionamiento y especialización.
- g) Financiar el plantel necesario para las tareas de estudio, control, fiscalización, investigación y seguridad relativas al sistema de transporte automotor.
- h) Posibilitar la realización de estudios de planificación del transporte automotor de pasajeros y cargas, y demás aspectos relacionados con los mismos, ya sea a través de personal dependiente de la Autoridad de Aplicación, o por medio de la contratación directa de servicios de terceros sin relación de dependencia.
- i) Otorgar préstamos o subsidios, para promoción a las personas físicas o jurídicas que realicen servicios de transporte por automotor, que no resulten rentables y revistan el carácter de servicio público.
- j) Financiar publicaciones que incluyan material normativo referido al transporte automotor, así como también estudios técnicos, proyectos, estadísticas y todo otro antecedente de interés para el sector, con el objeto de facilitar su adecuada difusión.

k) Atender cualquier otro cometido que tuviese relación con la finalidad contenida en la presente ley.

ARTICULO 27.- La TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR es anual y deberá ser abonada por toda persona física o jurídica que realice cualquiera de los servicios de transporte por automotor regulados por la presente ley, sometidos a la jurisdicción de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE.

ARTICULO 28.- El valor anual para cada unidad será determinado por la Autoridad de Aplicación, a través de una escala proporcional a la cantidad de plazas, a la capacidad de carga o a la potencia del vehículo tractor, según el caso, que legalmente pueda transportar y conforme a las características del servicio que preste, entre los siguientes límites:.....

..... boletos  
mínimos correspondientes al cuadro tarifario vigente en la Ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA, y el máximo, su quintuplo.

ARTICULO 29.- El monto que corresponda abonar en concepto de TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR se establecerá tomando como referencia el mencionado valor tarifario correspondiente al segundo mes anterior al de la fecha de su vencimiento, pudiendo el mismo ser prorrogado.

ARTICULO 30.- El pago podrá efectuarse en una o varias cuotas. La falta de pago en término de alguna de las cuotas hará caducar automáticamente el plazo de las restantes, haciendo exigible su pago por la vía ejecutiva pertinente establecida en el Artículo 34 de esta Ley. La mora operará de pleno derecho, generando la obligación de abonar los intereses y actualizaciones pertinentes.

ARTICULO 31.- Los importes de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR no abonados en término, devengarán un interés anual del VEINTE POR CIENTO (20 %) que se calculará sobre dichas sumas debidamente revalorizadas, computable desde la fecha en que se hubiese operado la mora en el pago.

ARTICULO 32.- Las deudas resultantes de la omisión del pago en término de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR, serán actualizadas.

Para ello se utilizará como base la variación de los índices de Precios Mayoristas Nivel General, que publica el INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS, o el que en el futuro lo reemplace, correspondiente al penúltimo mes anterior a aquél en que se debió efectuar el pago -mes de vencimiento- y el penúltimo anterior a aquél en que se lo realice.

ARTICULO 33.- Los intereses y actualizaciones subsistirán aun cuando la autoridad de aplicación no haga reserva expresa al recibir el pago. Con carácter general y cuando medien circunstancias excepcionales debidamente justificadas, dicha autoridad podrá eximir en todo o en parte de la obligación de abonar los intereses.

ARTICULO 34.- La falta de pago al vencimiento, luego de transcurrido el término de SESENTA (60) días contados a partir de aquél, dará lugar a exigir su cobro por vía de ejecución fiscal, sirviendo de suficiente título la certificación de dicha deuda por la autoridad administrativa competente.

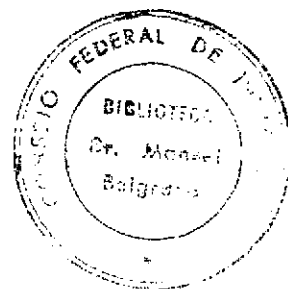
Las sumas que se reclamen en tal concepto y que sean objeto de ejecución, contendrán los importes adeudados, sus intereses de ley, costas y actualización por desvalorización monetaria.

ARTICULO 35.- La administración de los recursos del "FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR", estará a cargo de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE, con arreglo al presupuesto que fije el PODER EJECUTIVO.

ARTICULO 36.- Los importes recaudados con destino al "FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR" ingresarán a una cuenta especial creada al efecto. El PODER EJECUTIVO instrumentará los actos necesarios a los efectos de la ejecución de lo establecido en el presente artículo.

## TITULO IX

### REGIMEN SANCIONATORIO



ARTICULO 37.- Las infracciones a las normas legales y reglamentarias, en que incurran los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos al contralor y fiscalización de la Autoridad de Aplicación, serán sancionadas de acuerdo a como se determina en el presente título. Los transportistas no podrán declinar en su personal la responsabilidad por las infracciones en que el mismo incurra.

ARTICULO 38.- Serán sancionadas con apercibimiento, multa, suspensión o caducidad total o parcial de las concesiones, habilitaciones o permisos en su caso, con las accesorias de inhabilitación perpetua o temporal del personal de conducción, cuando correspondiere:

- a) Las infracciones al régimen legal de las concesiones,

habilitaciones o permisos.

- b) Las infracciones al régimen de explotación de los servicios.
- c) Las infracciones a las disposiciones en vigencia relacionadas con el material rodante, personal de conducción e instalaciones fijas.

ARTICULO 39.- Serán sancionadas con apercibimiento o multa, con la accesoria de inhabilitación perpetua o temporal del personal de conducción, en su caso:

- a) Las infracciones a las disposiciones vigentes relativas al comportamiento del personal dependiente del prestatario, respecto de pasajeros, terceros transportados y no transportados.
- b) Las infracciones cometidas por el personal de conducción en caso de observar una conducta imprudente o negligente en el desempeño de sus funciones, en transgresión a reglamentaciones específicas.
- c) Las infracciones a las normas referidas a las relaciones del transportista con la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 40.- La reglamentación describirá los distintos tipos de conductas que constituyan las infracciones mencionadas, especificando qué sanciones de las establecidas por esta ley corresponde en cada caso.

ARTICULO 41.- Las sanciones serán aplicadas previa tramitación



del procedimiento sumarial pertinente que garantice al infractor el derecho a ser oído, a producir prueba y a que como consecuencia de ello, se dicte una decisión fundada.

ARTICULO 42.- Las sanciones se graduarán atendiendo, simultáneamente, a la importancia de la infracción, los antecedentes del imputado en materia de infracciones, y las circunstancias en que se produjo el hecho. No habrá diferencias entre el concurso ideal o real de infracciones aplicándose una sanción para cada trasgresión comprobada.

ARTICULO 43.- El importe de la multa se graduará conforme a un mínimo y máximo equivalente al valor de .....  
..... boletos mínimos correspondientes al cuadro tarifario vigente en la Ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA al momento de cometerse la infracción, o en caso de no poder precisarse el mismo, al momento de la constatación de la misma. Dicho importe será revalorizado al momento de aplicarse la sanción de acuerdo a la variación producida en el índice de Precios al Consumidor que publica el INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS, o aquél que en el futuro lo reemplace, entre el segundo mes anterior al día en que se cometió o constató la infracción y el segundo mes anterior al momento en que se aplique la sanción.

ARTICULO 44.- Cuando se constaten actos u omisiones que configuren la comisión de infracción, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan luego de sustanciado el procedimiento sumarial respectivo, la Autoridad de Aplicación dispondrá con carácter preventivo la paralización de los servicios, si la irregularidad imputada tuviere verosimilitud y fuere atentatoria de la seguridad del servicio, de los

usuarios y de terceros no transportados.

Asimismo se podrá ordenar en forma preventiva la desafectación del servicio del personal de conducción, vehículos e instalaciones fijas, cuando se verificase algún acto u omisión que pudiese implicar transgresión a las normas legales y reglamentarias vigentes, mientras dicha situación de irregularidad subsista, en su caso, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las infracciones efectivamente comprobadas.

ARTICULO 45.- En caso de ser comprobada la prestación de servicios sin contar con la pertinente concesión, habilitación o permiso, en su caso, sin perjuicio de la sanción pertinente, la Autoridad de Aplicación dispondrá la paralización del servicio no autorizado en el tiempo y lugar de su verificación, bajo la plena responsabilidad del transportista transgresor respecto de pasajeros y terceros damnificados, requiriendo el auxilio de la fuerza pública si así resultare necesario.

ARTICULO 46.- La sanción de caducidad parcial de la concesión, abarcará exclusivamente la concesión relativa a la línea que corresponda, de acuerdo a la prestación en la que se hubiese cometido la infracción.

ARTICULO 47.- La sanción de caducidad total de la concesión, habilitación o permiso aplicada mediante acto que se encuentre firme, producirá la extinción de la relación jurídica que vincula al transportista con la Autoridad Administrativa, e impedirá que el mismo continúe con la prestación de los servicios que tenía autorizado realizar, con relación a todas las concesiones, habilitaciones o permisos que le hubiesen sido otorgados, cuando el infractor fuese titular de más de uno de ellos.

ARTICULO 48.- La sanción de suspensión lo será siempre con re-

ferencia a la concesión, habilitación o permiso, relativo a la línea, clase de servicio o modalidad que corresponda, de acuerdo a la prestación en la que se hubiese cometido la infracción.

Dicha sanción no podrá exceder de NOVENTA (90) días corridos de duración.

ARTICULO 49.- La sanción de inhabilitación al personal de conducción implicará exclusivamente la separación del mismo de las tareas específicas relativas a la conducción de vehículos afectados al transporte por automotor sometido a jurisdicción de la Provincia.

Dicha sanción se graduará en atención a la importancia de la infracción cometida y en función de los elementos existentes en el sumario, pudiendo incluso llegar a superar el máximo de inhabilitación que se hubiese impuesto en sede judicial, en su caso.

La sanción de inhabilitación temporal, no podrá exceder los TRES (3) años de duración.

ARTICULO 50.- El apercibimiento se aplicará cuando la falta fuera leve y no mediare reincidencia.

ARTICULO 51.- Será considerado reincidente, aquel infractor que, dentro del período de DOS (2) años corridos -no calendarios- de haber incurrido en transgresión, cometiese una falta de igual naturaleza a la que dió motivo a la primera sanción, de acuerdo a la clasificación efectuada en los Artículos 38 Y 39.

ARTICULO 52.- En caso de reincidencia, salvo que fuere aplicable otra sanción, se duplicará el monto de la multa que corresponda como consecuencia de la nueva infracción. Tratándose

de segunda y tercera reincidencia, la multa que debiera imponerse en cada caso, se triplicará y cuadruplicará, respectivamente. Las ulteriores reincidencias se sancionarán igualmente cuadruplicando la multa que corresponda. Cuando se sancione la reincidencia, el importe de la multa podrá superar el máximo previsto en el Artículo 43.

ARTICULO 53.- La reincidencia en la comisión de infracciones, que dieran lugar a la sanción de suspensión en DOS (2) oportunidades durante el período de DOS (2) años, hará procedente la aplicación de la sanción de caducidad parcial o total según corresponda, cuando se cometiese una nueva transgresión que por su naturaleza sea de aquéllas penadas con suspensión.

Para la adopción de dicha decisión, la Autoridad evaluará los antecedentes de la empresa en materia de infracciones cometidas, las circunstancias que dieron lugar a las suspensiones y la conveniencia de evitar que el transportista continúe realizando los servicios.

ARTICULO 54.- Si se hubiera sancionado con inhabilitación temporal en DOS (2) oportunidades durante el período de DOS (2) años, se duplicará, en su caso, el período de inhabilitación temporal que corresponda, cuando tuviese lugar la comisión de una nueva infracción que merezca tal tipo de sanción, en cuyo caso dicha inhabilitación temporal podrá superar el máximo previsto en el artículo 49.

ARTICULO 55.- En caso que un prestatario de cualquiera de los servicios incluidos en la presente hubiese incurrido en reiteradas infracciones, respecto de las cuales se aplicara sanción pecuniaria, sin que se advirtiera en dicho prestatario un

cambio en su actitud infractora, normalizando su comportamiento como tal, la Autoridad de Aplicación, podrá, sobre la base de los antecedentes del transportista en cuanto a sanciones por transgresiones cometidas e importancia de las mismas, imponer la sanción de suspensión o caducidad total o parcial.

ARTICULO 56.- En los casos de suspensión o caducidad total o parcial de la concesión, habilitación o permiso, y al sólo efecto de asegurar la continuidad de los servicios, la Autoridad de Aplicación podrá disponer la ocupación temporánea de bienes muebles e inmuebles afectados a al prestación de los mismos, la cual no excederá de SESENTA (60) días, pudiéndose encomendar a otro transportista la realización de aquéllos con carácter provisional, siendo dicha asignación por un período determinado. Sólo serán resarcidos los daños y deterioros que pudiesen sufrir los bienes utilizados durante el período de ocupación.

La reglamentación determinará la forma llevar a cabo la ocupación y el modo, forma y tiempo en que se hará efectiva la reparación de los daños ocurridos y verificados.

ARTICULO 57.- La Autoridad de Aplicación podrá disponer igual medida que la mencionada en el artículo anterior, en el caso de ordenarse la paralización de servicios que autoriza el artículo 44.

ARTICULO 58.- Cuando la infracción fuese constatada por agentes competentes de la Autoridad de Aplicación, se labrará acta que contendrá los datos y requisitos que mencione la reglamentación.

Las actas labradas por dichos agentes harán plena prueba de la responsabilidad del infractor, en tanto no fuesen

desvirtuadas por otras pruebas.

ARTICULO 59: Los actos que impongan las sanciones previstas en la presente ley, serán susceptibles de los recursos administrativos y judiciales que establezcan las normas específicas.

ARTICULO 60.- Las multas aplicadas mediante acto administrativo definitivo, que se encontrasen firmes, deberán ser abonadas dentro de los DIEZ (10) días siguientes al de notificación del mismo. Si así no se hiciere, el cobro se hará efectivo por vía de ejecución fiscal, sirviendo el mencionado acto de suficiente título a tal efecto. La ejecución incluirá, además de la suma adeudada, los intereses punitorios, costas y revalorización por depreciación monetaria. En el cálculo de dicha revalorización se tomará en cuenta la variación producida en el Índice de Precios Mayoristas Nivel General que publica el INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS o aquél que en el futuro lo reemplace, entre el segundo mes anterior a la fecha en que debió hacerse efectivo el importe de la multa y el segundo mes anterior al día en que se efectúe el pago. Igual mecanismo de actualización se adoptará en caso de pago extrajudicial de dicho importe, habiendo incurrido en mora el infractor sancionado. Dichas sumas devengarán asimismo un interés punitorio del VEINTE POR CIENTO (20 %) anual computable desde la fecha en que se hubiese operado la mora en el pago, que se calculará sobre la deuda debidamente revalorizada.

ARTICULO 61.- La Autoridad de Aplicación podrá autorizar el pago en cuotas, de la multa o multas aplicadas, debiendo el infractor sancionado realizar su solicitud en tal sentido, antes del vencimiento del plazo establecido para hacer efectivo el referido pago y conforme a las condiciones que esta-

blezca la reglamentación.

Los saldos pendientes se revalorizarán de acuerdo al procedimiento establecido en el Artículo 60, devengando asimismo un interés del DIEZ POR CIENTO (10 %) anual.

El incumplimiento de pago de las cuotas producirá la caducidad de los plazos otorgados y hará exigible la totalidad del importe de la multa con la actualización e intereses que correspondan.

ARTICULO 62.- El imputado por la comisión de una infracción podrá optar por realizar un pago voluntario, cuando se trate de infracciones de menor gravedad, en aquellos casos que expresamente la reglamentación establezca. Con dicho pago quedará cerrado definitivamente el procedimiento, el cual deberá efectuarse en una única vez, dentro del término otorgado para contestar la vista de los cargos que se le formulen, oportunidad en la que se le hará saber la suma que corresponde satisfacer en caso de optar por el pago voluntario, la que será igual al mínimo establecido para cada tipo de infracción.

ARTICULO 63.- La prescripción de las acciones previstas con motivo de las multas aplicadas por infracciones al régimen que establece la presente Ley, se operará en el plazo de DIEZ (10) años.

ARTICULO 64.- A los fines de la aplicación de los Artículos 51, 52, 53 y 54 de la presente, sólo serán consideradas las infracciones cometidas y sancionadas a partir de su entrada en vigencia.

## TITULO X

## RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

ARTICULO 65.- El Estado Provincial será responsable con respecto al titular de una concesión de servicio público de transporte por automotor de personas, por los daños o perjuicios que se pudieran ocasionar en los siguientes casos:

- a) Daños ocasionados durante el transcurso de tiempo en que se desarrollen paros laborales, en los cuales el concesionario hubiese mantenido la prestación asegurando la continuidad del servicio. La reglamentación señalará el alcance, modo y tiempo en que se hará efectiva la reparación.
- b) Ocupación temporánea ejecutada ante una situación anormal, urgente, imperiosa o súbita.

En dichos casos la reparación incluirá únicamente el resarcimiento del daño efectivamente causado. No se reconocerá la reparación del lucro cesante.

De tratarse de un permiso precario de transporte, la responsabilidad estatal sólo alcanzará a los supuestos contemplados en los incisos a) y c).

ARTICULO 66.- El Estado Provincial responderá respecto del titular de una habilitación de servicios de transporte masivo de pasajeros y carga por daños y perjuicios que pudiera ocasionar la ocupación temporánea ejecutada ante una situación anormal, urgente, imperiosa o súbita.

ARTICULO 67.- El Estado Provincial es asimismo responsable en caso de producirse daños o perjuicios a usuarios de los



servicios o terceros no transportados, cuando simultáneamente concurren las siguientes circunstancias:

- a) Se hubiese comprobado un incumplimiento de parte del prestario del servicio, respecto de una obligación inherente a la realización del mismo.
- b) Cuando la Autoridad Administrativa evidenciara una irregular actuación en el cumplimiento de sus funciones específicas, y en virtud de ello no hubiera registrado un obrar adecuado tendiente a procurar la correcta observancia -por parte del transportista- de la obligación de que se trate.

En tal caso, el resarcimiento debe ser integral, debiendo comprender el daño emergente y el lucro cesante.

## TITULO XI

### REGISTROS PROVINCIALES

ARTICULO 68.- Créase el Registro Provincial de Transporte de Pasajeros y de Cargas por Automotor. La Reglamentación determinará los requisitos que resulten exigibles para hacer efectiva la respectiva inscripción, y la documentación e información que deberá dar presentar cada transportista para tener acceso al Registro que corresponda.

ARTICULO 69.- Si se tratara de operadores del servicio público de transporte por automotor, que se realiza a través de una concesión, la misma implicará la inscripción automática en el respectivo Registro.

## PARTE ESPECIAL

### TITULO I

#### TRANSPORTE DE PERSONAS

##### Capítulo I

###### De los servicios de transporte de personas

ARTICULO 70.- Constituye servicio público regular de transporte de personas todo aquél que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad, uniformidad e igualdad, las necesidades de carácter general en materia de transporte, el cual será llevado a cabo a través de concesionarios seleccionados a través del procedimiento pertinente. En este caso, la Autoridad de Aplicación tomará intervención en cuanto a su reglamentación, su adjudicación, la determinación del régimen tarifario y su control y fiscalización.

ARTICULO 71.- Denomínase servicio de transporte para el turismo aquél transporte masivo que haciendo oferta pública de sus servicios, se efectúa para satisfacer una programación turística, vinculando en circuito cerrado orígenes y destinos ubicados en el ámbito territorial de la provincia, y que se realiza por itinerarios variables y sin frecuencias preestablecidas. No se podrán transportar otros pasajeros distintos a los que figuran en el listado u hoja de ruta confeccionado

previamente.

Se entiende por programación turisitica un servicio comprensivo del transporte y el alojamiento, excursiones complementarias, visitas guiadas, gastronomía y demás aspectos relativos a la misma.

ARTICULO 72.- Denominase servicio de transporte contratado, aquél transporte masivo de personas que se efectua con un itinerario, horario y precio pactados libremente entre el transportista y un particular o grupo de particulares. Las personas transportadas deberán guardar vinculación expresa con aquél que contrató el servicio. No se permitirá el transporte de personas distintas a las que figuren en un listado predeterminado.

ARTICULO 73.- Denominase transporte privado exclusivo, al transporte masivo de pasajeros que organiza una persona física o jurídica para satisfacer sus necesidades propias y directas de transporte, utilizando vehículos de su propiedad o especialmente arrendados para tal fin.

ARTICULO 74.- El servicio público regular masivo de transporte de personas será efectuado a través de la figura de la concesión, mientras que para la realización del transporte para el turismo, contratado o privado exclusivo será suficiente con la obtención de la habilitación.

## Capítulo II

### De la Concesión

ARTICULO 75.- La explotación del servicio público de transporte por automotor de pasajeros de carácter regular será adjudicada.

cada en concesión a cualquier persona física o jurídica, conforme al procedimiento que por la presente se establece, el cual llevará a cabo la ejecución directa de dicha explotación a su propio costo y riesgo.

ARTICULO 76.- La concesión de servicio público es un contrato administrativo bilateral, a través del cual el Estado encomienda a una persona -física o jurídica- por un período de tiempo determinado, la realización del referido servicio, percibiendo el concesionario como contraprestación por su actividad, una retribución que es pagada por los usuarios y reglamentada por la Autoridad de Aplicación, que se denomina tarifa.

ARTICULO 77.- Pueden ser concesionarios:

- a) Las personas físicas.
- b) Las personas jurídicas privadas.

ARTICULO 78.- La concesión del servicio público de transporte de pasajeros será otorgada por la Autoridad de Aplicación, por un período de tiempo de duración no inferior a DIEZ (10) años, pudiendose al vencimiento del mismo, acordarse prórrogas por períodos iguales, si dicha Autoridad lo entendiese conveniente, y el respectivo interesado así lo hubiese solicitado con una anticipación no menor a CIENTO OCHENTA (180) días.

ARTICULO 79.- Una vez determinada la existencia de una necesidad pública que aconseje implantar el establecimiento de un servicio regular de transporte de personas, la Autoridad de Aplicación convocará a una licitación pública con el fin de hacer efectiva la selección del futuro concesionario.

La licitación será de carácter público. La Autoridad de Aplicación dictará la reglamentación pertinente tendiente a

fijar el contenido de los pliegos general y particular, los requisitos para ser concesionario y los elementos que deberá contener el contrato de concesión.

El llamado a licitación deberá ser publicado en el Boletín Oficial y en cualquiera de los medios de prensa de la zona que corresponda en función del servicio que se licite y por el término y con la anticipación que determine el respectivo pliego de condiciones generales.

ARTICULO 80.- El pliego licitatorio podrá incluir, además de aquellas condiciones relacionadas con los aspectos técnicos, económicos, financieros y de idoneidad de cada proponente, el requisito de la realización de una oferta en carácter de aporte -como contribución al Fondo Provincial del Transporte para el Modo Automotor- sobre la base de los ingresos brutos del servicio a licitar tanto con carácter permanente, por un plazo determinado o como contribución por única vez, ponderándose conjuntamente a los efectos de la evaluación, lo que resulte de aquellas y lo ofrecido en función de este último concepto.

Asimismo, los pliegos de condiciones particulares podrán establecer una garantía de adjudicación por el monto que en cada caso se determine.

ARTICULO 81.- Concluido el procedimiento de selección y otorgada la concesión, el adjudicatario deberá concurrir a celebrar el respectivo contrato dentro de los TREINTA (30) días siguientes de notificado, bajo apercibimiento de dar por decaído su derecho.

ARTICULO 82.- Son derechos y obligaciones de la Autoridad de Aplicación:

- a) Efectuar el control de la prestación del servicio.
- b) Posibilitar al concesionario la ejecución del servicio.
- c) Modificar las condiciones de la concesión por razones de interés público, aumentando el volumen de la prestación, siempre que la misma no altere la ecuación económico financiera de la concesión respecto del transportista. En tal caso la modificación deberá materializarse a través de resolución fundada, luego de haberse acreditado la necesidad pública de la misma y la imposibilidad, en su caso, de ser satisfecha a través de otros servicios alternativos.
- d) Asegurar el mantenimiento de la ecuación económico financiera del concesionario.
- e) Acordar con el concesionario modificaciones a las modalidades operativas de prestación de los servicios.

ARTICULO 83.- Son obligaciones del concesionario:

- a) Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se deriven del contrato administrativo de concesión, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad y eficiencia.
- b) Cobrar las tarifas fijadas por la Autoridad de Aplicación.
- c) Cumplir con todas aquellas normas legales y re-

glamentarias vinculadas a la prestación.

- d) Contratar los seguros que amparen los riesgos vinculados con la prestación del servicio, con los usuarios, y con terceros y cosas no transportados.
- e) Aceptar las modificaciones de la concesión que disponga la Autoridad de Aplicación. Cuando ellas impliquen alteración significativas de las mismas, tendrán derecho al reajuste tarifario que corresponda a la nueva situación.
- f) Aceptar la tarea de contralor de la Autoridad de Aplicación.

Los pliegos de condiciones generales o particulares, podrán disponer otras obligaciones a las ya establecidas en este artículo.

ARTICULO 84.- El concesionario tendrá derecho a que le sea permitido obtener una rentabilidad promedio razonable. A tal efecto, la Autoridad de Aplicación determinará un método adecuado para la fijación de los valores tarifarios, teniendo en cuenta el tipo de servicio y la zona servida.

ARTICULO 85.- La obligación de prestar el servicio con continuidad debe ser observada en el marco de las condiciones normales de realización del mismo. Si dicho cumplimiento se debe llevar a cabo en una situación de anormalidad que exija al concesionario soportar daños en bienes o personas a su cargo, el Estado deberá reconocer la reparación de los daños que se pudiesen en virtud de dicha situación (en las condiciones indicadas en el art.65 inc. a) .No se reconocerá el resarcimiento del lucro cesante.

ARTICULO 86.- Si por causa sobreviniente resultare imposible continuar con la explotación, el concesionario deberá comunicar en forma inmediata a la Autoridad de Aplicación haciéndole saber tal circunstancia, procurando mantener la prestación del servicio por un término no inferior a SESENTA (60) días, con el objeto de que el órgano competente pueda implementar el modo de cubrir la necesidad pública del servicio.

ARTICULO 87.- La Autoridad de Aplicación podrá disponer la ocupación temporánea de bienes muebles e inmuebles con el fin de asegurar la continuidad del servicio, cuando el mismo se pudiese ver interrumpido, con o sin causa justificada por parte de sus prestadores habituales, por una situación de carácter anormal, urgente, imperiosa o súbita, y existen razones de utilidad pública en reestablecer dicha continuidad.

Dicha situación puede presentarse en virtud de fenómenos meteorológicos, movimientos sísmicos, epidemias, huelgas laborales, paros patronales o cualquier tipo de conmoción interior, en mérito a lo cual dicho servicio se viesen interrumpido.

La ocupación deberá extenderse exclusivamente durante el período de tiempo que durase el acontecimiento imprevisto, no pudiendo en ningún caso exceder de TREINTA (30) días, plazo que únicamente podrá ser prorrogado con la sanción de una ley específica.

La ocupación temporánea dará derecho a exigir la reparación de los daños o deterioros causados en los bienes que se hubieran afectado al uso temporario. No se reconocerá la reparación del lucro cesante..

La reglamentación establecerá el procedimiento para



ejecutar la medida así como también la forma, el modo y tiempo en que deberá hacerse efectiva la reparación de los daños y deterioros ocurridos.

ARTICULO 88.- La concesión no podrá transferirse sin la previa y expresa autorización de la Autoridad de Aplicación. El cesionario debe reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de una concesión. En ningún caso se autorizará la cesión, cuando no haya transcurrido por lo menos la mitad del plazo original de la concesión, o cuando faltare menos de UN (1) año para su terminación. Tampoco se autorizará, si existiesen obligaciones incumplidas de parte del concesionario cedente. En todos los casos en que se autorice la transferencia subsistirá la responsabilidad del concesionario primitivo solidariamente con la del nuevo concesionario y la Autoridad de Aplicación podrá exigir otras garantías, además de las dadas originariamente.

ARTICULO 89.- La Autoridad competente evaluará si la cesión está orientada hacia promover reducción de la competencia o eventualmente a la monopolización de la oferta en el corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, a fin de asegurar el mantenimiento de la diversificación de operadores.

ARTICULO 90.- La concesión se extingue por:

- a) Vencimiento del plazo.
- b) Renuncia del concesionario.
- c) Revocación por oportunidad, mérito o conveniencia.
- d) Rescate por el Estado.
- e) Rescisión bilateral.

f) Caducidad.

Los casos señalados en los incisos c) y d) suponen la obligación de indemnizar por parte del Estado.

La reglamentación señalará el procedimiento a sustanciar en cada uno de los supuestos anteriormente referidos.

### Capítulo III

#### De la Habilitación

ARTICULO 91.- La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública de transporte para el turismo, o contratado o privado exclusivo, sujeta a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

La reglamentación establecerá dichos requisitos a cumplir para obtener la habilitación.

### Capítulo III

#### Del permiso

ARTICULO 92.- El permiso es un acto unilateral del Poder Público, que tiene carácter precario y puede ser revocado en cualquier momento y sin recurso alguno.

El permiso solamente resulta aplicable para realizar

prestaciones de transporte público de pasajeros de carácter experimental o motivadas en razones de urgencia y necesidad, las cuales son acordadas por un período de tiempo que no puede exceder de UN (1) año, no constituyendo precedente invocable alguno en favor de aquél que fue autorizado bajo dicha figura.

La reglamentación fijará los requisitos, condiciones y procedimientos que correspondan para obtener un permiso.

## Capítulo IV

### Del Regimen de explotación

ARTICULO 93.- En el caso del servicio público masivo regular de transporte de personas, la Autoridad de Aplicación podrá dictar normas en materia de: horarios y frecuencias, recorridos, fraccionamientos, ramificaciones, desdoblamientos y determinación de cabeceras, concentración, fusión o diversificación de servicios, tarifas, boletos y pasajes, sus características, pases y credenciales, equipamiento y documentación exigible al vehículo y al personal de conducción, y demás normas vinculadas con aspectos técnicos, operativos, funcionales, o de seguridad, y las que se relacionan con la debida información al usuario.

ARTICULO 94.- Los servicios de transporte para el turismo se ajustarán a las modalidades operativas que establezca la reglamentación, la que señalará el tipo de vehículo de acuerdo a cada modalidad operativa, clasificándose los servicios y los requisitos de equipamiento y calidad exigibles para cada uno de ellos. No se establecerán pautas relativas a precios ni a

frecuencias de prestación de los servicios.

## Capítulo VI

### Del Régimen Tarifario

ARTICULO 96.- Las tarifas a ser aplicadas a la prestación del servicio público de transporte de personas, deberán ser razonables, justas y uniformes, en igualdad de condiciones para todos los que se sirvan de la aludida prestación del transporte.

La Autoridad de Aplicación diseñará un método que permita establecer los valores tarifarios para cada zona, atendiendo a los distintos tipos de caminos utilizados, para lo cual podrá efectuar consultas a los organismos específicos que resulten pertinentes.

Dicha prestación es la única en la cual el valor tarifario podrá ser regulado y establecido por la Autoridad Pública.

ARTICULO 97.- Al establecer el valor tarifario, la Autoridad de Aplicación deberá tener como objetivo el mantenimiento de la ecuación económico financiera de los servicios.

## Capítulo VI

### De los subsidios al transporte

ARTICULO 98.- Los subsidios serán otorgados por la Autoridad de Aplicación, se financiarán a través del Fondo Provincial de

Transporte para el Modo Automotor, y deberán quedar limitados al servicio público regular de transporte de personas, cuya necesidad pública de prestación resulte manifiesta, y que por razones muy explícitas y documentadas, no pudiese financiarse con el resultado de la explotación.

ARTICULO 99.- Previo al otorgamiento de un subsidio será necesario puntualizar:

- a) La necesidad pública en establecer o mantener el servicio;
- b) La imposibilidad del mismo de autosustentarse económicamente a través de su propia explotación;
- c) El período de tiempo a lo largo del cual el mismo será otorgado;
- d) La magnitud a la que alcanzará el mismo.

## PARTE ESPECIAL

### TITULO II

#### TRANSPORTE DE COSAS

##### Capítulo I

##### De los servicios de transporte de cosas

ARTICULO 100.- El servicio de oferta pública, es aquél que se realiza para terceros, por parte de las personas físicas o jurídicas debidamente inscriptas en el registro respectivo, ha-

ciendo oferta pública y abierta de sus servicios y de su capacidad de transportación, mediante el cobro de fletes libremente convenidos.

ARTICULO 101.- Denominase transporte por cuenta propia aquél que reúne las siguientes características:

- a) Que sea realizado por personas físicas o jurídicas cuya actividad comercial no comprenda al transporte como objeto principal.
- b) Que el transporte se realice en vehículos de propiedad del transportador o, en su defecto, arrendados por él, circunstancia que deberá ser acreditada en los términos que fije la reglamentación.
- c) Que se trate de transporte de personas que guarden relación de dependencia con el transportador o se encuentren vinculados o afectados a su actividad.
- d) Que se trate de transporte de cargas de propiedad, para uso o comercialización, del titular o locatario del vehículo.
- e) Que sea un transporte masivo en las condiciones de cantidad y volumen que determine la reglamentación.

## Capitulo II

### De la Habilitación

ARTICULO 102.- La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública o por cuenta propia de transporte de cosas, sujeta

a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

La reglamentación establecerá dichos requisitos a cumplir para obtener la habilitación, con respecto al transporte de cosas, de acuerdo al tipo de transporte de que se trate.

### Capítulo III

#### Del Régimen de Explotación

ARTICULO 102.- El transporte de cosas por automotor es totalmente libre en todo el territorio provincial sin ningún tipo de limitaciones que afecten la libertad de circulación y contratación de carga y descarga.

Las Empresas de Transporte deberán operar en la contratación del transporte de acuerdo a lo que establece el Código de Comercio al respecto.

En lo que respecta al precio de los servicios la Autoridad de Aplicación podrá señalar indicadores de referencia en aquéllos servicios caracterizados como de oferta pública.

ARTICULO 103.- No deberá limitarse el tipo de utilización que se ha de dar al vehículo de transporte de cosas por automotor, salvo aquéllas limitaciones que se deriven de normas específicas en materia de higiene y salubridad.

ARTICULO 104.- El transporte masivo por cuenta propia no está sujeto a un régimen de explotación determinado.

ARTICULO 105.- Queda prohibido conducir pasajeros en los

vehículos destinados al transporte de cargas.

ARTICULO 106.- El transporte de material peligroso por automotor será objeto de una reglamentación específica por parte de la Autoridad de Aplicación, que abarque los productos involucrados, sus incompatibilidades, el tipo de vehículo a utilizar, el adiestramiento necesario del personal de conducción, lo atinente al embalaje, acondicionamiento y manipuleo de las cargas, la señalización externa, el establecimiento de itinerarios y horarios de circulación, y demás especificaciones relativas a la operación de tales servicios bajo condiciones de seguridad.

## PARTE FINAL

### TITULO UNICO

#### CAPITULO UNICO

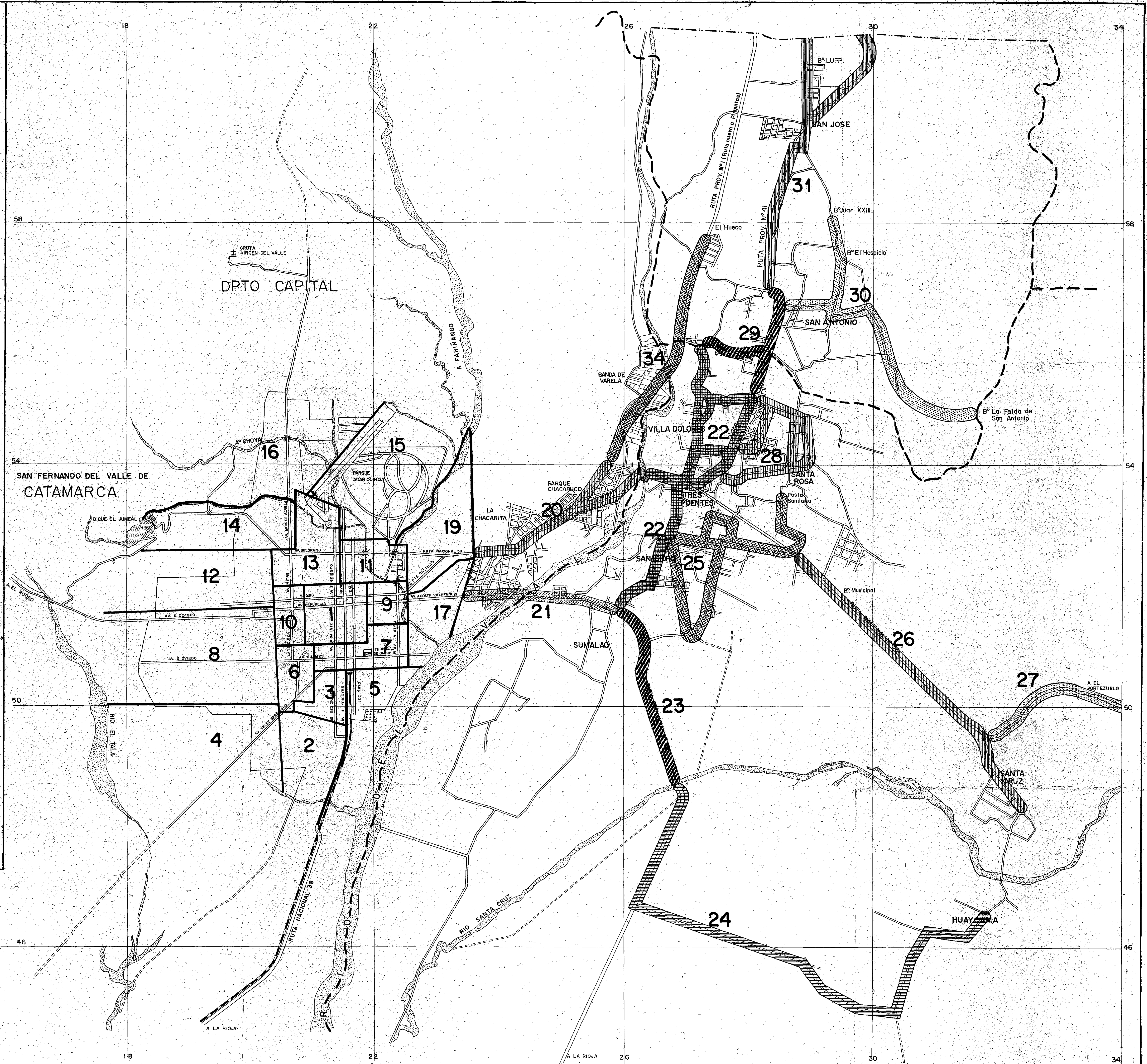
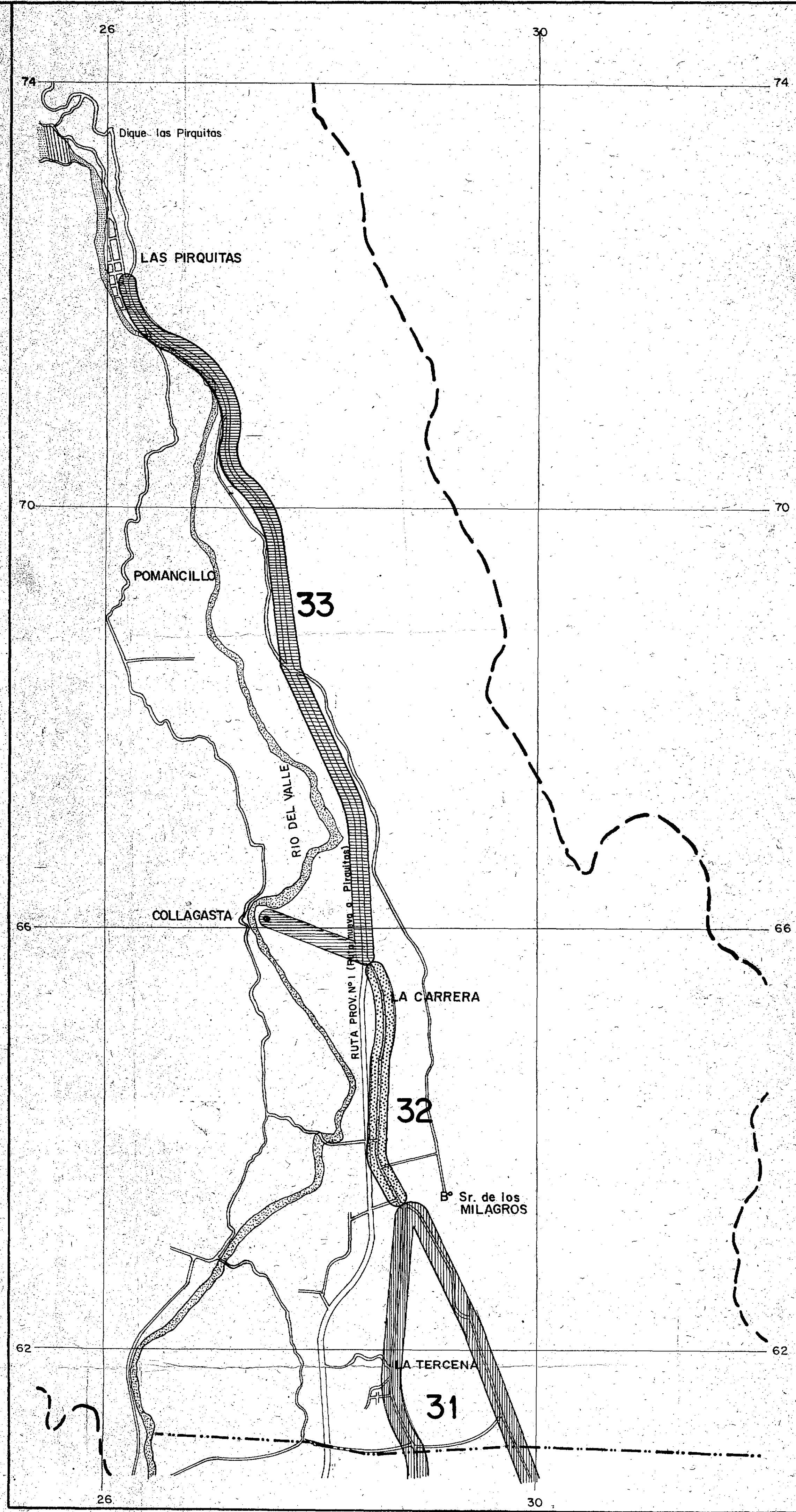
##### Disposiciones Transitorias

ARTICULO 107.-El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los CIENTO VEINTE (120) días de su publicación.

ARTICULO 108.- La presente ley entrará en vigencia a los SESENTA (60) días de la publicación en el Boletín Oficial de la Reglamentación a que alude el artículo anterior, momento a partir del cual quedará derogada la Ley N° 2426.

ARTICULO 109: Comuníquese al Poder Ejecutivo.





CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES	
PROVINCIA DE CATAMARCA	
ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES-ALEDAÑAS	
TITULO:	
ZONIFICACION-CONTEO ASCENSO Y DESCENSO	
ALBERTO E. G. MÜLLER	PLANO: N°
EXPERTO-RESPONSABLE	ESCALA: 1:25.000