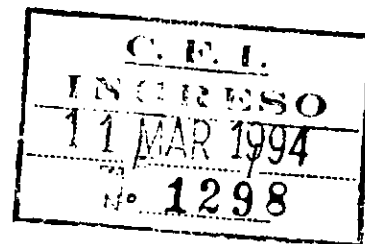


Buenos Aires, 10 de marzo de 1994.-

Señor Secretario General
del CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
S / D.-



Ref. Contrato Asesoramiento Ley
Transporte Provincia del
Neuquen del 5 julio 1993.-

De mi consideración:

Me dirijo a Ud. a fin de adjuntarle cuatro (4) ejemplares de la totalidad de los estudios, encuadernados con tapa dura, forrado en material simil cuerina, con título y otras inscripciones en dorado de conformidad a la cláusula Trigésima Primera del Contrato celebrado entre el Consejo Nacional de Inversiones y el suscripto -

Saludo a Ud. atentamente.-

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "N. Fischer".

NELSON A. FISCHER
ABOGADO
O.S.J.N. Tº 14 - Fº 389

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROVINCIA DEL NEUQUEN



ANTEPROYECTO DE LEY PROVINCIAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR,

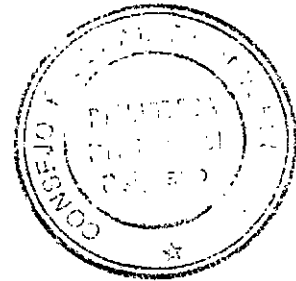
DECRETO REGLAMENTARIO Y REGIMEN DE PENALIDADES

01732
F19
TV

2.704

FEBRERO 1994

EQUIPO DE TRABAJO



Director de Proyecto:

Dr. Nelson A. FISCHER

Equipo Tecnico:

Dr. Hernan SUISSIS
Dra. María Isabel COPPOLA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Sr. Secretario General:

Ing. Juan José CIACERA

Sra. Directora de Cooperación Técnica:

Ing. Susana BLUNDI

Sr. Jefe de Area Organización Estatal:

Ing. Miguel Angel BASUALDO

Técnico Responsable:

Lic. Eduardo CALVO

PROVINCIA DEL NEUQUEN

Sr. Gobernador:

D. Jorge SOBISCH

Sr. Ministro de Hacienda y Obras y Servicios Públicos:

Ing. Alfredo PUJANTE

Sr. Secretario de Estado del COPADE.:

Ing. Alfredo ESTEVEZ

Sr. Director de Transporte:

Ing. Leopoldo SCHIARITI

INDICE

	Página
I. <u>RECOPIACION DE ANTECEDENTES Y ANALISIS</u>	9
1. Principios.....	11
2. Analisis.....	12
A. Compatibilidad de las Normas del Decreto 958/92 con las Normas de la Ley 482 modificada por la Ley 2027.....	12
B. Sistema para atender líneas de baja rentabilidad.....	17
C. Régimen de Penalidades.....	19
D. Regulación del Tránsito y del Transporte Automotor. Decreto 692/92..	25
E. Transporte Terrestre de Cargas.....	29
F. Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte.....	32
G. Regimen Nacional de Transporte de Pasajeros. Decreto 958/92.....	35
II. <u>DESCRIPCION DEL MARCO LEGAL</u>	43

1. Proyecto de Ley.....	44
2. Proyecto de Decreto.....	45
3. Regimen de Penalidades.....	45
4. Creación de un Ente.....	46
III. <u>FORMULACION DE LAS BASES PARA UN ANTEPROYECTO</u>	47
1. Aprobación de Concesiones de Transporte en la Ley 482.....	48
2. Primer Proyecto Modificadorio.....	50
3. Nuestra Propuesta de Modificación.....	52
4. Análisis comparativo de la Ley 482 y su modificatoria la Ley 2027/93 con relación al Decreto 958/92.....	54
A. Ambito de Aplicación y Autoridad de Aplicación.....	54
B. Coordinación y Registro.....	56
C. Calidades Tecnicas de los Vehículos y Radicación de los mismos.....	57
D. Clasificación de Servicios.....	59

E. La Regulación del Servicio Público propiamente dicho siguiendo el ordenamiento del Decreto 958/92, vinculándolo con la Ley 482 de la Provincia.....	62
a) Permisos.....	63
b) Adecuación de Permisos.....	63
c) Declaración de Servicio Público.....	65
d) Otorgamiento, Vigencia y Renovación de Permisos.....	66
e) Obligaciones del Permisionario.....	70
5. Propuestas para un Proyecto de Ley definitiva de Transporte Automotor..	70
IV. <u>POSIBILIDAD DE REGULAR EL TRANSPORTE LACUSTRE, AEREO Y FERROVIARIO....</u>	77
V. <u>INTRODUCCION ANTEPROYECTO DE LEY PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS.....</u>	81
1. Ley Provincial del Transporte.....	85
2. Régimen Provincial de Transporte.....	86

TITULO I.	Disposiciones Generales.....	86
TITULO II.	Transporte de Pasajeros.....	90
	CAP. I. Disposiciones Generales.....	90
	CAP. II. Servicio Público.....	93
	CAP. III. Servicio de Trafico Libre.....	100
	CAP. IV. Servicios Ejecutivos.....	101
	CAP. V. Servicio de Transporte Turístico.....	101
TITULO III.	Transporte de Cargas.....	102
TITULO IV.	Régimen de Penalidades.....	105
VI.	<u>INTRODUCCION AL ANTEPROYECTO DE DECRETO REGLAMENTARIO.....</u>	110
	DECRETO REGLAMENTARIO.....	112
TITULO I.	Disposiciones Generales.....	112
TITULO II.	Registro Provincial.....	113
TITULO III.	De los Operadores de los Servicios.....	114

TITULO IV. Material Rodante.....	116
TITULO V. Transporte de Pasajeros.....	117
CAP. I. Definiciones.....	118
CAP. II. Servicios Publicos.....	120
CAP. III. Servicios de Trafico Libre.....	123
CAP. IV. Servicios Ejecutivos.....	125
CAP. V. Servicios de Transporte Turístico.....	126
TITULO VI. Disposiciones Complementarias y Transitorias.....	130
VII. <u>INTRODUCCION AL ANTEPROYECTO DEL REGIMEN DE PENALIDADES</u>	134
REGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCION A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE JURISDICCION PROVINCIAL.....	136
<u>SECCION I.</u> Parte General.....	136
TITULO I. Disposiciones Generales.....	136

TITULO II. Del Procedimiento.....	142
<u>SECCION II.</u> Parte Especial de las Infracciones y Sanciones.....	156
TITULO I. De las Sanciones por Infracción al Régimen de Permisos, Autorizaciones, Habilitaciones e Inscripción en el Registro Provincial.....	156
TITULO II. De las Sanciones por Infracciones a las modalidades de Explotación de los Servicios.....	160
TITULO III. De las Sanciones por Infracciones a la Reglamentación sobre Vehículos, Personal de Conducción e Instalaciones fijas.....	167
TITULO IV. De las Sanciones por Infracciones a las Normas sobre Comportamiento del Personal con el Público.....	171
TITULO V. De las Sanciones por Infracciones a las Relaciones de los Transportistas con la Autoridad de Aplicación.....	174
TITULO VI. De las Sanciones por Infracciones a la Normativa vigente en Materia de Transporte de Material Peligroso por Carretera.....	176

VIII. ESTUDIO Y FORMULACION ANTEPROYECTO DE LEY DE CONCESION DE SERVICIOS

<u>PUBLICOS</u>	178
-----------------------	-----

ESTUDIAR Y FORMULAR ANTEPROYECTO DE LEY DE CONCESION DE SERVICIOS PUBLICOS A EFECTOS DE ENMARCAR EL TRANSPORTE EN UN CONTEXTO MAS AMPLIO, DEL CUAL CARECE ACTUALMENTE LA LEGISLACION PROVINCIAL.....	179
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

1. Diferencias entre la concesión de Obras y Servicios Públicos y Servicios Públicos.....	180
----------------------------------------------------------------------------------------------	-----

2. Bases para la concesión de Servicios Públicos.....	183
-------------------------------------------------------	-----

IX. <u>ESTUDIO POSIBILIDAD CREACION DE UN ENTE</u>	185
----------------------------------------------------------	-----

ESTUDIO POSIBILIDAD CREACIÓN DE UN ENTE A LOS EFECTOS DE EJERCER EL CONTROL Y PODER DE POLICIA, Y APLICACION DE LAS PENALIDADES.....	186
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

1. Organización Administrativa de la Autoridad de Aplicación en materia de Transporte.....	186
-----------------------------------------------------------------------------------------------	-----

2. Poder de Policia.....	190
--------------------------	-----

3. La Descentralización Administrativa.....	191
---------------------------------------------	-----

4. Sentido de la Descentralización.....	193
-----------------------------------------	-----

5. Organismo Descentralizado relativo al Transporte.....	195
----------------------------------------------------------	-----

A. Motivaciones de la Creación.....	195
B. Estructura de la Norma de Creación.....	197
6. Pautas para la creación de un Ente Regulador del Transporte.....	199
X. <u>INDICE NORMAS ANEXAS</u>	204

I. RECOPIACION DE ANTECEDENTES Y ANALISIS

RECOPIACION DE ANTECEDENTES Y ANALISIS

Para elaborar las bases del Anteproyecto de Ley de Transporte Automotor se han analizado las siguientes normas:

- * Constitución Nacional.
- * Constitución de la Provincia de Neuquen.
- * Ley Nacional de Transporte Automotor.
- * Ley de Transporte de la Provincia de Buenos Aires.
- * Ley de Transporte de la Provincia de Córdoba.
- * Ley de Transporte de la Provincia de Mendoza.
- * Decreto Nacional 958/92 de Desregulación del Transporte de Pasajeros.
- * Decreto Nacional 1494/92 de Desregulación del Transporte de Carga.
- * Régimen de Penalidades de la Provincia de Neuquen.
- * Régimen de Penalidades Nacional.

* Decreto 692/92 de Regulación del Tránsito y del Transporte Automotor.

1.- PRINCIPIOS

Los contenidos de estas normas no son uniformes y tampoco están inspirados por los mismos principios.

Debemos preguntarnos, cuales son los principios de regulación del transporte que sustentan las autoridades políticas de la Provincia del Neuquen.

Sin perjuicio de tomar como referencia ciertas políticas que se encuentran esbozadas en documentos internos que promueven políticas, entendemos que la tendencia ha quedado perfectamente plasmada en las últimas leyes sancionadas y promulgadas recientemente.

En efecto, las leyes provinciales Nros. 2000 y 2003, son definitorias en cuanto a las políticas fijadas en la materia del transporte.

En especial los arts. 16, 17 y 18 de la Ley 2000, establecen:

- Art. 16: "Facúltase al Poder Ejecutivo a desregular el transporte automotor de cargas por carreteras, la carga y descarga de mercaderías y la contratación entre transportistas y dadores de carga en todo el territorio de la Provincia, sin perjuicio de las normas de policia relativas

a la seguridad del transporte y la preservación del sistema vial."

- Art. 17: "Facúltase al Poder Ejecutivo a desregular al transporte automotor de pasajeros según los lineamientos generales del Decreto Nacional 958/92, y dictar las normas que sean necesarias en todo supuesto de transporte automotor que vincula ejidos municipales colindantes."

- Art. 18: " Invítase a todos los municipios de la Provincia, a dictar las ordenanzas que consideren necesarias para adherir a los principios de desregulación que inspiran la presente Ley."

2. ANALISIS

A. Compatibilidad de las Normas del Decreto 958/92 con las normas de la Ley 482 modificada por la Ley 2027

Como hemos visto la Ley 2000 faculta al Poder Ejecutivo Provincial a desregular el transporte de pasajeros según los lineamientos generales del Decreto Nacional 958/92.

Es previo a todo análisis particularizado determinar si las normas de dicho Decreto resultan compatibles con las Leyes Provinciales que regulan la materia.

Encuentro necesario comparar dos normas, una de la Ley Provincial y la otra del Decreto 958/92.

* El artículo 9no. de la Ley 482 modificado por la Ley 2027 , dispone: "Los permisos no tendrán carácter de exclusividad de manera tal que cuando la Autoridad de Aplicación considere necesario la implantación de un nuevo servicio que tienda a cubrir necesidades colectivas o suplir deficiencias de los servicios ya existentes, procederá a efectuar los correspondientes llamados a Licitación Pública o Privada de acuerdo a las características del servicio a conceder."

* Los artículos 14 y 22 del Decreto 958/92 disponen, el primero en su párrafo segundo y después de definir lo que denomina "Servicio de Tráfico Libre", lo siguiente:

"Los transportistas que realicen un servicio público en" "un recorrido que supere los cuarenta (40) kilómetros, en las condiciones" "establecidas por la Autoridad de Aplicación, podrán realizar servicios de" "tráfico libre sobre cualquier recorrido, inclusive en competencia con" "servicios públicos."

El artículo 22 establece: "LICITACION PUBLICA. Si la" "Autoridad de Aplicación considera, por el número de transportistas interesados" "que se exceden en las necesidades de transporte, podrá llamar a licitación" "pública."

"En este caso, y a los efectos de la adjudicación de los" "permisos, los pliegos de bases y condiciones deberán contener pautas ajustadas" "a la conveniencia de favorecer el mejoramiento de la calidad, la baja de las" "tarifas y el incremento de la oferta."

Este último artículo nos merece observaciones, toda vez que para que la Autoridad conozca si hay interesados, o los transportistas sepan que se va a implantar un servicio público o que en un servicio público existente hay cupos para más de un transportista; para éste conocimiento recíproco es de todos modos necesaria una convocatoria pública.

El objeto de la transcripción de estas normas es efectuar el siguiente análisis respecto a la compatibilidad de estas normas.

* Para la Ley Provincial el acceso en el carácter de permisionario de un servicio público de transporte automotor debe ser mediante Licitación Pública o Privada.

* Para el Decreto 958/92 para ser permisionario de un Servicio Público, puede accederse mediante dos maneras:

- 1) En forma directa, cuando no hay más interesados.
- 2) Por Licitación Pública, cuando hay más interesados que las necesidades del servicio a cubrir.

Sin embargo el Decreto recepta un medio para competir con ese servicio sin ser permisionario del mismo: Por ser permisionario de un servicio público de más de Cuarenta (40) kilómetros, puede acceder a un servicio de tráfico libre que puede competir en la línea de un servicio público ya existente.

Aquí es evidente que hay por lo menos una aparente incompatibilidad.

Si la Legislatura Provincial ha encomendado mediante la Ley 2000 (art. 17) al Poder Ejecutivo a desregular el transporte conforme a los lineamientos generales del Decreto 958/92, y por otro lado ha sancionado la modificación del artículo 9no. de la Ley de Transporte Provincial.

A nuestro criterio debe hacerse la siguiente reflexión: ¿El artículo 9no. de la nueva norma ha querido expresamente eliminar de los "lineamientos generales" a tener en cuenta del Decreto 958/92, los servicios de tráfico libre y sus consecuencias?

La respuesta es negativa, es decir de ningún modo este ha sido el criterio de la Legislatura, toda vez que una de las principales herramientas de la desregulación, es precisamente el servicio de tráfico libre.

Con respecto a los nuevos servicios públicos que se instalen al efectuarse la Licitación Pública, la Autoridad de Aplicación debe en los Pliegos de Bases y Condiciones incluir expresamente la condición que dicho servicio no es exclusivo, concepto este ya previsto en la Ley, y que además el oferente debe admitir la competencia de cualquier otro permisionario provincial que quiera efectuar servicio de transporte de pasajeros en la línea que se licita por cumplir un recorrido de tráfico libre. De esta forma las condiciones de la licitación fijarían condicionamientos previos que, de acceder, el transportista adjudicatario no podría posteriormente efectuar reclamo alguno.

Con respecto a los permisionarios existentes, los mismos, conforme a informaciones oficiales recibidas, no tendrían permisos consolidados sino meramente precarios.

Esta circunstancia irregular si bien, a nuestro criterio, no faculta a la Autoridad a excluir lisa y llanamente a estos permisionarios y licitar las líneas nuevamente, facilita la introducción de los servicios de tráfico libre.

Esto es así habida cuenta que si bien la Ley no lo contempla y además a quitado el requisito de privilegio que tenían los permisionarios existentes, estos permisionarios tienen derechos adquiridos, durante la vigencia de la Ley anterior.

Si el Poder Ejecutivo no consolidó dichos permisos y no los remitió a la Legislatura para su aprobación, no puede esta circunstancia perjudicar a los transportistas que ejercieron el servicio público durante años e hicieron inversiones para el mejoramiento del mismo.

Por lo tanto a nuestro criterio deben consolidarse esos permisos, con la condición de que cada permisionario se registre con los requisitos que se exijan, y con la especial aceptación de los servicios de tráfico libre con todos los derechos y consecuencias que esta modalidad acarrea. Con lo cual se solucionarían dos situaciones: la estabilidad por 5 años más de los permisionarios existentes y la compatibilidad, sin responsabilidades para el Estado Provincial, de las normas de la Ley 482 y su modificación, con los

lineamientos generales del Decreto 958/92, especialmente la inclusión de servicios de tráfico libre.

Se excluyen de la consolidación de los derechos los permisionarios existentes, a aquellos que hayan incurrido en causales de caducidad.

B. Sistema para atender Líneas de baja rentabilidad:

Del análisis de antecedentes surgen por lo menos tres sistemas para atender líneas de baja rentabilidad.

1ro. Estas líneas son atendidas directamente por el Estado Nacional o Provincial, mediante empresas públicas subsidiadas.

2do. Las líneas son atendidas por empresas privadas subencionadas por el Estado Provincial o Nacional.

3ro. Se establece un sistema por el cual se adjudican servicios públicos rentables con tramos no rentables, obligando al concesionario a su costo cumplir frecuencias mínimas en los tramos no rentables. (Prov. de Mendoza, Catamarca).

En el caso de la Provincia del Neuquen, la modificación de la Ley 482, incluye un primer paso para la atención de las Líneas de baja rentabilidad, permitiéndolo por el Artículo 12do. inciso a) vehículos de una capacidad mínima de 9 asientos, norma esta que posibilita al permisionario

cumplir líneas de tráfico reducido, con vehículos que no requieren de grandes inversiones.

No obstante esta sola norma no soluciona el problema.

Nada impediría poner en funcionamiento un sistema mixto o combinado, que coadyuve en la efectiva prestación de los servicios en los tramos de baja rentabilidad, aplicando parcialmente los sistemas enunciados.

La subvención debe surgir de un Fondo especial, y éste implementarse mediante el pago de una tasa. Esta tasa se podría aplicar a los transportistas.

Sin embargo la misma, no puede ser de tal carácter que influya en el precio del transporte, por lo tanto debe ser una tasa de bajo precio y anual.

Esta tasa podría derivarse exclusivamente a subvenciones, pero para ello debieran efectuarse estudios económicos muy prolijos que permitan determinar las posibilidades de los transportistas, la incidencia y los costos de cada tramo de baja rentabilidad.

De implementarse una tasa baja sin incidencia en el costo del transporte, es probable que la misma no pueda cubrir las subvenciones a los transportistas de baja rentabilidad.

No obstante si al mismo tiempo se permite como ya lo ha

dispuesto la Ley, efectuar el transporte con vehículos menores de bajo costo, se reducirían los recursos necesarios para la subvención.

También pueden reforzarse las medidas para lograr la atención efectiva y con cierta frecuencia de estas líneas, obligando al adjudicatario de líneas rentables a realizar al mismo tiempo tramos no rentables.

De esta forma: vehículos pequeños, subvenciones, concesionario de líneas mixtas rentables y no rentables, se podría cumplir eficientemente los servicios de estas líneas, posibilitando la circulación de personas en todo el territorio de la provincia con mayor eficacia.

C. Régimen de Penalidades

La Ley 482 establece que el Poder Ejecutivo determinará especialmente las penalidades aplicadas en los casos de violación de esta Ley y su Reglamentación.

La Ley 21844 establece el régimen de sanciones a aplicar a los infractores de las normas que regulan los servicios públicos de autotransporte sometidos al contralor y fiscalización de la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas.

Este régimen dispone en su artículo 1ro. que las transgresiones a las disposiciones legales y reglamentarias en que incurran los pretatarios serán sancionados con apercibimiento, multas, suspensión y caducidad de los permisos.

El artículo 2do. determina el procedimiento para determinar los montos mínimos y máximos de las multas.

Se dispone la regulación de la reincidencia.

Asimismo se determina un procedimiento básico de comprobación de infracciones, labrado de actas y el valor probatorio esencial de las mismas.

Regula también los Recursos y la Apelación ante el Organo Judicial.

La Ley de la Provincia de Mendoza dispone que "las infracciones al presente título VI, sus Reglamentos o las Resoluciones que dicte el Director de Transporte o a las obligaciones impuestas en los actos de otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, siempre que no queden comprendidas en el ámbito del art. 16, o no tengan prevista una sanción especial, serán reprimidas con multas de (...) a (...) , que se aplicarán por cada infracción de acuerdo a la entidad, gravedad, circunstancia, antecedentes, peligro o riesgo y todo otro elemento que fuere pertinente para una adecuada graduación."

La Ley de la Prov. de Mendoza tambien fija otro procedimiento sancionatorio, estableciendo: "Los pliegos de bases y condiciones de la licitación podrán establecer regímenes especiales de sanciones dentro de los máximos y mínimos previstos en esta Ley..."

La Ley de la Prov. de Córdoba regula un sistema similar al de Neuquén, con algunas precisiones, esenciales: Art. 17: "... el Poder Ejecutivo determinará especialmente ... 4) Penalidades aplicadas en los casos de violación de esta Ley o su reglamentación consistente en penas de multas para las empresas, las que estarán comprendidas entre (...) pesos y (...) pesos y la caducidad en su caso y suspensión o exoneración para el personal de servicio."

La Ley de la Prov. de Buenos Aires dispone: Art. 59: "Las infracciones al régimen legal del transporte serán penadas con amonestación, multa de (...) pesos a (...) pesos, inhabilitación temporaria o definitiva, caducidad de la concesión, autorización o licencia. El Poder Ejecutivo reglamentará las penas por infracción a la presente Ley y su Reglamentación quedando autorizada la Dirección para incluir casos no previstos, punibles con multa de hasta (...) pesos, cuando ello fuera necesario para asegurar el régimen legal establecido."

Como se advierte de los regímenes provinciales a los que brevemente nos hemos referido, el que se adecua más a las disposiciones constitucionales es el de la Provincia de Mendoza, que como alternativa implementa, además, en forma facultativa la determinación de penalidades contractuales, este es sin ninguna duda el sistema que cumplimenta más acabadamente los postulados constitucionales ya que funciona como cláusulas penales.

El Régimen Nacional de la Ley 21844, es el que tiene mayor elaboración, previendo garantías y recursos expresos ante la Justicia.

Este análisis tiene por objeto señalar en este momento, en que con la invocación de los reglamentos de necesidad y urgencia el Gobierno Nacional viene dictando gran cantidad de Decretos (a veces sin invocar dicho argumento) que violan la división de poderes, especialmente las atribuciones del Poder Legislativo, generando asimismo inseguridad jurídica.

Esta inseguridad jurídica va creando confusión en los ciudadanos, en los propios gobernantes, en los funcionarios, de tal modo que se ha desdibujado la diferencia entre aquellas normas que tienen esencia legislativa y de las que sólo tienen esencia reglamentaria.

En el caso que nos preocupa, es que las reglas constitucionales, nacionales y provinciales determinan, sin lugar a dudas que las penalidades deben ser reguladas por Ley formal.

Ello surge claramente del artículo 18 y 19 de la Constitución Nacional y en el caso de la Provincia del Neuquen de los artículos 14, 35 y concordantes de la Constitución Provincial.

El denominado "principio de clausura" o "de legalidad", también forma parte del arsenal constitucional que defiende la libertad del hombre. Se halla consagrado en el segundo párrafo del art. 19 de la Constitución Nacional que establece que "Ningún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no mande la Ley, ni privado de lo que ella no prohíba."

De esta afirmación se desprenden dos consecuencias:

a) El único Organo que puede imponer obligaciones a los habitantes, es el Congreso (o las Legislaturas Provinciales) en el ámbito de sus competencias, mediante la ley que es la expresión natural de la voluntad del Poder Legislativo.

Ningún otro Organo de los otros poderes, cualquiera que sea su jerarquía y dignidad, está capacitado para legislar.

Esto no significa que todas las normas que impongan conductas en forma abstracta surjan de leyes del Congreso, ni que al Poder Ejecutivo le este prohibido dictar actos de carácter general.

El Poder Ejecutivo puede dictar normas, pero unicamente cuando exista una habilitación constitucional para ello. Este es el criterio que permite distinguir entre la función legislativa propia del Congreso y la actividad normativa del Poder Ejecutivo. En el primer caso, la habilitación constitucional es genérica y surge de la propia naturaleza del Congreso (o de las Legislaturas Provinciales). En el segundo caso en cambio, la habilitación es sólo para casos específicos.

b) La segunda consecuencia del segundo párrafo del artículo 19, es que el individuo tiene capacidad de hacer todo aquello que no este expresamente prohibido.

En cuanto al artículo 18 de la Constitución Nacional que establece: "Ningún habitante de la Nación puede ser penado sin juicio previo

fundado en ley anterior al hecho en proceso, ni juzgado por comisiones especiales..."

En principio esta garantía constitucional, si bien esta referida a la libertad individual y a materia penal propiamente dicha, establece normas que son aplicables en materia contravencional administrativa (vgr. debido proceso) y además en concordancia con el artículo 17 y 19 de la Constitución Nacional, el primero referente a que la propiedad es inviolable y que nadie puede ser privado de ella sino basado en sentencia fundada en ley y el segundo que ya hemos analizado, se desprenden las siguientes reglas, aplicables al régimen contravencional administrativo y en particular al régimen de penalidades del transporte.

1ro.- Las penalidades sólo se pueden aplicar si estan fundadas en ley anterior al hecho (contravención o infracción).

2do.- Debe garantizarse al infractor el debido proceso y acceder a sus jueces naturales, ello implica que la jurisdicción administrativa, sino es consentida, la propia ley debe preveer un recurso ante el Poder Judicial.

Respecto a este último aspecto el Pacto de San José de Costa Rica (Convención Americana sobre Derechos Humanos), ratificada por nuestro país el 1/3/1984, dispone en su artículo 25: "Protección Judicial. Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que violan sus derechos fundamentales reconocido por la Constitución, la ley o la presente

Convención, aún cuando tales violaciones sean cometidas por personas que actúen en ejercicio de sus funciones oficiales..."

Como colorario de lo descripto y remitiendonos al caso específico de la Provincia del Neuquen que con respecto a las penalidades establece sólo las causales de caducidad, facultando al Poder Ejecutivo a determinar las penas en los casos de violación de la Ley o la Reglamentación. En este caso no se han respetado adecuadamente la división de poderes, constituyendo además una delegación de atribuciones prohibidas expresamente por el artículo 7 de la Constitución Provincial.

Por lo expuesto corresponde a nuestro criterio establecer las penalidades con sentido genérico, y las garantías del infractor previendo un recurso judicial, en un texto normativo que sea una "Ley Formal" sancionada por la Legislatura y dejar para la reglamentación la graduación de las penas conforme al tipo de infracción y la reglamentación del procedimiento.

D. Regulación del Tránsito y del Transporte Automotor.
Decreto 692/92.

La Legislatura de la Provincia del Neuquen ha adherido a la aplicación de esta norma, de conformidad a la previsiones del artículo 14 del Decreto que dispone: "Se invita a las provincias a adherir, en lo pertinente, a lo dispuesto en el presente Decreto y sus Anexos."

Esta norma establece con claridad los fines de la regulacion, identificando los bienes e intereses jurídicamente tutelados:

a) Seguridad en el tránsito y disminución de daños a personas y bienes.

b) Fluidéz del tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación.

c) Preservación del patrimonio vial y automotor del país.

d) Educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública.

e) Disminución de la contaminación del medio ambiente proveniente de los automotores.

En esta norma también subsiste el mismo problema que ya hemos mencionado, es un Decreto que se autodenomina de "necesidad y urgencia".

Es decir este Decreto, en gran proporción de sus disposiciones tienen sustancia legislativa y por lo tanto debieron ser aprobadas por Ley del Congreso.

Siguiendo en este tema a Mosset Iturraspe y Rosatti en su obra: "Regulación del Tránsito y del Transporte Automotor. Decreto 692/92" Ed Rubinzal-Culzoni, en el Capítulo V pág. 109/116, dice el autor: "... Desde la perspectiva de la materia regulada, el Decreto avanza sobre cuestiones materialmente legislativas (Vgr. contradice numerosas cláusulas de la Ley 13893,

a la que no deroga explícitamente) y en otros tópicos opera como norma reglamentaria, de naturaleza infralegal (es decir que se puede disponer por Decreto) (vgr. requisitos de las escuelas de conductores).

El autor con el subtítulo: "Entre el Decreto y la Ley", analiza la legitimidad de esta norma concluyendo: "Consideramos que todas aquellas normas de naturaleza legal (materialmente legislativas) no urgentes no pueden cobrar vigencia si no tienen la aprobación del Honorable Congreso. Respecto de aquellas otras, también de sustancia legislativa pero estrechamente ligadas a la urgencia, pueden cobrar vigencia de inmediato, sin perjuicio del posterior pronunciamiento del Honorable Congreso..."

Asimismo, en este mismo capítulo el autor analiza las adhesiones locales (Provinciales) a las normas con el subtítulo: "Entre lo nacional y lo local", preguntándose: "¿Qué conductas deben propiciarse para que el decisorio bajo análisis cobre la recomendable vigencia espacial plena, a efectos de que el cumplimiento de sus magnos objetivos pueda ser logrado en todo el país?"

Y el autor responde, ensayando algunas de las variantes posibles, enumerando entre ellas: "... 2do) Propiciar y concretar la adhesión" "provincial in totum del Decreto, con prescindencia de la conducta observable" "por el H. Congreso de la Nación."

"En este caso, las estrategias se bifurcan:"

"a) Se puede adherir provincialmente por Decreto,"

"invocando asimismo las causales de necesidad y urgencia, o"

"b) Se puede propiciar la adhesión provincial legislativa"

Esta última opción es la que adoptó la Provincia del Neuquen, a través de su Legislatura.

Si bien Mosset Iturraspe considera otros métodos, más ajustados al orden jurídico, respecto a la adhesión, estos métodos que propone son muy engorrosos porque consisten en separar del Decreto las normas de necesidad y urgencia de las que no lo son y las normas que tienen esencia legislativa de las que no la tienen para que cada Poder Provincial cumpla su rol. Para que cada Poder Provincial (Legislativo y Ejecutivo) dicte las normas que correspondan a sus atribuciones constitucionales.

No obstante la Provincia del Neuquen ya tomó una decisión, que consideramos correcta, ya que fue tomada por el Poder Legislativo Provincial.

Con respecto a las normas del Decreto que son específicas para el transporte público, debemos mencionar las siguientes:

lro.- Reglas para el transporte de pasajeros y carga, Cap. III del Anexo I del Decreto, en el que constan:

* Exigencias comunes.

- Determina obligación de circular en condiciones de seguridad, y fija una antigüedad máxima de los vehículos, habilitación técnica, comportamiento, controles, etc. También de de aplicación el Decreto 209/92 relativo a peso y dimensiones.

* Establece reglas sobre transporte urbano.

* Transporte de escolares o niños.

* Transporte de carga.

2do.- Establece en su Anexo II la "Normativa sobre condiciones de trabajo, Medicina, Higiene y Seguridad en el trabajo de los conductores del autotransporte público de pasajeros por camino."

Esta norma tiene por objeto prevenir todo daño que pudiera causarse a la vida y salud de los conductores del autotransporte público de pasajeros y protegerlos en su actividad del conjunto de riesgos inherentes.

Este Decreto es aplicado por las provincias que se adhieren, implementándose una coordinación Federal: Organismo de Coordinación Federal de Seguridad Vial, integrado por las Provincias, la Nación y la Capital Federal.

E. Transporte Terrestre de Cargas

El régimen del transporte de cargas ha quedado desregulado

a través del Decreto Nacional 1494/92.

Esta norma establece un régimen libre no sujeto a concesiones, "donde el particular no vea condicionada su actividad de transporte de cargas por carretera al permiso de la Administración Pública Nacional, sino que la ejerza por propio derecho". (Considerando 5to. del Decreto).

Este régimen se regula en cuatro títulos:

I. Disposiciones generales. Establece una coordinación con las Autoridades Provinciales para aplicarlo.

II. Registro Nacional.

III. Obligaciones del Transportista.

IV. Disposiciones complementarias y transitorias.

La Provincia del Neuquen en el art. 16 de la Ley 2000, adhiriendo al principio de la desregulación, estableció: "Libérase y desregúlase el transporte automotor de cargas por carreteras, la carga y descarga de mercaderías y la contratación entre transportistas y dadores de carga en todo el territorio de la Provincia, sin perjuicio de las normas de policía relativas a la seguridad del transporte y la preservación del sistema vial."

De acuerdo a la información venida y aportada por las autoridades del Transporte de la Provincia, en la misma no existía un régimen

autónomo que regulara el transporte de carga.

El art. 16, a nuestro criterio ha sido muy claro, advirtiéndose dos puntuales mandatos.

a) El principio es la libertad, la no regulación del transporte de carga.

b) Se deben aplicar las normas de policía relativas a la seguridad del transporte y la preservación del sistema vial.

Estas normas de Policía que deben aplicarse como única regulación del transporte de cargas no son otras que las enunciadas en el Decreto 692/92, 209/92 y la Ley 19587 (Higiene y Seguridad del trabajo) a las que ya nos hemos referido.

De estas normas; se refieren específicamente al transporte de cargas (aunque las demás normas generales también son aplicables), el art. 51, inc. 2, art. 54 y 56 y el Anexo II sobre condiciones de trabajo.

No obstante, se advierte una diferencia de relevancia en un aspecto puntual entre el Decreto 692/92 y el Decreto 1494/92, el primero establece que los transportistas de carga deben contar con una Carta de Porte (Contrato de Transportes) en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación.

El Decreto 1494/92, respecto a la Carta de Porte, dispone

que la misma debe emitirse de acuerdo al Código de Comercio y a la Legislación vigente.

Parece más adecuada la segunda prescripción ya que con la remisión del Decreto 692/92 se tiende a volver a regular lo que se esta desregulando, mientras que correctamente el Decreto 1494/92, sólo se remite al Código de Comercio en el que se regula el Contrato de Transporte.

Ovbiamente esta regulación es a falta de contrato con una regulación por las partes expresa, ya que en esta materia rige el principio de la libertad, no es de orden público y por lo tanto rige el art. 1197 del Código Civil que dispone que el Contrato es Ley para las partes.

Por otra parte si bien pueden existir abusos de los transportistas al formalizar la Carta de Porte, mediante un Contrato de adhesión leonino, ello es uno de los riesgos de la libertad, que por otra parte tiene remedios jurídicos en el propio Código Civil, vgr. artículo 1071 referente al abuso del derecho.

F. Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte

La Ley 17233 se dictó conforme al Mensaje, a fin de crear recursos para que la Secretaría de Transporte: "fije las bases para el planeamiento físico y económico del transporte de la Capital Federal y zonas adyacentes..." y "... encarar estudios generales y planes concernientes al transporte interjurisdiccional sometido a su ordenamiento y fiscalización."

Así se crea el Fondo Nacional del Transporte que se integra básicamente con la denominada Tasa Nacional de Fiscalización, y además con las multas que se apliquen, con el aporte de las empresas en el caso de las licitaciones, etc.

Las características de esta Tasa son las siguientes:

a) Debe ser sastifecha por los permisionarios de servicios públicos de autotransporte de pasajeros y de carga.

b) Se paga anualmente y por cada unidad afectada al autotransporte.

c) Se fijan en un monto mínimo y máximo, montos estos que podrán ser elevados por el Poder Ejecutivo en concordancia con las tarifas que se aprueben para el servicio público de autotransporte por calles y caminos con relación a las vigentes en la fecha de la presente Ley.

d) La Autoridad de Aplicación determinará las respectivas escalas de acuerdo con las características de los distintos tipos de vehículos y fijará anualmente la fecha del vencimiento del pago.

e) En caso de falta de pago a su vencimiento se establecen recargos por tiempo de retraso dentro de una escala entre el 5% y el 200%.

f) Los recursos se destinaran:

1) Contratación de expertos para realizar estudios para el planeamiento del transporte.

2) Otorgamiento de préstamos o subsidios para promoción de los servicios públicos, fomento y ejecución de obras complementarias.

Con relación a la determinación de los valores mínimos y máximos de esta Tasa, la Secretaría de Transporte la fijó para el año 1992 entre \$ 157,50 y \$ 335,00 y estos valores surgen en función del importe del boleto mínimo vigente al 1ro. de enero de cada año, en este caso el 1ro de enero de 1992.

En el caso referido por Resolución 412/92 del Ministerio de Economía se fijaron dichos valores, determinando la tasa en dos conceptos: 1) Vehículos de pasajeros (ómnibus, microómnibus, colectivos, rurales y automóviles) y 2) Vehículos de carga (Camiones, Camionetas, acoplados y semiacoplados). Estos dos conceptos se subdividen conforme al tamaño y peso del vehículo.

Esta Tasa se aplica a los vehículos que efectúan transporte interjurisdiccional.

En el caso de la Provincia del Neuquén, no se ha implementado un sistema similar para el transporte dentro de la Provincia.

En el supuesto que se instrumente una tasa similar a la de la Nación, la misma sería legítima, puesto que no habría doble imposición.

Ahora bien esta materia a nuestro criterio tiene un especial interés para la Provincia toda vez que en el Régimen de Penalidades Provincial se prevé esta Tasa en el futuro, y en el Proyecto de Ley que remitió a la Legislatura Provincial el Poder Ejecutivo se había previsto una Tasa similar, la que no fue incluida en la Ley sancionada recientemente, entre otras razones, debido a que no se encontraba suficientemente elaborada la instrumentación de este Instituto.

Además en el acápite referido a los sistemas para cubrir líneas de baja rentabilidad, estimamos apropiado un sistema mixto, insertando la posibilidad de esta Tasa para coadyudar, con subsidios a fin de asegurar la prestación de los servicios en estas zonas.

Este subsidio se complementaría con la licitación de líneas de alta rentabilidad en conjunto con líneas de baja rentabilidad, permitiendo asimismo el cumplimiento de ciertos servicios por vehículos de hasta 9 asientos como mínimo, medidas estas que concurre para asegurar la continuidad de los servicios.

G. Regimen Nacional de Transporte de Pasajeros. Decreto 958/92

Este Decreto está basado en los principios del Decreto 2284/91 de Desregulación de la Economía; expresan sus considerandos que "resulta oportuno adaptar el régimen del transporte terrestre de pasajeros a los principios de apertura y competencia..."

Reconocen los fundamentos de esta norma que el transporte automotor de pasajeros "se encuentra regido por una reglamentación de más de medio siglo que, en las circunstancias actuales resulta absolutamente inadecuada para la organización de servicios de transporte de calidad y bajo costo para el público."

En realidad este Decreto es reglamentario de la Ley 12346 y sus modificatorias y nada tiene que ver con esta ley, más bien es otra ley basada en principios distintos, probablemente eficaz para modernizar, y expandir el transporte de pasajeros, pero sus disposiciones son a contrapelo de la Ley vigente.

Parece hasta molesto, que nos referiramos en cada aspecto a la violación de las normas constitucionales de parte del Poder Ejecutivo que desnaturaliza la división de poderes.

Es probable también que desde el punto de vista político estemos equivocados frente a la historia, que este "gobierno" este produciendo un corte brusco, una revolución y que desde ese punto de vista se considere que este sea el único camino, ya que respetando las atribuciones del Organo Legislativo nunca se hubiera logrado este profundo cambio.

No obstante advierto en mi carácter de profesional del derecho y sobre todo como ciudadano, que este criterio de legislar desde el Poder Ejecutivo, para nosotros crea un grave precedente.

Estamos viviendo un esquema de gobierno del Ejecutivo con poderes extraordinarios, si nos preguntaran que Constitución rige en el país, tendríamos que analizar el tema desde el punto de vista de lo que doctrinariamente se denomina Constitución material y Constitución formal. En este caso la Constitución material no coincide con la formal.

Volviendo al tema específico del Decreto 958/92, el mismo en principio se divide en siete (7) títulos:

- I. Disposiciones Generales.
- II. Registro Nacional.
- III. De los Operadores del Servicio.
- IV. Material Rodante.
- V. Transporte de Pasajeros.
- VI. Transporte de Pasajeros en el ámbito Portuario y Aeroportuario.
- VII. Disposiciones complementarias y transitorias.

I. En este título se define el Ambito de Aplicación, que es el transporte interprovincial, disponiendo asimismo que la Autoridad de Aplicación podrá coordinar con las Autoridades Provinciales la aplicación a

través de la unificación o complementación de los procedimientos.

Se clasifican los Servicios en cuatro categorías: a) Servicios Públicos, b) Servicios de Tráfico Libre, c) Servicios Ejecutivos y d) Servicios de Transporte para el Turismo.

II. En este título se crea un Registro Nacional de prestatario.

III. Aquí se definen ciertos requisitos de los operadores del servicio. En el artículo 9no. se deroga parcialmente la Ley 12913.

IV. Se determina que los vehículos deben cumplir con las calidades técnicas en lo relacionado con pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad y el prestador del servicio no necesariamente debe ser propietario de los vehículos que explota.

V. Se define a cada servicio y se le otorgan amplias facultades a la Autoridad de Aplicación para reglamentarlos.

El servicio de Trafico Libre, es el que reviste mayor interes ya que influye en el comportamiento y competitividad de los Servicios Públicos.

El artículo 14 establece: "SERVICIO DE TRAFICO LIBRE. Los servicios de Tráfico Libre son aquellos respecto de los cuales no existe restricción alguna respecto de la fijación de los recorridos, itinerarios,

frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades del tráfico."

"Los transportistas que realicen un servicio público en un recorrido que supere los cuarenta (40) kilómetros, en las condiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación, podrán realizar servicios de tráfico libre sobre cualquier recorrido, inclusive en competencia con servicios públicos."

Esta norma modifica substancialmente las condiciones rígidas y los privilegios de concesionario.

El permisionario entonces se ve obligado a prestar el servicio con máxima eficiencia de lo contrario, podría ser desplazado por otro que haya ingresado por imperio de la disposición citada.

Los requisitos entonces para competir con otro servicio público son los siguientes:

- 1) Ser permisionario de un Servicio Público de Transporte de Pasajeros.

- 2) Que ese servicio que se preste incluya un recorrido mayor de cuarenta (40) kilómetros.

En este título, en sus sucesivos capítulos: II, III y IV, se regulan cada uno de los servicios definidos.

En cuanto a los Servicios Públicos, las características son las siguientes:

- a) Vigencia del permiso: 10 años.
- b) Deben prestarse con continuidad, regularidad y obligatoriamente, condiciones que establecerá la Autoridad de Aplicación.
- c) Tendrá acceso el permisionario a los servicios de Tráfico Libre.
- d) La declaración de nuevos Servicios públicos lo determinará la Autoridad de Aplicación.
- e) Se podrá otorgar más de un permiso sobre un mismo recorrido.
- f) Se otorgan los permisos cada 180 días, conforme a los requerimientos.
- g) Si el número de transportistas interesados excede las necesidades del servicio, se podrá llamar a licitación pública.
- h) Los permisos se renovaran automáticamente al vencimiento de la concesión, salvo causas graves.

i) Se determinan las obligaciones generales del permisionario.

Asimismo, uno de los aspectos que no se regula en este punto, sino en el título de "Disposiciones Complementarias", es el tratamiento a los permisos vigentes y se decide que: "quedan automáticamente prorrogados a partir de la entrada en vigencia del presente, y por el término de diez (10) años.

Consideramos impropio este tratamiento, toda vez que las consecuencias de este nuevo Régimen pueden lesionar derechos adquiridos, y no consentir los permisionarios la regulación y sus consecuencias del Tráfico Libre, por lo tanto hubiera sido más adecuado para evitar situaciones conflictivas y litigiosas, renovar los permisos siempre que los permisionarios acepten las condiciones no habrá derecho a reclamo alguno, y al mismo tiempo quedaría consolidado el nuevo sistema.

En cuanto a la regulación de los Servicios de Tráfico Libre, Ejecutivos y Turísticos, la regulación y obligaciones es mínima y sobre todo tiende a garantizar la información fluida y ciertos requisitos de seguridad esenciales.

VI. Se regula el Transporte de Pasajeros en el Ambito Portuario y Aeroportuario. En este titulo se recoge también el principio de la libertad y de la competencia facilitando la concurrencia de los diversos medios de transporte terrestres.

VII. El aspecto esencial de estas disposiciones. Ya hemos citado que es la renovación automática de los permisos vigentes y las funciones que se atribuyen a un nuevo ente, La Comisión Nacional de Transporte Automotor, que asume todas las facultades de transporte terrestre que anteriormente se encontraban a cargo de la Administración Central.

Finalmente, el artículo 56 invita a las Provincias a adherir a los principios del presente régimen, que como hemos dicho la Provincia del Neuquen ya lo ha hecho en forma constitucionalmente impecable ya que lo dispuso a través de la Legislatura. Este antecedente es plausible y confirma lo expuesto sobre que los distintos poderes de la Provincia han cumplido sus atribuciones constitucionales, considerando que la materia de este Decreto es esencialmente legislativa.

II. DESCRIPCION DEL MARCO LEGAL

DESCRIPCION DEL MARCO LEGAL

Conforme al análisis efectuado en el Apartado I, y a lo que se elaborará en la segunda etapa de este trabajo, se estructurará el marco legal.

Teniendo en cuenta que mediante Ley Provincial No. 2027, se ha modificado la Ley de Transporte No. 482 y que las Autoridades del Transporte han elaborado un Proyecto de Decreto Reglamentario y además está previsto la implementación de un nuevo régimen de penalidades, el marco legal estimamos que debe ser el siguiente y que responde a las necesidades cronológicas de la Provincia.

1ro.- Dictar un Proyecto de Decreto Reglamentario conforme a las bases del Decreto 958/92, tratándolo de adecuarlo a las pautas de la Ley 482 y su modificatoria.

2do.- Dictar un Régimen de Penalidades, mediante Decreto del Poder Ejecutivo Provincial en virtud de las necesidades actuales.

3ro.- Promover la modificación integral de la Ley de Transporte Provincial.

4to.- Proyectar la creación de un Ente, analizando las posibilidades del mismo que asuma las funciones del transporte terrestre.

1. Proyecto de Ley

En cuanto a las bases del Anteproyecto de modificación de la Ley, debe tenerse en cuenta el análisis efectuado en el Apartado I., e incorporar las reglas básicas del transporte de cargas.

En el Apartado III. se analizan las bases de los contenidos que a nuestro criterio deben integrar el proyecto.

2. Proyecto de Decreto

El Proyecto de Decreto elaborado por las Autoridades de Transporte a nuestro criterio es correcto, ya que recoge algunos postulados de la Ley Provincial de Transporte, además de adaptarlo a los principios del Decreto 958/92.

Sin embargo debería también recoger otras cuestiones puntuales que manda la Ley, estipulando asimismo normas que eviten reclamos de los permisionarios existentes, como ya se desarrollará en el Apartado III.

3. Régimen de Penalidades

Este régimen exige urgencia en implementarlo, teniendo en cuenta la situación coyuntural que se crea por la reciente sanción de la modificación de la Ley Provincial.

No obstante en el futuro con el Proyecto de modificación integral de la Ley Provincial, debiera como se expuso en el punto I, desarrollar

en este Proyecto las pautas básicas de las penalidades y regular los recursos y la apelación ante los Organos Judiciales.

4. Creación de un Ente

Este aspecto responde esencialmente al criterio organizado por la Nación al crear la Comisión Nacional de Transporte para administrar el sistema, por Decreto 104/93.

La razón de tal creación obedeció a: "Crear un Ente dotado de aptitud y capacidad para autoadministrarse sobre la base de las pautas que imponga su norma de creación, criterio este posible de ser materializado sobre la base de las pautas de descentralización administrativa."

Para ello resulta necesario crear recursos para que el mismo se autofinancie, y uno de ellos lo constituye la posibilidad de instituir una Tasa tomando como antecedente la Ley Nacional 17233 y sus modificatorias. Sobre este aspecto ya se efectuó un análisis en el punto I.

Lo expuesto básicamente constituye la descripción del marco legal.

III. FORMULACION DE LAS BASES PARA UN ANTEPROYECTO

FORMULACION DE LAS BASES PARA UN ANTEPROYECTO

1. Aprobación de Concesiones de Transporte en la Ley 482

La Ley actual No. 482 de Transporte Terrestre de la Provincia estipula en su art. 2do.: "En todos los casos la explotación deberá obtenerse previa autorización otorgada por el Poder Legislativo o propuesta del Poder Ejecutivo (Art. 101 - inciso 43, Constitución Provincial).

La referencia a la Constitución Provincial prevé: "Autorizar el establecimiento en el territorio de la Provincia de líneas aéreas y fluviales, empresas ferroviarias y de transporte automotor, respetando la jurisdicción municipal respectiva".

El Poder Legislativo cumple sus atribuciones mediante el dictado de leyes, y estas leyes, norman determinada materia, salvo casos especiales.

Es decir salvo ciertos casos que a título de ejemplo podemos mencionar: inc. 23) "Prestar o denegar acuerdo al P.E. en todos los casos de designaciones en que tal medida sea requerida..."; inc. 25) "Tomar juramento al Gobernador y Vicegobernador..."; etc. Salvo esos casos especiales el Poder Legislativo normatiza determinadas materias en forma general.

En estos casos especiales no se trata de funciones legislativas propiamente dichas.

Si observamos la redacción de los incisos del art. 101, en dichos incisos no se ha seguido un método unívoco. Mientras que en los incisos 1), 3), 5), 7), 8), 10), 11), 14), 16), 19), 20), 21), 22), 29), 33), 35), 36), 37), 39), 40), 41), 42), 44) y 47), se refieren al dictado de leyes sobre las materias que menciona, en otros se usa otra expresión. Por ejemplo: inc. 26) "Organizar la carrera Administrativa"; inc. 9) "Aprobar o desechar anualmente las cuentas de inversión de la Administración"; inc. 43) "Autorizar el establecimiento ... de líneas de transporte automotor..."

Este método a llevado a confundir los cometidos del Poder Legislativo, en algunos casos, ya que ninguna duda cabe que vgr. cuando el inc. 26) dice "Organizar la carrera Administrativa" o el inc. 15) "Crear o suprimir empleos...", ello no implica que el Poder Legislativo se abocará a estas tareas en forma permanente o en cada caso concreto, lo que quiere decir es claro, en forma unánime en estos casos, el Poder Legislativo dictará un Estatuto del Personal Administrativo del Poder Ejecutivo y establecerá las reglas para crear y suprimir empleos.

Por lo tanto cuando el inc. 43 se refiere a que el Poder Legislativo autorizara el establecimiento de líneas de transporte, en el que se respete la Jurisdicción Municipal, es meridianamente claro que el mandato constitucional es que las atribuciones del Legislativo son "Autorizar": ¿Cómo? ¿En cada caso?. Es evidente que no, ya que se estaría transformando la función legislativa en administrativa, sin ninguna razón para ello.

Se desnaturalizarían las atribuciones del Poder Legislativo.

Por ello "Autorizar", significa que fijará las reglas para autorizar el establecimiento de líneas de transporte. La Ley que reglamenta el transporte autoriza el establecimiento de líneas de esta naturaleza, conforme a las pautas que determina.

Por lo tanto la Ley 482 en su art. 2do. es impropio y además de difícil aplicación, ya que en cada caso debe expedirse el Poder Legislativo.

Además y conforme a las informaciones recibidas sobre el art. 2do. de la Ley 482, no se recuerda que alguna vez se haya implementado, es decir que el Poder Legislativo haya autorizado la instalación en el territorio de una línea de transporte.

Las empresas que realizan la actividad de transporte sólo tienen en la actualidad permisos precarios.

Es evidente que la situación no sólo es irregular en cuanto a la Administración, sino también para el prestatario del servicio, que tiene que necesariamente hacer inversiones sin una concesión, o sin un permiso consolidado, sin un derecho cierto que lo respalde, todo lo cual trae inseguridad jurídica:

2. Primer Proyecto Modificatorio

Con respecto al proyecto de Ley modificatorio de la Ley

482, que al tiempo de la redacción de estas líneas ya tiene despacho de la Comisión respectiva en la Legislatura de Neuquen; con respecto al art. 2do. ha incurrido a nuestro criterio en otro error.

Han entendido solucionar el "problema" del inc. 43) del art. 101 de la Constitución Provincial con la siguiente metodología: el Poder Ejecutivo otorga la concesión: "ad referendum" del Poder Legislativo.

Este tratamiento no soluciona la situación, y además esta mal entendida la expresión "ad referendum".

No soluciona la situación porque para legitimar la concesión otorgada debe ser aprobada posteriormente por el Poder Legislativo.

Es decir que si se trata de concesiones otorgadas por licitación pública o privada, por ejemplo, parte de las impugnaciones que pueden realizar las empresas excluidas y que debe resolver el Poder Ejecutivo, ello se va a someter, además , al engorroso trámite legislativo con lo cual los derechos del concesionario no se consolidarían hasta que autorice la Legislatura.

Además, ¿que ocurriría si la Legislatura no autoriza la concesión otorgada por el Poder Ejecutivo, cuando la Empresa ya está prestando el servicio?

Son innumerables los conflictos que este procedimiento puede traer aparejado y el derecho indemnizatorio que podría generarse.

Ahora bien, el término "ad referendum" en su correcta expresión significa que el derecho nace o se constituye una vez que haya sido refrendado.

Ello implica que el procedimiento previsto en el proyecto desde el punto de vista estrictamente jurídico es el siguiente: El Poder Ejecutivo otorga la concesión "ad referendum". El comienzo de la concesión, del servicio, no se produce hasta que sea refrendado o autorizado por el Poder Legislativo.

Este procedimiento es impracticable habida cuenta que pasaría un tiempo indeterminado, hasta que sea refrendado por el Poder Legislativo.

Es innecesario suponer los perjuicios a los particulares y al servicio que se podría producir por la demora.

En síntesis ya se aplique el término "ad referendum" de manera impropia, es decir que comience a ejecutarse el servicio antes del refrendo por el Poder Legislativo, o bien que se aplique el término en forma correcta es decir que se espere al refrendo para el inicio del servicio, de cualquiera de las dos maneras las consecuencias atentan contra el fin de la institución del servicio público que se pretende organizar.

3. Nuestra Propuesta de Modificación

Por lo expuesto el art. 2do. de la Ley 482, debe

modificarse a nuestro criterio con la siguiente redacción:

"Se autoriza en el territorio de la Provincia de Neuquen el establecimiento de líneas de transporte automotor con arreglo a las normas de la presente Ley."

Este texto se adecua al texto constitucional y a los cometidos del Poder Legislativo, que es legislar.

Precisamente como hemos dicho por un error metodológico, los incisos del art. 101 de la Constitución Provincial, no responden todos a la misma lógica gramatical. En el inciso 43) debió haber dicho: Dictar leyes sobre el establecimiento de líneas de transporte o reglamentar la autorización para el establecimiento de ...

Lo cierto es que la Constitución puso autorizar, pero de ningún modo puede interpretarse que es una función especial, distinta a la de fijar las reglas generales sobre determinado tema.

Además la autorización de una concesión es una función administrativa, propia del Poder Administrador, constituyendo una atribución otorgada especialmente al Poder Ejecutivo Provincial por el art. 134, inc. 15 de la Constitución de la Provincia al establecer: "Proveer al ordenamiento y régimen de los servicios públicos."

Obviamente otorgar una concesión del servicio público de transporte automotor, está dentro de sus cometidos específicos, ello con arreglo

a las normas que dicte la Legislatura en razón del inc. 43) antes mencionado.

Nos hemos extendido en este tema, ya que es necesario implementar un régimen moderno y eficaz, desprovisto de trabas que no tienen sustento normativo serio.

Posteriormente a la redacción de este Apartado he recibido el texto definitivo de la Ley Provincial No. 2027, modificatoria de la Ley 482, en el que se ha previsto la no intervención posterior de la Legislatura respecto a la adjudicación de servicios, solución correcta coincidente con lo expuesto.

4. Análisis Comparativo de la Ley 482 y su modificatoria la Ley 2027/93 con relación al Decreto Nacional 958/92

A. Ambito de Aplicación y Autoridad de Aplicación

Este aspecto se desarrolla en los primeros cuatro artículos de la Ley 482.

El artículo 1ro. expresa que el ámbito es el de la provincia.

Establece tres (3) excepciones:

a) Los servicios urbanos que se extiendan dentro de cada ejido municipal.

b) Los servicios prestados entre ejidos municipales colindantes y que además revistan las características de un transporte urbano.

c) Los servicios que se presten parcialmente dentro de la Provincia y que correspondan a la Jurisdicción Nacional.

En cuanto a la Autoridad de Aplicación determina que es la Dirección Provincial de Transporte de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos o el Organismo que la reemplace.

Este método es correcto y estimamos que no debe sufrir variaciones en el caso de que se promueva un régimen definitivo.

La opinión vertida sólo tiene una excepción y la misma surge de la primera parte del artículo lro. que comienza así: "El transporte automotor de pasajeros, cargas y encomiendas..."

Esta definición tiene origen en la Ley 12346, y puede dar lugar a confusiones, ya que lo que regula la Ley 482 y su modificatoria es el transporte automotor de pasajeros y no el transporte de cargas.

La expresión pasajeros sólo aparece en los artículos lro., 12 y 15.

Sin embargo del resto del articulado se deduce fácilmente que el marco legal está limitado al transporte de pasajeros.

Entendemos que en este aspecto el método adecuado hubiera sido, como lo hace el Decreto 958/92 en su artículo 10, facultar a los permisionarios del transporte de pasajeros a realizar el transporte de cargas y correspondencia.

Este aspecto está tratado en el artículo 11 de la Ley Provincial que dispone como obligaciones de los permisionarios el de "Aceptar el transporte de personas o efectos que esten autorizados a conducir sin acordar preferencias."

Por lo tanto en un nuevo Proyecto de Ley sería conveniente eliminar la expresión del artículo 1ro. de "cargas y encomiendas", ya que este transporte es adicional y facultativo y lo que se regula en esta Ley es sólo el transporte de pasajeros.

B. Coordinación y Registro

Aspectos regulados por el Decreto 958/92 referentes a la COORDINACION Y REGISTRO que se encuentran agrupados dentro del título I.

En la Ley Provincial la materia del Registro se considera en el Artículo 19 como materia reglamentaria, método este que resulta adecuado ya que la materia es exclusivamente administrativa.

La regulación que efectúa el Decreto 958/93 de esta cuestión es meramente pedagógica y lógicamente obligatoria ya que los requisitos

de inscripción y la agrupación de los mismos se derivan del sentido común y de otras leyes que es necesario cumplir, tales como el Código de Comercio para ejercer el comercio, la inscripción en los Organismos Impositivos, etc.

En cuanto a la coordinación con la Nación, ello está expresamente previsto en el artículo 5to. inciso e) de la Ley Provincial dentro de los cometidos del Poder Ejecutivo: "Procurará igualmente obtener una efectiva coordinación y organización de los servicios provinciales de transportes con los nacionales y la información de normas legales y reglamentarias aplicables."

Así también el artículo 22 de la Ley 482 establece la obligación de coordinar con la Secretaría de Transporte de la Nación, la aplicación del art. 5to. de la Ley 12346.

Con lo expuesto, entonces, la cuestión del Registro y la coordinación están expresamente previstos en la Ley Provincial y deben ser ejecutados y reglamentados por el Poder Ejecutivo.

C. Calidades Técnicas de los Vehículos y Radicación de los mismos

Continuando con el ordenamiento del Decreto 958/92, se prevé en el título VI dos cuestiones, las calidades técnicas de los vehículos del transporte y la radicación de los mismos obligados a estar inscriptos en Territorio Nacional y demostrar el título por el cual lo detenta ya sea comodato, locación, etc.

Respecto a las calidades técnicas de los vehículos, la Ley Provincial prevé en el artículo 11 apartado g) Mantener el material rodante en perfectas condiciones de higiene, conservación y funcionamiento.

También los incisos b), c) y d) del artículo 12 sujeta a los vehículos a la habilitación por el organismo técnico, todo vehículo de más de cinco (5) años debe ser habilitado anualmente y está prohibido el transporte de pasajeros sin la previa habilitación.

Estas normas hacen a la Seguridad del Transporte y están previstas en el Decreto 692/92, al que ya ha adherido la Provincia.

Dada la importancia de estos aspectos se estiman que deben estar previstos en una nueva normativa que se proyecte, dentro del texto de Ley.

No obstante la cuestión genéricamente esta prevista en la Ley y al adherir la Legislatura al Decreto 692/92, puede entonces el Poder Ejecutivo reglamentar este aspecto e incluir otras normas con mayor precisión si lo estima oportuno.

En cuanto al punto de la radicación de vehículos, este aspecto no esta previsto en la Ley Provincial, pero está desarrollado en el Proyecto de Decreto Reglamentario, promoviendo al igual que la Nación pero llevado al ámbito local.

1) Que los vehículos esten radicados en territorio provincial.

2) Que no es necesario para explotar los servicios que los vehículos sean de propiedad, sino que se pueden detentar por otro título que tendrán obligación de demostrar.

Estos aspectos son de esencia reglamentaria y sólo podríamos preguntarnos si la radicación en la provincia no resulta discriminatoria habida cuenta que la Nación es una unidad y que podría considerarse una discriminación que atenta contra el principio de igualdad.

Estimamos que no sería una norma discriminatoria, ya que la radicación en la provincia, aunque los vehículos esten inscriptos en otra jurisdicción, es un trámite sencillo y es una de las formas en que se presume la voluntad cierta de efectuar emprendimientos serios y ciertos en el territorio de la Provincia.

No se está diciendo, los vehículos que se encuentren radicados en otra jurisdicción no pueden ejercer el transporte en la Provincia, se exige que si esas empresas deciden realizar emprendimientos en la Provincia, tendrán que transferir las radicaciones a la Provincia o inscribir los nuevos vehículos en la Provincia.

Tampoco la Ley expresa si los vehículos deben o no ser de propiedad del permisionario, por lo que resulta adecuado el tratamiento que propone el Decreto Reglamentario analógicamente con la Norma Nacional.

D. Clasificación de Servicios

En cuanto al Transporte de Pasajeros titulo en que se definen y regulan los tipos de servicios (Decreto 958/92), veremos en que medida se preveen en la Ley Provincial.

En primer lugar la Ley no define el concepto de Servicio Publico, en un proyecto definitivo sería necesario establecerlo, ya que esta es una calificación doctrinaria y no se encuentra definida en el orden jurídico provincial.

Sin embargo de las obligaciones de los permisionarios, causas de caducidad, etc. surgen sin lugar a dudas los caracteres básicos del Servicio Público que son continuidad, regularidad y obligatoriedad, generalidad y uniformidad; caracteres estos que además han sido expresamente en el Proyecto de Decreto Reglamentario por la Dirección Provincial de Transporte.

Con referencia a la regulación del tráfico libre, transporte turístico y Ejecutivo no se encuentra referencia alguna de estas modalidades en la Ley 482 y su modificatoria.

Sólo hay una referencia al transporte de turismo en el inciso d).

Sin embargo ha sido previsto en el proyecto de reglamento tal como lo hace el Decreto 958/92.

¿En que medida puede el Poder Ejecutivo Provincial regular

este aspecto sin excederse del marco reglamentario?

Lo puede regular por dos razones:

1) La Legislatura ha dispuesto por Ley que el Poder Ejecutivo organice el transporte de pasajeros conforme a los lineamientos generales del Decreto 958/92.

2) La Ley 482 contiene normas que facilitan este tratamiento, veremos:

a) Artículo 5to. de la Ley: Faculta al Poder Ejecutivo a promover la planificación y la ejecución de los servicios de transporte.

Ello implica que el Poder Ejecutivo no se limita solamente a reglamentar los aspectos del servicio público propiamente dicho, sino todos aquellos servicios de transporte de pasajeros que impliquen un necesario control por el Estado y que contribuyan a promover y mejorar el transporte.

b) Artículo 5to. inc. d), que se refiere al desarrollo y coordinación de los servicios en concordancia con los intereses públicos.

c) Artículo 9no. Que sienta el principio que los permisos no tendrán carácter exclusivo.

Estas normas permiten, como está proyectado, incluir los servicios de tráfico libre en el Decreto Reglamentario.

No obstante debe señalarse lo siguiente, en primer lugar sería conveniente que en el futuro estas disposiciones dispersas en la Ley sean agrupadas de manera tal de darles mayor coherencia y que se clarifiquen y regulen genéricamente en una Ley.

En segundo lugar, sería conveniente, como ya lo hemos expuesto, a fin de evitar recursos, reclamos o litigios, que puedan resultar onerosos para el Estado Provincial, se minimicen estos riesgos, y para ello en nuestra opinión, debe condicionarse en el Proyecto de Decreto Provincial, artículo 41, la renovación automática de los permisos vigentes, agregándole a dicho artículo un párrafo 2do.

"La renovación de los permisos vigentes no tendrá carácter automático, los prestatarios actuales deberán requerir a la Autoridad de Aplicación dicha renovación, demostrando el cumplimiento de los requisitos previstos en este Decreto y los que en virtud de este se le exijan. Cumplidos los mismos, se producirá la renovación desde la fecha de vigencia del presente."

E. La Regulación del Servicio Público propiamente dicho siguiendo el ordenamiento del Decreto 958/92, vinculándolo con la Ley 482 de la Provincia.

En el Decreto 958 se regula en ocho (8) artículos estas disposiciones, se encuentran tituladas y ese será el método que seguiremos para desarrollarlo.

a) Permisos:

Los permisos se acuerdan en la Ley Provincial (art. 8vo.) por un plazo no mayor de cinco (5) años, los que podrán ser renovados.

El Decreto 958, establece un plazo de 10 años.

Este Decreto también le otorga al concesionario el derecho a acceder a servicios de Trafico Libre.

La Ley no regula esta materia pero el Proyecto reglamentario ha seguido la misma técnica del Decreto Nacional.

b) Adecuación del Permiso

Consiste, de acuerdo al Decreto 958/92, en la facultad de la Autoridad de adecuar cada permiso a las exigencias de frecuencias, horarios o capacidad necesarias de acuerdo a las variaciones observadas en la oferta de servicios o en las demandas de transporte.

El artículo 14 de la Ley 482 Provincial estipula que "cuando las lineas en servicio resulten notoriamente insuficientes para la demanda real de transporte, la Autoridad de Aplicación autorizará nuevos prestadores, licitándolo en forma pública o privada. Se deberá permitir la participación en la licitación del prestador existente, sin ningún tipo de prioridad o preferencia para el acto."

Esta regla parece contradecir en principio la Adecuación de los Permisos establecida en el Decreto 958/92 y en el Proyecto Reglamentario de la Ley Provincial.

Si bien la redacción de la norma puede dar lugar a equívocos, la inteligencia de la misma, y del régimen de permisos es la siguiente:

Adjudicada que sea una concesión se obliga el permisionario a cumplir y satisfacer el servicio de conformidad a ciertas frecuencias mínimas que le fija la Autoridad de Aplicación.

Ello no implica impedir al permisionario incrementar el número de vehículos y de frecuencia, en la medida que ello resulte necesario. De esta forma cumpliría acabadamente sus obligaciones.

De ello se infiere que el supuesto de la norma es otro, y se tipifica en el caso de que el permisionario, si bien cumple con los servicios de frecuencia autorizados, los mismos se tornan insuficientes por la demanda y el permisionario no los cubre espontáneamente, circunstancia que habilita a la Autoridad para cubrir esta insuficiencia conforme a lo prescripto en el artículo 14 de la norma.

Propuesta

Por lo expuesto, en una reforma de la Ley se considera necesario para que el fin de la norma cobre claridad, en primer lugar redactar

el principio que sería el que el permisionario puede ampliar por propio derecho la frecuencia y número de vehículos dentro de la línea del servicio concedido y la Autoridad debe autorizar y ampliar el servicio (principio del Decreto 958/92 en cuanto la adecuación de permisos) y posteriormente incluir el artículo 14 para el caso de que espontáneamente el permisionario no haya cubierto las necesidades.

También en este capítulo debe agregarse el concepto del artículo 7mo. de la Ley Provincial, ya que en el caso de ampliación, debe integrarse la caución, pero como este artículo se refiere a todos los casos, la ubicación correcta debiera implementarse en un capítulo de disposiciones complementarias.

El Proyecto Reglamentario no prevé la integración del 2% como garantía, a que se refiere el Artículo 7mo. de la Ley 482 para los servicios de tráfico libre que compitan con servicios públicos, aspecto este que a nuestro criterio debe regularse expresamente en este proyecto.

Es en este capítulo que corresponde asimismo insertar el artículo 15 de la Ley Provincial ya que hace a la adecuación del permiso.

c) Declaración de Servicio Público

Este título responde al artículo 20 del Decreto 958/92 y que se recoge en el artículo 23 del Proyecto Reglamentario Provincial, se encuentra expresamente establecido en la Ley Provincial: Art. 5to., inc. d): "Desarrollará y coordinará los servicios..." y el artículo 9no. segundo párrafo.

Entendemos que este aspecto no es absolutamente necesario que figure en la Ley, porque resulta implícito, en la forma legal.

Propuesta:

Sin embargo es conveniente insertar como inciso a) del artículo 5to. de la Ley; "Establecerá los nuevos servicios públicos..."

Este artículo podría denominarse, Facultades enunciativas del Poder Ejecutivo.

d) Otorgamiento, Vigencia y Renovación de Permisos

Ya hemos analizado este aspecto en la Parte I 2 A de este trabajo, y nos remitimos a lo expuesto.

Cabe sin embargo efectuar un análisis comprensivo de la Ley Provincial, el Decreto Reglamentario Nacional 958/92 y el Proyecto de Reglamento Provincial.

Hemos señalado en la Parte I lo siguiente: "Para la Ley Provincial el acceso en el carácter de permisionario de un servicio público de transporte automotor debe ser mediante Licitación Pública o Privada."

"Para el Decreto 958/92 para ser permisionario de un Servicio Público, puede accederse mediante dos maneras": en forma directa,

cuando no hay más interesados, por Licitación Pública, cuando hay más interesados que el servicio a cubrir y además puede competir, con otro servicio público, en virtud del sistema de Tráfico Libre.

La norma de la Ley Provincial es el artículo 9no. y del Decreto 958/92 son los artículos 22 y 14.

También las Autoridades Provinciales han elaborado un Proyecto de Decreto Reglamentario adoptando estas normas, y en lo que respecta al otorgamiento de permisos expresa en el artículo 24: "La Autoridad de Aplicación otorgará los permisos para la explotación de servicios públicos a los transportistas que satisfagan los requerimientos establecidos por el presente y aquellos que se establezcan respecto del servicio público a otorgar, cuando considere que las necesidades del transporte así lo requieran."

"Los requisitos que determine la Autoridad de Aplicación no podrán limitar el ingreso al mercado de nuevos prestadores."

"El otorgamiento de los permisos podrá efectuarse a través de la licitación pública en aquellos casos en que la Autoridad de Aplicación lo considere necesario."

"En este caso y a los efectos de la adjudicación de los permisos, los pliegos de bases y condiciones deberán contener pautas ajustadas a la conveniencia de favorecer el mejoramiento de la calidad de los servicios, la reducción de las tarifas y el incremento de la oferta."

Este Proyecto Reglamentario si bien sigue los lineamientos del Decreto 958/92, se diferencia fundamentalmente en que la opción de llamar a licitación pública para el Decreto Nacional es cuando el número de prestatarios interesados excede las necesidades del servicio a cubrir y para el Proyecto Provincial la opción de llamar a licitación es cuando las Autoridades lo consideren conveniente.

La redacción es clara y precisa en el Proyecto Provincial, sólo cabría agregar que esta norma reglamentaria es conveniente a los fines metodológicos pero nada agrega o reglamenta respecto a los claros postulados de la Ley Provincial.

Con respecto a que la Autoridad Provincial podrá llamar a Licitación Pública, es una de las alternativas, la otra es la Licitación Privada y ello surge de los artículos 9 y 14 de la Ley 482.

Ya hemos hecho referencia, en la parte I, a que la Ley Provincial no impide el establecimiento del sistema de Trafico Libre.

Conforme a lo expresado en este punto y a lo largo de este trabajo se sugiere, en esta oportunidad que se presenta, agregar a esta reglamentación, en el artículo 2do, un párrafo final: "Asimismo, la Autoridad de Aplicación queda facultada para incluir en los pliegos referidos, servicios que resulten rentables, combinados con la obligación de cumplir servicios no rentables."

Esta norma debería, asimismo, incluirse en el Proyecto de

Ley definitivo.

La vigencia y renovación de los permisos, fue prevista en el Decreto Nacional como automática y en el Proyecto Reglamentario Provincial, prácticamente igual, salvo en el caso de las situaciones de caducidad.

Al respecto hemos dicho en la parte I A, que habría que condicionar la vigencia de los permisos, a la aceptación del sistema de Trafico Libre, a fin de evitar reclamos posteriores. Así se sugiere.

En cuanto a los permisos vigentes (que se trata de una norma transitoria), habría que agregarle la condición expuesta.

En cuanto a la renovación de los permisos, la cuestión se encuentra muy bien regulada en el artículo 8vo. de la Ley que debe ser incorporado tal como está en un Proyecto de Ley definitiva.

Es pertinente transcribir este artículo:

"Los permisos no se acordarán en ningún caso por un plazo mayor de cinco (5) años y podrán ser renovados por un término igual al acordado, según lo establecido en el artículo 2do. de la presente Ley, salvo que mediaren las circunstancias siguientes:

1) Graves deficiencias en los servicios por infracciones comprobadas.

2) Que la empresa haya incurrido en reiterados accidentes culpables, que evidencian verdadera peligrosidad."

El Proyecto de Decreto Reglamentario expresa que no se renovaran los permisos si existen causales que aconsejen la caducidad.

En este aspecto no coincidimos con el Proyecto de Decreto, tan clara es la Ley que no necesita reglamentación, pero a fin de seguir un orden metodológico debió haber expresado: "Los permisos podrán ser renovados a su vencimiento conforme a lo prescripto en el artículo 8vo. de la Ley 482."

Entendemos que este debería ser el concepto por cuanto si se dan las causales de caducidad, es obvio que no puede haber renovación y además las causales que impiden la renovación prescriptas en los incisos a) y b) del artículo 8vo. de la Ley no son causales de caducidad.

e) Obligaciones del Permisionario

Estas obligaciones se encuentran detalladamente reguladas en el artículo 11 de la Ley 482, a las que deben agregarse la de presentar un seguro de caución equivalente al 2% del valor del parque automotor conforme a lo establecido en el artículo 7mo. y las que se imponen en virtud de las conductas que traen aparejada caducidad en los términos del artículo 17.

5. Propuestas para un Proyecto de Ley Definitiva de Transporte Automotor

1ro) Seguir en lo posible en la redacción el método básico del Decreto Nacional 958/92 y en su caso el del Decreto 1494/92 y Decreto 692/92 en lo pertinente.

2do) Conforme a la política legislativa que se considere mas conveniente elegir entre esta alternativas respecto a la inclusión del Transporte de cargas:

a) No incluir el transporte de cargas, en cuyo caso debe eliminarse la referencia a "cargas y correspondencias" del artículo 1ro. de la Ley 482.

b) Incluir el transporte de cargas, en este caso debe permanecer el artículo 1ro. tal como está y dividir la Ley en tres (3) partes: Transporte de Pasajeros, Transporte de cargas y Disposiciones comunes y complementarias.

Las comunes son aplicables a ambos medios.

3ro) En cuanto a las disposiciones que deben incluir el aspecto referente al transporte de pasajeros, estimamos que deben ser las siguientes:

a) Ambito de aplicación y Autoridad de Aplicación.

La opinión ya se expreso en el punto 4 inciso a) de este titulo y a ella nos remitimos.

En síntesis deben mantenerse los cuatro primeros artículos, subtitulando cada uno de ellos por razones metodológicas e ilustrativas.

Debería eliminarse el concepto "públicos" del artículo 4to., toda vez que el punto debe referirse también a los otros servicios que no son públicos (libre, turismo, ejecutivo).

Estas normas pueden aplicarse al transporte de cargas.

b) El Registro Provincial.

Este punto sería conveniente tratarlo en forma separada, como disposiciones comunes, en el que se clarifiquen las distintas categorías del Registro (Decreto 958/92), inclusive los de carga , incluyendo las normas de los artículos 10 (Inscripción) y 12 (transporte de cargas) del Decreto 1494/92.

Estas normas deben adaptarse al Regimen Provincial, por ejemplo la referencia del artículo 12 a la Tasa de Fiscalización de Transporte, aún no ha sido instaurada en el ámbito local.

En cuanto a la información a registrar, la misma no debe ser incluída en un Proyecto de Ley, porque es meramente reglamentaria.

c) Calidades tecnicas.

La cuestión referente al material rodante es conveniente que figure en la Ley, conjuntamente con una referencia a la aplicación en lo pertinente a las normas del Decreto 692/92, a los que ha adherido la Provincia.

Si bien como hemos dicho en este aspecto resulta adecuado lo proyectado en el Proyecto de Decreto Reglamentario, sería útil que este referenciado en la Ley.

d) En cuanto a los Operadores del Servicio, estimamos que es un aspecto sujeto a la reglamentación.

e) En cuanto a la Regulación de los Servicios. Es adecuado que el Proyecto efectúe las definiciones de cada servicio, tal como lo efectúa la reglamentación o bien referirse concretamente a ellos y dejar para la reglamentación los aspectos puntuales.

Es esencial que se defina en la Ley el Servicio de Trafico Libre, por las consecuencias que conlleva respecto al Servicio Público.

4to) Regulación del Servicio Público.

Debe en primer lugar consignarse el concepto del artículo 8vo. de la Ley.

Seguidamente debiera incluirse el concepto del artículo 20 del Proyecto Reglamentario, y a continuación el concepto del artículo 9no. respecto a la no exclusividad.

Posteriormente correspondería incluir los artículos 14 y 15 de la Ley Provincial, que entendemos cobran mayor coherencia en esta ubicación.

En orden numérico deben consignarse luego de estos artículos lo previsto en el artículo 7mo. de la Ley Provincial, y si bien este punto debería figurar en disposiciones comunes porque es aplicable en cuanto a la integración del 2% a los servicios públicos y a los de tráfico libre que compiten con ellos.

Asimismo y a continuación correspondería incluir:

- * Obligaciones del permisionario. Artículo 11 con el agregado de un inciso que incluya las complementarias que imponga la Autoridad de Aplicación en virtud de las disposiciones legales.

- * Obligaciones respecto a los vehículos. Artículo 12, este punto también puede estar incluido en el punto de Calidades Técnicas.

El artículo 20 de la Ley debe consignarse a continuación porque es coherente con el 12.

- * Seguidamente se consignan las caducidades, que se encuentran en el artículo 17 de la Ley.

- * Por último, el artículo 5to. de la Ley que se refiere a

las facultades de la Autoridad de Aplicación.

5to) Servicios de Trafico Libre, Turismo y Ejecutivo.
Hemos dicho que deben definirse en el Proyecto de Ley.

Con respecto a los servicios de tráfico libre, sólo debe incluirse el deber de continuidad y la comunicación previa que se desarrollan en el Proyecto de Decreto, los otros aspectos deben remitirse a la reglamentación.

Los servicios ejecutivos sólo deben ser definidos, el resto de la normativa debe surgir de la reglamentación y normas de la Autoridad de Aplicación.

En el transporte de turismo, las modalidades y clasificacion son materia reglamentaria.

6to) Transporte de cargas.

Si se decide regular este tipo de transporte, deben incluirse los conceptos generales no reglamentarios, consignar el concepto de libre competencia que por lo tanto no están sujetos a otorgamiento de permisos.

Las modalidades y requisitos de la registración, deben incluirse en una reglamentación.

Es conveniente incluir las obligaciones de transportistas, seguros y responsabilidades, conforme a las pautas del Decreto 1494/92.

Además consignar las obligaciones y responsabilidades remitiéndose a las normas del Decreto 692/92.

7mo) Penalidades.

Como ya hemos expresado el Proyecto de Ley debe contener un capítulo de penalidades que prevea montos mínimos y máximos y garantice los Recursos Administrativos y Apelaciones ante la Justicia para garantizar el Derecho de Defensa.

La sola mención de que el Poder Ejecutivo elaborará un régimen de penalidades no resulta suficiente como ya lo hemos dicho en otra parte de este escrito.

8vo) Tasa de Transporte.

A este punto ya nos hemos referido en la parte I y podría incluirse en la Ley definitiva consignando los destinos de este recurso.

Los obligados al pago deberían ser todos los que se registran en la Dirección de Transporte.

9no) Otro aspecto que puede agregarse a la Ley es facultar a la Autoridad a licitar servicios públicos rentables con la obligación de cumplir, asimismo, servicios no rentables.

IV. POSIBILIDAD DE REGULAR EL TRANSPORTE LACUSTRE, AEREO Y FERROVIARIO

POSIBILIDAD DE REGULAR EL TRANSPORTE LACUSTRE, AEREO Y

FERROVIARIO

En primer lugar y de conformidad a las normas constitucionales, la provincia tiene atribuciones para regular estos medios de transporte.

La necesidad de una regulación de determinadas actividades debe ser manifiesta, el Estado interviene o tiene la obligación de intervenir por razones de seguridad, de contralor, ejerciendo sus facultades de policia.

El Contrato de Transporte, cualquiera sea el medio que se utilice, es comercial por definición, conforme al artículo 8vo. del Código de Comercio y está regulado, desde el punto de vista del contrato, en el Código citado, los Contratos de Transporte terrestre de cargas y en la Ley de Navegación que integra dicho Código, el transporte por agua. En cuanto al Transporte Aéreo, su regulación surge del Código Aeronáutico.

En cuanto a las cuestiones básicas que hacen a la seguridad del transporte terrestre, ya están reguladas actualmente en el Decreto 692/92; en cuanto al transporte por agua, en la Ley de Navegación; y en cuanto al transporte aéreo, en el Código de Aeronáutica.

En lo que hace al transporte por agua y aéreo, las Autoridades de seguridad, son nacionales, y específicas, con gran experiencia y medios que por sus características deben intervenir en el orden Nacional con adhesión de las Provincias. Las Autoridades Provinciales deben en este aspecto

cumplimentar y coadyuvar con la normativa Nacional.

En cuanto a la regulación de los servicios de pasajeros y de cargas, en lo que se refiere al transporte por agua, la Provincia no ha puesto de manifiesto que surja la necesidad.

En este aspecto debe primar una norma básica, el transporte por agua de pasajeros sólo debe estar sujeto al cumplimiento de normas de seguridad, de lo contrario no puede ser autorizado; estas normas de seguridad debe aplicarla la Provincia conforme al asesoramiento que se solicite a la Prefectura Naval Argentina y a la emisión de los certificados de seguridad, que debe poseer la embarcación.

La regulación de otro tipo de cuestiones como frecuencias horarias, tarifas, etc. nos parece una regulación anticipada e innecesaria por cuanto aún no se ha creado la necesidad.

La Dirección Nacional de Parques Nacionales, dentro de su jurisdicción no promueve estas actividades y sólo se limita a autorizarlas en la medida que no lesione el ecosistema, que es el objetivo esencial de este Organismo, dejando librado al transportista la fijación de horarios, tarifas, etc.

El transporte aéreo dentro del ámbito de la Provincia puede ser regulado específicamente por las Autoridades Provinciales, coordinando el mismo con el Gobierno Nacional, a efectos de evitar superposiciones perjudiciales que se otorguen en su jurisdicción respecto a las nacionales.

Estas superposiciones, deben entenderse en el sentido de que atenten contra la seguridad de la navegación aérea.

Teniendo en cuenta, sin embargo que la Provincia tiene una línea aérea propia y estatal, y que la misión y funciones que tiene asignada la Dirección Nacional de Transporte y la Dirección de Transporte Aéreo, respecto a la realización y coordinación de planes de regionalización del transporte aéreo, etc., las relaciones con respecto a la línea aérea provincial se instrumentan en instrucciones o asesoramiento por medio de las autoridades competentes.

No obstante las normas de regulación del transporte aéreo en caso de que las autoridades requieran su implementación deben surgir de una necesidad concreta que no ha sido puesta de manifiesto aún por las Autoridades Provinciales.

En lo que se refiere al transporte por ferrocarril, en el caso de que en el futuro se realice transporte interno de pasajeros y/o carga, la Provincia podrá reglamentarlo tomando como antecedente la profusa legislación vigente en la materia, sin embargo de concretarse el proyecto del Ferrocarril Transandino, la reglamentación corresponderá a la Nación y a los Convenios bilaterales que deben suscribirse con Chile.

V. INTRODUCCION ANTEPROYECTO DE LEY PROVINCIAL DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS

V. INTRODUCCION ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y DE CARGAS.

El Anteproyecto que se formula a continuación responde a los criterios enunciados en la primera etapa en la que se analizan las bases del mismo.

Se planteaba allí el interrogante sobre si, la intención de las Autoridades Provinciales era incorporar o no un Régimen de Transporte de Cargas, habida cuenta que la Ley 482 de la Provincia no lo tenía previsto.

Las Autoridades de la Dirección Provincial de Transporte en mi última visita, accedieron a que se incluyan las cargas.

Debe tenerse en cuenta que la Legislatura de la Provincia ha adherido al Régimen de Desregulación del Transporte de Cargas, así como el de Pasajeros.

Con estas premisas el Anteproyecto que se agrega incluye el Transporte de Pasajeros conforme a las modalidades previstas en el Decreto Nacional 958/92, y el Transporte de Cargas conforme a las modalidades y a los principios de libre competencia previstos en el Decreto Nacional No, 1494/92.

Estas disposiciones, si bien fueron dictadas por Decretos del Poder Ejecutivo Nacional, como ya lo hemos analizado, son de esencia legislativa y deben ser sancionadas por Ley. En este caso, por Ley Provincial,

habida cuenta de la jurisdicción de que se trata.

También se ha tomado como regla básica, las disposiciones de la Ley 482 para formular el Anteproyecto.

El Anteproyecto en lo que respecta al transporte de pasajeros tiene como herramienta esencial de la desregulación el denominado Servicio de Tráfico Libre, que permite la competencia entre aquellos transportistas que ya sean permisionarios de Servicios Públicos, para competir entre si, el uno en el mismo recorrido del otro, pero sin sujetarse a las tarifas, horarios, etc. del permisionario.

Esta herramienta esencial se desnaturalizaría en la medida que no se aplique tal como está regulada, sino que se la haga depender de autorizaciones de la Autoridad de Aplicación sujetas a condiciones de la línea. Por ejemplo que se permita a la Autoridad de Aplicación juzgar sobre si se permite o no determinado Tráfico Libre, y la Autoridad pueda discriminar negando dicho tráfico porque la línea está saturada.

Si así se hiciera caería todo el sistema y se habría perdido la oportunidad de modernización del parque automotor, reducción de tarifas y mejoramiento de todos los servicios de transporte. También ocurriría esto si se discriminaría con respecto al tipo de vehículos para ejercer el Tráfico Libre.

El Anteproyecto también incluye las normas de esencia legislativa esenciales que deben preceder al Regimen de Penalidades que

desarrolle el Poder Ejecutivo por Decreto. Estas reglas se han incluido basadas en la Ley Nacional 21844.

1. LEY PROVINCIAL DE TRANSPORTE

ARTICULO 1ro.: Apruébase el Régimen Provincial de Transporte de Pasajeros y de Cargas, cuyas disposiciones se considerarán incorporadas a la presente y se observarán como Ley de la Provincial de Neuquén.

ARTICULO 2do.: El Régimen que se aprueba entrará en vigor a partir de la promulgación de la presente y se aplicará aún a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes.

ARTICULO 3ro.: Derógase la Ley 482, modificada por la Ley 2027, y toda otra disposición que se oponga al Régimen aprobado en el Artículo 1ro.-

ARTICULO 4to.: De forma.

2. REGIMEN PROVINCIAL DE TRANSPORTE

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1ro. - AMBITO DE APLICACION:

El Transporte por Automotor de Pasajeros y de Cargas que se desarrolle en el ámbito de la jurisdicción de la Provincial del Neuquen, se regirá por el presente Régimen.

Queda excluída de la aplicación del presente el transporte de pasajeros en los siguientes casos:

a) Cuando se preste parcialmente dentro de la Provincia y corresponda a jurisdicción Nacional.

b) Cuando se extiendan dentro de cada éjido municipal.

c) Cuando los éjidos municipales sean colindantes y tales servicios revistan características propias de un servicio urbano, en cuyo caso los Municipios podrán convenir un Régimen propio y la aplicación y fiscalización del mismo, ello no implica otorgamiento de permisos, los cuales quedan reservados a las facultades de la Autoridad de Aplicación de la presente.

ARTICULO 2do. - COORDINACION:

La Provincia coordinará los servicios de su jurisdicción con los de jurisdicción Nacional, de modo de lograr una mayor eficiencia en la organización y fiscalización, para lo cual el Poder Ejecutivo podrá celebrar acuerdos o convenios.

ARTICULO 3ro. - REGISTRO PROVINCIAL:

Las personal físicas o jurídicas que realicen actividades de Transporte Automotor de Pasajeros y de Cargas dentro del ámbito de aplicación del presente Régimen deberán inscribirse en el Registro respectivo conforme a las normas que fige la Reglamentación y la Autoridad de Aplicación, debiendo cumplir, asimismo, los siguientes requisitos:

a) Poseer domicilio real en la Provincia.

b) Los vehículos que integran el parque móvil de aquellos que realicen actividades de transporte previstas en este Régimen, deberán estar radicados y matriculados en el territorio de la Provincia, debiendo renovar esta matriculación anualmente.

ARTICULO 4to. - MATERIAL RODANTE - CUALIDADES TECNICAS:

Las cualidades técnicas de los vehículos que se afecten al Transporte Automotor de Pasajeros y de Cargas deberán observar las normas que en

general se dicten para la jurisdicción Nacional, con las modificaciones que al respecto dicte el Poder Ejecutivo Provincial y determine la Autoridad de Aplicación, en especial con relación al diseño, pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad.

Las normas que se dicten deberán tener especialmente en cuenta la preservación de la seguridad de tránsito y del medio ambiente.

ARTICULO 5to. - SEGURO OBLIGATORIO:

Todo vehículo de pasajeros y de carga, incluye acoplados y semiacoplados, debe estar cubierto por un seguro, que cubra daños causados a terceros, incluidos los transportados y personal de conducción.

El seguro deberá contener la obligación del asegurador de hacerse cargo del pago inmediato de los gastos de sanatorio y velatorio de terceros, sin perjuicio de los derechos que posteriormente se puedan hacer valer.

El costo de este seguro se cargará a gastos de explotación y en ningún caso las tarifas serán incrementadas mediante adicional o en otra forma, con destino a este rubro.

ARTICULO 6to. - FACULTADES DE LA AUTORIDAD DE APLICACION:

El Poder Ejecutivo, por medio de la Autoridad de Aplicación, promoverá la planificación y organizará los Servicios de Transporte

de Pasajeros y especialmente:

a) Asegurará la prohibición de los actos o conductas que limiten, restrinjan o distorsionen la competencia o que constituyan abuso de una posición dominante de modo que pueda resultar perjuicio para el interés general.

b) Otorgará los permisos, determinará recorridos, frecuencias, horarios y tarifas máximas, en los casos de servicios públicos de transporte de pasajeros.

c) Otorgará las autorizaciones, habilitaciones, recibirá las comunicaciones y efectuará las registraciones, conforme al servicio de transporte automotor de que se trate.

d) Proyectará y asegurará servicios permanentes, eficientes y que promuevan la disminución de las tarifas.

e) Reglamentará la forma y requisitos de las solicitudes de los permisos.

f) Organizará el Registro Provincial de Transporte Automotor de Pasajeros y de carga, con arreglo al presente Régimen y su Reglamentación.

g) Ejercerá el Poder de Policía del presente Régimen y su Reglamentación, aplicando el Régimen de Penalidades respectivo.

h) Determinará el tipo y condiciones del material rodante, incluso lo referente a inspección, reparación y renovación.

i) Dictará disposiciones referentes a las funciones de contralor y sistemas de contabilidad que deban llevar obligatoriamente las personas físicas o jurídicas que ejerzan la actividad de transporte automotor en sus distintas modalidades.

j) Dictará las normas aclaratorias y complementarias de la Reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo Provincial.

TITULO II

TRANSPORTE DE PASAJEROS

CAPITULO I - DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 7mo. - CLASIFICACION:

El Transporte Automotor de Pasajeros se clasifica en:

a) Servicio Público.

b) Servicio de Tráfico Libre.

c) Servicios Ejecutivos.

d) Servicios de Turismo.

ARTICULO 8vo. - TRANSPORTE DE CARGAS Y CORRESPONDENCIA:

Las Empresas de Transporte de Pasajeros pueden realizar Transporte de Cargas y Correspondencia, en los compartimentos habilitados a tal efecto en los mismo vehículos destinados al Transporte de Pasajeros, de acuerdo a la Reglamentación que a tal efecto establezca la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 9no.:

Los Servicios de Transporte de Pasajeros estarán sujetos a las siguientes disposiciones:

a) Sólo podrán ser realizados a través de Ómnibus, micro-Ómnibus o colectivos, según las siguientes características:

* Colectivos: Vehículos con capacidad mínima de nueve (9) asientos.

* Micro-ómnibus: Vehículos con capacidad de hasta veinte (20) asientos.

* Omnibus: Vehículos con capacidad mayor a los veinte (20) asientos.

b) Todo vehículo antes de ser habilitado para el Servicio de Transporte de Pasajeros, debe ser inspeccionado y aprobado por el organismo técnico respectivo, designado por el Poder Ejecutivo, quién autorizará su habilitación, sin éste requisito no podrá efectuarse el transporte.

c) Todo vehículo con más de cinco (5) años de antigüedad, a contar de la fecha de su habilitación, deberá ser sometido a una inspección anual especial, a los efectos de que el organismo técnico competente determine si está en condiciones de seguir prestando servicios.

d) Queda prohibido el Transporte de Pasajeros en vehículos que no están destinados y habilitados a ese objeto.

ARTICULO 10mo. - SEGURO DE CAUCION:

Cuando se otorguen, renueven, amplien, reduzcan o modifiquen permisos de explotación de Servicios de Transporte de Pasajeros en sus distintas clasificaciones, los adjudicatarios y prestatarios de los mismos deberán presentar a la Autoridad de Aplicación en las condiciones que ésta determine, un seguro de caución en garantía de cumplimiento de sus obligaciones y penalidades a que diera lugar la aplicación de la presente Ley, su Decreto Reglamentario y el Régimen de Penalidades.

El monto asegurado en este concepto, equivaldrá a un porcentaje sobre el valor total del parque automotor afectado al servicio, que

será determinado por la Autoridad de Aplicación en función:

a) Del carácter de la posesión de los vehículos, especialmente si se trata de propiedad de la Empresa o se detenta en virtud de otro título.

b) Del tipo de Servicio a realizar: Público, Tráfico Libre, Ejecutivo y Turismo.

CAPITULO II - SERVICIO PUBLICO

ARTICULO 11ro. - CARACTER Y DEFINICION:

Constituye Servicio Público de Transporte de Pasajeros, aquel que la Autoridad de Aplicación considere necesario darle este carácter, debiendo cumplirse con continuidad, regularidad, generalidad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

ARTICULO 12do. - PERMISOS, RENOVACION:

La explotación del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros será adjudicada a través de un permiso previo, cuya vigencia tendrá un plazo que, en ningún caso, exceda los cinco (5) años y podrá ser renovado por un término igual a su vencimiento. salvo que mediaren las circunstancias siguientes:

a) Graves deficiencias en el cumplimiento de las infracciones reiteradas.

b) Que la Empresa haya incurrido en reiterados accidentes culpables, que evidencien verdadera peligrosidad.

ARTICULO 13ro. - OBLIGATORIEDAD Y BENEFICIOS DEL PERMISO:

La adjudicación de un permiso bajo el régimen de Servicio Público, implicará para el permisionario la obligatoriedad de prestar el mismo en las condiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación, y en el caso de que el Poder Ejecutivo lo determine, le permitirá acceder, en libertad de condiciones, a la explotación de cualquier Servicio de Trafico Libre.

ARTICULO 14to. - AUTORIZACION DE TRANSFERENCIA:

Los permisos no podrán ser negociados, transferidos a terceros, ni los permisionarios fusionarse con otros o arrendar su Empresa sin consentimiento expreso de la Autoridad de Aplicación.

La Transferencia o arriendo no podrá autorizarse si no se ha estado por lo menos dos (2) años en efectiva explotación regular, a la fecha de la solicitud.

ARTICULO 15to. - OTORGAMIENTO DE PERMISOS:

La Autoridad de Aplicación otorgará los permiso para la

explotación de Servicios Públicos, efectuando previamente los llamados a Licitación Pública o Privada, de acuerdo a las características del servicio a conceder y conforme a los requisitos que establezca.

Los permisos no tendrán carácter de exclusividad.

Los pliegos de Bases y Condiciones deberán contener pautas ajustadas a la conveniencia de favorecer el mejoramiento de la calidad de los servicios, la reducción de las tarifas y el incremento de la oferta.

Podrán además establecer cláusulas penales, pautas que promuevan el transporte en zonas de baja rentabilidad estableciendo convenios, en su caso con los municipios interesados.

ARTICULO 16to. - ADECUACION DEL PERMISO:

La Autoridad de Aplicacion podrá adecuar en cada permiso las exigencias de frecuencias, horarios o capacidad de transporte de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en la demanda de transportes.

Cuando las líneas en servicio resulten notoriamente insuficientes para la demanda real de transporte y el o los permisionarios no hayan cubierto estas necesidades, la Autoridad de Aplicación podrá incorporar nuevos prestadores para la explotación de estos servicios, licitándolos en forma pública o privada, permitiendo la participación en la licitación de los prestadores existentes, en igualdad de condiciones.

ARTICULO 17mo. - SOLICITUD DE ADECUACION:

Los permisionarios podrán solicitar la reducción parcial del servicio cuando la disminución de la demanda de pasajeros llegue al CINCUENTA POR CIENTO (50%), notoria en épocas normales, datos que deberán concordar con las estadísticas administrativas y con las verificaciones que realice a tal efecto. Comprobadas que sean estas circunstancias, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar la reducción de los servicios, siempre que no afecte las necesidades de los usuarios.

ARTICULO 18vo. - SUBSANAR INCONVENIENTES:

Las Empresas permisionarias deberán estar en condiciones de subsanar de inmediato cualquier interrupción de los servicios por mal funcionamiento de sus vehículos u otras causas, a cuyo efecto deberán poseer como mínimo un vehículo de reserva por cada cinco (5) unidades en perfecto estado de conservación y circulación, además de los necesarios normalmente. Excepto el caso de los permisionarios de un sólo vehículo, toda Empresa deberá tener por lo menos una unidad de auxilio.

ARTICULO 19no. - OBLIGACIONES:

Son obligaciones de los permisionarios.

a) Aceptar el transporte de personas o efectos que estén autorizados a conducir sin acordar preferencias.

b) No cobrar una tarifa superior a la máxima establecida en cada caso por la Autoridad de Aplicación.

c) Realizar el transporte con los recorridos, horarios y velocidades autorizadas.

d) Suministrar al Poder Ejecutivo los datos estadísticos que le sean requeridos sobre la marcha financiera de la Empresa.

e) Asegurar los riesgos inherentes al transporte, como así también los de su personal y terceros, el costo real de este seguro se cargará a gastos de explotación y en ningún caso las tarifas serán incrementadas mediante adicional o en otra forma con destino a este rubro.

f) Utilizar exclusivamente las unidades afectadas al servicio que se preste, no pudiendo reemplazarlas, salvo autorización expresa de la Autoridad de Aplicación.

g) Someter periódicamente a consideración de la Autoridad de Aplicación, y en la fecha que ésta determine, las tarifas y horarios a regir en cada temporada, para su aprobación.

h) Llevar la contabilidad de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio y a las normas que dicte la Autoridad de Aplicación.

i) Transportar gratuitamente a los agentes de policía

uniformados y a los escolares de zonas rurales hasta el punto de recorrido más cercano al establecimiento educativo al que concurran, limitándose esta obligación a aquellos que tengan su residencia y/o concurran a establecimientos escolares fuera de los éjidos municipales.

j) Recibir órdenes oficiales para el transporte de personas a costa de la Provincia.

ARTICULO 20mo. CADUCIDADES:

Los permisos serán declarados caducos por la Autoridad de Aplicación, en los siguientes casos y en los que determine el régimen de Penalidades.

a) Cuando se retarde la iniciación de los servicios en más de QUINCE (15) días del término fijado por la autorización;

b) Cuando por causas imputables al concesionario los servicios se prestan en forma defectuosa o incompleta y no se regularicen dentro del término de TRES (3) días de la segunda intimación;

c) Cuando se suspendiera el servicio sin causa justificada a juicio del Poder Ejecutivo;

d) Por la quiebra o liquidación sin quiebra del permisionario.

e) Por incumplimiento de la obligación de asegurar;

f) Por omisión de la matrícula de los vehículos dentro de los plazos legales establecidos;

g) Por transferencia, venta, cesión o arrendamiento de la concesión sin autorización de la Autoridad de Aplicación;

h) Por falta de reposición del depósito de garantía en los términos fijados por esta Ley;

i) Por la alteración del recorrido, tarifas u horarios sin previa autorización;

j) Por alteración o utilización indebida de las chapas patentes o matrículas;

k) Por extender boletos, pases o abonos no autorizados legalmente;

l) Por muerte del titular de la concesión, salvo en los casos que los señores herederos legales manifiesten, dentro de los TREINTA (30) días de producido el deceso, su voluntad de continuar con la explotación de la concesión.

La declaración de caducidad llevará implícita la pérdida del depósito de garantía y además la inhabilitación por el término de CINCO (5)

años para prestar servicios de transporte en la jurisdicción provincial.

CAPITULO III - SERVICIO DE TRAFICO LIBRE

ARTICULO 21ro. - DEFINICION Y BENEFICIOS:

Los Servicios de Trafico Libre son aquellos respecto de los cuales no existe restricción alguna respecto de la fijación de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades de tráfico.

Sólo podrán efectuar este tipo de servicios los transportistas que realicen un Servicio Público en un recorrido que supere los CUARENTA (40) kilómetros, en las condiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación. Estos podrán realizar Servicios de Tráfico Libre sobre cualquier recorrido, inclusive en competencia con Servicios Públicos.

ARTICULO 22do. - OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA:

Las obligaciones del transportista que realice Servicios de Trafico Libre, son las siguientes:

a) Comunicación: Antes de comenzar a prestar el servicio de transporte deberá comunicarlos a la Autoridad con la información que fije la Reglamentación.

b) Deber de continuidad: Los Servicios de Trafico Libre deberán mantenerse por el lapso de SEIS (6) meses como mínimo, salvo el caso de los servicios de carácter estacional.

CAPITULO IV - SERVICIOS EJECUTIVOS

ARTICULO 23ro. - DEFINICION. CONDICIONES:

Los Servicios Ejecutivos, son aquellos que presentan características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las normas que dicte la Autoridad de Aplicación.

Este servicio se prestará con las mismas condiciones que rigen para el Servicio de Trafico Libre, sin la obligación para el transportista de realizar un Servicio Público previo.

CAPITULO V - SERVICIO DE TRANSPORTE TURISTICO

ARTICULO 24to. - DEFINICION:

El Servicio de Transporte para el Turismo es aquél que se realiza con el objeto de atender una programación turística.

Se entiende por programación turística un servicio comprensivo del transporte y el alojamiento, al que puede adicionarse excursiones complementarias, visitas guiadas, servicios gastronómicos u otras prestaciones relacionadas al turismo.

ARTICULO 25to. - LISTA DE PASAJEROS:

En los Servicios para el Turismo deberán transportarse exclusivamente pasajeros destinados a realizar la programación turística.

ARTICULO 26to. - AUTORIZACION:

Los Servicios de Transporte para el Turismo sólo podrán efectuarse previa autorización de la Autoridad de Aplicación, salvo las empresas que realicen Servicios Públicos o Ejecutivos en cuyo caso sólo deberán comunicar el comienzo de las actividad conforme a los requisitos e información que fije la Autoridad.

ARTICULO 27mo. - LIBERTAD DE CONDICIONES:

Las empresas de Transporte para el Turismo, podrán establecer libremente los recorridos, tarifas, modalidades y la duración máxima y mínima de los servicios que presten

TITULO III

TRANSPORTE DE CARGAS

ARTICULO 28vo.:

La intervención de la Autoridad de Aplicación en el Transporte de Cargas se limitará a la preservación de:

- a) El libre ingreso al mercado de los prestadores.
- b) La libertad de contratación entre tomador y dador de cargas.
- c) La preservación de la seguridad del tránsito y del transporte.
- d) Asegurar la libre competencia, la lealtad comercial, los derechos del consumidor y la preservación del ambiente contra la contaminación.

ARTICULO 29no. - DEFINICION:

Se considera Transporte de Cargas por carretera, al transporte de cargas efectuado por una persona física o jurídica, a título oneroso y en igualdad de condiciones.

ARTICULO 30mo. - MODALIDADES:

La presente Ley se aplica también al Transporte de Cargas en sus diversas modalidades:

a) Transporte exclusivo: Cuando se efectúa para un sólo cargador.

b) Transporte propio y ajeno: Cuando es efectuado por la empresa productora o comercializadora de aquellas, para su consumo, utilización, transformación o comercialización.

Las empresas que realicen Transporte Propio de Cargas, podrán realizar también, el transporte de cargas ajenas, cumpliéndose con los requisitos que determine la Reglamentación y la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 31ro. - PROHIBICION TRANSPORTE DE PASAJEROS:

En vehículos destinados al Transporte de carga, queda prohibido transportar pasajeros.

ARTICULO 32do. - OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA:

Además de las obligaciones generales establecidas en el Título I del presente Régimen, el transportista de cargas deberá:

a) Emitir la Carta de Porte, de acuerdo a lo prescripto en el Código de Comercio y la Legislación vigente.

b) En el Contrato de adhesión mediante formulario impreso deberán consignarse el ofrecimiento del seguro de la carga, que contratará el transportista, con la conformidad del dador de la carga. El remitente o consignatario podrá no asegurar la mercadería, contratar el seguro de la misma por sí o aceptar el seguro ofrecido por el transportista.

ARTICULO 33ro. - RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTITA:

El transportista será responsable del cumplimiento de las disposiciones sobre exceso en pesos y dimensiones de la carga, y de la falta o deficiencia de la documentación de la carga.

TITULO IV

REGIMEN DE PENALIDADES

ARTICULO 34to. - INFRACCIONES: TIPOS DE SANCIONES:

Las transgresiones o infracciones a las disposiciones legales o reglamentarias en que incurran los prestatarios del transporte automotor de pasajeros y de cargas en sus distintas modalidades, serán sancionadas con apercibimiento, multas, suspensión y caducidad de los permisos, de acuerdo a la reglamentación que al respecto se dicte, sin perjuicio de las penalidades establecidas en otras leyes y reglamentaciones.

ARTICULO 35to. - APERCIBIMIENTO Y VALORACION DE LAS MULTAS:

El apercibimiento podrá aplicarse cuando la falta fuere leve y no mediare reincidencia.

El valor de las multas, ya se trate de transporte de pasajeros o de cargas, se determinará con la denominada "Unidad de Multa" (U.M.), equivalente al precio de venta al público, dentro de la Provincia del Neuquen, de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) litros de Gas-Oil de Y.P.F. al momento de efectivización del pago. Los montos mínimos y máximos de las multas, serán equivalentes a UN (1) U.M. y CIENTO VEINTE (120) U.M. respectivamente.

ARTICULO 36to. - PRESTACION DE ACTIVIDADES SIN CUMPLIR REQUISITOS:

La prestación de las actividades de transporte regladas en el presente Regimen sin el permiso, la autorización, habilitación, la comunicacion o el registro correspondiente, que se requieran en cada caso, podrá ser sancionada con una multa equivalente al importe máximo resultante de la aplicación de lo establecido en el artículo anterior.

ARTICULO 37mo.:

En caso de reincidencia salvo que le fuera aplicable otra sanción, el monto de la multa original una vez actualizado de acuerdo con el Articulo 34 de la presente Ley, se duplicará pudiendo superar en este caso el monto máximo previsto.

Se considera reincidente a quién dentro de los dos (2) años de haberse verificado la transgresión o infracción, incurra en falta de igual tipo a la que motivó la primera sanción.

ARTICULO 38vo. - ELABORACION Y REQUISITOS DE ACTAS DE INFRACCION:

El Agente que compruebe una infracción labrará de inmediato un acta que contendrá los elementos necesarios para determinar claramente:

a) El lugar, la fecha y la hora de la comisión del hecho punible.

b) La naturaleza y las circunstancias del mismo.

c) El nombre y domicilio del imputado, si fuere conocido o en su caso la identificación del vehículo infractor.

d) La norma presuntivamente infringida.

e) El nombre y cargo del Agente interviniente.

ARTICULO 39no. - VALOR PROBATORIO DEL ACTA DE INFRACCION:

Las actas labradas por los Agentes competentes en las condiciones enumeradas en el Artículo precedente, harán plena prueba de la responsabilidad del infractor, mientras no sean enervadas por otras pruebas.

ARTICULO 40mo. - RECURSOS ADMINISTRATIVOS Y APELACIONES ANTE LA JUSTICIA:

Los actos que impongan apercibimiento serán susceptibles de Recurso Administrativo.

Contra los actos que impongan multa, suspensión o caducidad del permisionario podrá, a su opción, apelar directamente ante el Organo Judicial competente o interponer Recurso Administrativo, con el que quedará definitivamente cerrada la vía administrativa. La Resolución que recaiga en este Recurso será apelable ante dicho Organo Judicial, en iguales términos que la Apelación directa.

Las Apelaciones y Recursos Administrativos deberán deducirse debidamente, dentro de los diez (10) días de notificado el acto y ante el órgano de aplicación, el que, en su caso, deberá elevar las actuaciones al Organo Judicial competente, dentro de los diez (10) días subsiguientes.

ARTICULO 41ro. - PAGO PREVIO DEL RECLAMO:

En todos los casos, previo a la interposición del Recurso de Reconsideración o Apelación contra una multa impuesta, deberá satisfacerse el pago de la misma. En el supuesto caso, de que se hiciera lugar al Recurso el importe a devolver será actualizado de acuerdo con el sistema establecido en el Artículo 34 de la presente Ley.

ARTICULO 42do. - PROCEDIMIENTO DE EJECUCION MULTAS:

El cobro de las multas ejecutoriadas se hará de acuerdo con lo establecido en el Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia del Neuquen, aplicando el régimen de las ejecuciones especiales, sirviendo de suficiente título a tal efecto la Resolución definitiva que dicta la Autoridad Administrativa. Ello sin perjuicio de la ejecución del seguro de caución, en su caso, previsto en el Título I.

ARTICULO 43ro. - ACCION DE REPETICION:

En los casos de sentencias dictadas en los juicios a que alude el Artículo anterior, la acción de repetición sólo podrá deducirse una vez satisfecha la suma adeudada, accesorios y costas.

ARTICULO 44to. - PRESCRIPCION:

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 establecido en el Artículo 4023 del Código Civil.

VI. INTRODUCCION AL ANTEPROYECTO DE DECRETO REGLAMENTARIO

VI. INTRODUCCION AL ANTEPROYECTO DE DECRETO REGLAMENTARIO:

El Anteproyecto de Decreto Reglamentario tiene una necesidad actual, debido a la modificación de la Ley Provincial 482 modificada por Ley 2027 que establece un plazo de 60 días al Poder Ejecutivo para dictar esta norma.

En virtud de ello la Dirección Provincial de Transporte elaboró un Anteproyecto de Decreto , basado en el Decreto Nacional 958/92, que además había obtenido la adhesión de la Legislatura de la Provincia.

En mi última visita a la Provincia del Neuquen he colaborado con las Autoridades de la Dirección Provincial citada, elaborando con ellas algunas modificaciones a dicho Anteproyecto, que tendían fundamentalmente a adecuarlo a ciertas normas de la Ley Provincial y a facilitar por medio de pliegos que se formulen en los llamados a licitación.

Este Anteproyecto no incluye las cargas, por dos razones; en primer lugar porque la Ley actual regula exclusivamente el transporte de pasajeros, refiriéndose a las cargas sin regularlas, y en segundo lugar porque la libre competencia a la que adhirió la Legislatura sobre esta cuestión, necesitaría de una regulación legal mínima que se prevé en el Anteproyecto de Ley.

DECRETO REGLAMENTARIO

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1ro. - AMBITO DE APLICACION:

El presente Decreto se aplicará al Transporte Automotor de pasajeros por carretera, que se desarrolle en el ámbito de la jurisdicción provincial, que comprende el Transporte Interjurisdiccional entre las distintas localidades de la Provincia, excluyendo de la aplicación del presente aquellos servicios de transporte de personas que se desarrollen exclusivamente en los ejidos urbanos de los distintos Municipios de la Provincia, salvo en los casos estipulados en el Artículo 3ro. de la Ley 482/65, modificada por la Ley 2027/93, referido a ejidos municipales colindantes, en los cuales la Autoridad de Aplicación concesionará los servicios tomando como base los convenios suscriptos entre los municipios involucrados.

ARTICULO 2do.:

La Dirección Provincial de Transporte del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de Neuquen, será la Autoridad de Aplicación del presente Decreto.

ARTICULO 3ro. - COORDINACION:

La Autoridad de Aplicación podrá coordinar con las Autoridades Municipales de la Provincia la implementación de este reglamento, de forma tal de lograr una más eficiente organización o fiscalización de los servicios de transporte interjurisdiccional provincial, a través de la unificación y/o complementación de procedimientos, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

ARTICULO 4to. - CLASIFICACION:

El transporte automotor definido en el Artículo 1ro., se clasifica en:

- a) Servicio Público.
- b) Servicio de Trafico Libre.
- c) Servicios Ejecutivos.
- d) Servicios de Transporte para el Turismo.

Los servicios enunciados se definen y regulan en el TITULO V del presente.

TITULO II

REGISTRO PROVINCIAL

ARTICULO 5to.:

Créase el Registro Provincial del Transporte de Pasajeros por Automotor. En dicho Registro quedarán incorporados:

1) Los prestatarios que realizan transporte bajo el régimen de Servicio Público y de Tráfico Libre, de carácter interjurisdiccional provincial.

2) Los prestatarios del Servicio Ejecutivo y del Transporte para el Turismo, con las características de dichos servicios.

ARTICULO 6to. - REGLAMENTACION DEL REGISTRO PROVINCIAL:

La Autoridad de Aplicación dictará las normas reglamentarias referidas a la inscripción en el Registro Provincial de las empresas prestadoras de servicio de transporte automotor de pasajeros, según su clasificación en: Servicio Público, Servicio de Trafico Libre, Servicios Ejecutivos, Servicios para el Transporte de Turismo.

TITULO III

DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

ARTICULO 7mo. - REQUISITOS:

Los operadores de los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros, sean personas físicas o jurídicas, deberán cubrir los requisitos que se detallan en los Artículos siguientes.

ARTICULO 8vo. - PERSONAS FISICAS:

Las PERSONAS FISICAS deberán satisfacer los siguientes requisitos:

a) Estar inscriptas en la matrícula del Registro Público de Comercio.

b) Estar inscriptas en los Organismos Impositivos y Previsionales pertinentes.

c) Poseer domicilio real en la Provincia.

ARTICULO 9no. - PERSONAS JURIDICAS:

Las PERSONAS JURIDICAS deberán tener su domicilio en el territorio provincial y estar constituidas como sociedades comerciales bajo cualquiera de los tipos previstos por la legislación mercantil o como sociedades cooperativas.

Las UTE (Uniones Transitorias de Empresas) deberán satisfacer los requisitos previstos por la Ley No. 19.550 (T.O.1984).

ARTICULO 10mo. - OBJETO SOCIAL:

En el caso de Transporte de Pasajeros, el Contrato constitutivo o el Estatuto Societario deberá incluir como objeto social la explotación del transporte por automotor en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda, referida al transporte de personas.

ARTICULO 11ro. - TRANSPORTE DE CARGA Y CORRESPONDENCIA:

Las Empresas de Transporte de Pasajeros pueden realizar Transporte de Cargas y Correspondencias, en los compartimentos habilitados para tal efecto en los mismo vehículo destinados al transporte de pasajeros, de acuerdo a la reglamentación que a tal efecto establezca la Autoridad de Aplicación del presente y la SUBSECRETARIA DE COMUNICACIONES DEPENDIENTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA NACION, dentro de sus respectivas competencias.

TITULO IV

MATERIAL RODANTE

ARTICULO 12do. - CUALIDADES TECNICAS:

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 a nivel Nacional, y a lo específicamente

reglamentado en el ámbito de la Provincia, en lo relacionado con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad.

La Autoridad de Aplicación podrá fijar pautas más restrictivas en tanto estas estén dirigidas exclusivamente a preservar la seguridad de los usuarios.

Asimismo podrá establecer las restricciones que sean necesarias a la preservación del medio ambiente.

ARTICULO 13ro. - RADICACION:

Los vehículos que integren el parque móvil de los operadores del sistema provincial deberán estar radicados y matriculados en el territorio de la Provincia del Neuquen, con excepción de aquellas unidades destinadas al transporte interprovincial o internacional.

En el Registro Provincial, deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos, especificando aquellos cuya posesión esté en virtud del comodato alquiler o compraventa con reserva de dominio. La Autoridad de Aplicación no podrá establecer porcentajes del parque móvil que deban ser propiedad del prestador del servicio, cualquiera sea la modalidad de éste.

TITULO V

TRANSPORTE DE PASAJEROS

CAPITULO I - DEFINICIONES

ARTICULO 14to. - SERVICIO PUBLICO:

Constituye servicio público de transporte de pasajeros, todo aquel que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades de carácter general en materia de transporte.

La Autoridad de Aplicación tomará intervención en la reglamentación de los servicios públicos, en el otorgamiento de permisos, en la determinación de recorridos, frecuencias, horarios y tarifas máximas, y en la fiscalización y control de los mismos.

ARTICULO 15to. - SERVICIO DE TRAFICO LIBRE:

Los servicios de trafico libre son aquellos respecto de los cuales no existe restricción alguna con referencia a la fijación de recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades de tráfico, y sólo podrán realizarlos los transportistas que cumplimenten un servicio público en un recorrido que supere los CUARENTA (40) kilómetros, en las condiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación. Dicho tráfico libre se podrá realizar sobre cualquier recorrido, inclusive en competencia con servicios públicos.

ARTICULO 16to. - SERVICIO DE TRANSPORTE PARA TURISMO:

El servicio de transporte para turismo es aquel que se realiza con el objeto de atender a una programación turística.

Se entiende por programación turística un servicio comprensivo de transporte y el alojamiento, al que puede agregarse excursiones complementarias, visitas guiadas, servicios gastronómicos u otras prestaciones relacionadas al turismo.

ARTICULO 17mo. - LISTA DE PASAJEROS:

En los servicios para el turismo sólo podrán transportarse pasajeros destinados a realizar la programación turística, los que deberán figurar necesariamente en un listado u hoja de ruta confeccionado previamente.

ARTICULO 18vo. - SERVICIOS EJECUTIVOS:

Son aquellos que presentan características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las reglamentaciones que establezca al efecto la Autoridad de Aplicación.

Estos servicios se prestarán con las mismas condiciones que rigen para el tráfico libre, sin la obligación para el transportista de realizar un servicio público.

CAPITULO II - SERVICIOS PUBLICOS

ARTICULO 19no. - PERMISOS:

La explotación del servicio público de transporte automotor de pasajeros será adjudicada a través de un permiso previo, cuya vigencia tendrá un plazo de CINCO (5) AÑOS.

La adjudicación de un permiso bajo el régimen de servicio público, implicará para el permisionario la obligatoriedad de prestar los servicios en las condiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación y le permitirá asimismo acceder, en libertad de condiciones, a la explotación de cualquier servicio de tráfico libre de Jurisdicción Provincial.

ARTICULO 20mo. - ADECUACION DEL PERMISO:

La Autoridad de Aplicación podrá adecuar en cada permiso las exigencias de frecuencias, horarios o capacidad de transporte de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transporte.

Cuando las líneas en servicio resulten notoriamente insuficientes para la demanda real de transporte y el o los permisionarios no hayan cubierto estas necesidades, será de aplicación el procedimiento previsto en el artículo 14 de la Ley 482.

En el caso de disminución de la demanda fehacientemente

comprobada será de aplicación el artículo 15 de la Ley 482.

ARTICULO 21mo. - RENOVACION DE LOS PERMISOS:

Los permisos podrán ser renovados por un período igual a CINCO (5) AÑOS, a su vencimiento, conforme a lo previsto en el artículo 8vo. de la Ley 482.

ARTICULO 22do. - DECLARACION DE SERVICIOS PUBLICOS:

La Autoridad de Aplicación establecerá los nuevos servicios de carácter público que se requieran en los distintos recorridos, teniendo en cuenta las necesidades y demandas de transporte y los pedidos o reclamos de los usuarios.

La Autoridad de Aplicación podrá otorgar más de un permiso sobre un mismo recorrido, conforme lo dispuesto en el art. 9no. de la Ley 482, modificado por la Ley 2027/93.

ARTICULO 23ro. - OTORGAMIENTO DE PERMISOS:

La Autoridad de Aplicación otorgará los permisos para la explotación de servicios públicos a los transportistas que satisfagan los requerimientos establecidos por el presente y aquellos que se establezcan respecto del servicio público a otorgar, cuando considere que las necesidades del transporte así lo requieran.

Los requisitos que determine la Autoridad de Aplicación, no podrán limitar el ingreso al mercado de nuevos prestadores.

El otorgamiento de permisos podrá efectuarse a través de licitación pública o privada sujeto a la determinación en cada caso de la Autoridad de Aplicación de conformidad a lo dispuesto en el artículo 9no. de la Ley 482, modificado por la Ley 2027/93.

Los pliegos de bases y condiciones deberán contener pautas ajustadas a la conveniencia de favorecer el mejoramiento de la calidad de los servicios, la reducción de las tarifas y el incremento de la oferta.

Asimismo la Autoridad de Aplicación queda facultada par incluir en los pliegos referidos regímenes especiales de sanciones dentro de los máximos y mínimos previstos en el régimen de penalidades y establecer pautas que promuevan el transporte de pasajeros en zonas no cubiertas o deficientemente atendidas por tratarse de líneas de baja rentabilidad.

En este último caso se podrán establecer convenios con los municipios interesados, promover el establecimiento de subvenciones u otros sistemas que coadyuven al fin propuesto.

ARTICULO 24to. - ACEPTACION:

Una vez otorgado el permiso el adjudicatario deberá concurrir a hacer efectiva la aceptación del mismo dentro de los TREINTA (30) DIAS siguientes a la notificación fehaciente por parte de la Autoridad de

Aplicación derivadas del otorgamiento del permiso.

ARTICULO 25to. - OBLIGACIONES DEL PERMISIONARIO:

Son obligaciones del permisionario las especificadas en la Ley 482, modificada por la Ley 2027/93, el cumplimiento de los requisitos de este reglamento y las que determine la Autoridad de Aplicación derivadas del otorgamiento del permiso.

CAPITULO III - SERVICIOS DE TRAFICO LIBRE

ARTICULO 26to. - COMUNICACION PREVIA:

Los transportistas de servicios públicos podrán desarrollar servicios de tráfico libre en cualquier recorrido de Jurisdicción Provincial, previa comunicación a la Autoridad de Aplicación, con un plazo no menor a los TREINTA (30) DIAS corridos antes de la iniciación de los nuevos servicios.

La comunicación realizada en la forma y el tiempo establecidos, surtirá los efectos de una autorización automática respecto de lo comunicado, no pudiendo el transportista modificar las condiciones de la prestación sin comunicación previa. Los datos de los servicios se inscribirán en el Registro respectivo con la fecha de recepción de la comunicación, así como toda modificación que informen los transportistas.

En dicha comunicación, el transportista deberá informar sobre los servicios que decida prestar, y en particular:

a) Orígenes y destinos a vincular y recorridos a realizar, especificando las paradas y el tráfico de intermedias que se pretende efectuar.

b) Frecuencias, horarios y tarifas.

c) Tipo de vehículo con que se desarrollará sus prestaciones, especificando la cantidad de asientos y las comodidades o servicios que se presten a bordo. Dicho vehículo deberá integrar la flota habilitada de la empresa de que se trate.

Estas especificaciones, que deberán también hacer conocer al público tienen la finalidad esencial de brindar información a los usuarios para que estos tengan posibilidades reales de comparar las calidades y tarifas de los distintos servicios y prestadores.

ARTICULO 27mo. - MODIFICACIONES:

Toda modificación en cualesquiera de dichas especificaciones, deberá comunicarse a la Autoridad de Aplicación con una anticipación de TREINTA (30) DIAS corridos.

La suspensión de los servicios, será comunicada con una anticipación de SESENTA (60) DIAS corridos, y será debidamente informada a los usuarios en los lugares de venta de pasajes.

ARTICULO 28vo. - DEBER DE CONTINUIDAD:

A fin de asegurar condiciones mínimas de regularidad y de seguridad al público usuario, y sin perjuicio de las prestaciones estacionales, los servicios de tráfico libre deberán mantenerse por el lapso de SEIS (6) MESES.

ARTICULO 29no. - INFORMACION ESTADISTICA:

Los prestadores de los servicios de tráfico libre deberán brindar la información estadística respecto de los servicios que realice, de conformidad a las pautas que determine la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 30mo. - SERVICIOS DE TRAFICO LIBRE DE CARACTER ESTACIONAL:

Los servicios de trafico libre pueden referirse a prestaciones estacionales, o con frecuencias que aumenten o disminuyan según la variación de las tendencias del mercado durante diferentes períodos del año; para lo cual los transportistas deberan comunicar expresamente el plan de transporte referido a dichas prestaciones, quedando excluído del alcance del deber de continuidad.

CAPITULO IV - SERVICIOS EJECUTIVOS

ARTICULO 31ro.:

Se consideran servicios ejecutivos aquellos cuyas características respondan en un todo a lo explicitado y reglamentado en la Resolución No. 165/91 y su Anexo No.1, de la Secretaría de Transporte de la Nación, y a las reglamentaciones vigentes y a dictarse en el futuro sobre el particular.

ARTICULO 32do. - VIAJES ESPECIALES U OCASIONALES:

Las Empresas de Transporte Público y/o Ejecutivo podrán realizar viajes especiales u ocasionales sin que sea necesario un permiso especial al efecto. Mensualmente deberán comunicar a la Autoridad de Aplicación los viajes de este carácter que se hayan realizado.

CAPITULO V.- SERVICIOS DE TRANSPORTE TURISTICO

ARTICULO 33ro. - HABILITACION PREVIA:

Para realizar servicios de transporte para el turismo en todo el territorio de la provincia se requerirá la habilitación previa de la Autoridad de Aplicación de la presente y la cumplimentación de lo dispuesto por Resolución No. 494/92 de la Secretaría de Transporte de la Nación.

ARTICULO 34to. - LIBERTAD DE CONDICIONES:

Las empresas de transporte para el turismo podrán establecer libremente los recorridos, tarifas, modalidades y las duraciones máximas o mínimas de los servicios que presten.

ARTICULO 35to. - MODALIDADES:

Las modalidades a través de las cuales pueden desarrollarse los servicios para el turismo son:

a) RECEPTIVO: Comprende el traslado realizado entre el punto de arribo o partida de los pasajeros por otros medios y los lugares de hospedaje, sin límite de kilometraje.

b) CIRCUITO CERRADO: Comprende el transporte de pasajeros en un vehículo que permanece a disposición exclusiva de éstos, durante todo el transcurso del viaje, desde la salida y hasta el arribo al punto de origen. El contingente puede incrementarse durante el transcurso del servicio en la medida en que el mismo tenga en su totalidad un igual punto de destino. A su retorno, el contingente puede disminuir por descenso de personas que lo integran. Las DOS (2) últimas circunstancias deben estar expresamente previstas antes de iniciar el viaje.

c) MULTIMODAL: Comprende la utilización por parte del contingente, de diversos modos de transporte, ya sea ferroviario, automotor, aéreo o acuático, tanto para iniciar, continuar, como para finalizar el viaje, excluidos aquellos meramente auxiliares. El vehículo automotor podrá permanecer a disposición del contingente en el lugar donde fue dejado, recogerlo en otro diferente o ser utilizado por otro contingente que participe de esta modalidad.

d) LANZADERA: Es aquélla que tiene lugar cuando la unidad que transporta el contingente, luego de arribar a su punto de destino, regresa

vacía o con otro contingente que haya sido transportado por la empresa responsable del vehículo y contratado el servicio con igual agente de viajes, institución o ente.

e) ROTATIVO: Es aquél en el cual las unidades tienen un recorrido predeterminado, vinculando zonas de interés turístico, donde podrán permanecer los pasajeros interrumpiendo el viaje por un lapso que no excederá la duración total del circuito, pudiendo trasladarlos parcial o íntegramente a lo largo del recorrido.

ARTICULO 36to.:

Los servicios de transporte por automotor para el turismo se clasificarán en:

a) RECEPTIVO: Es el realizado en forma establecida en el inciso a) del Artículo anterior.

b) EXCURSION: Es aquel que, previendo el regreso del contingente al punto de partida realiza el traslado del mismo a las visitas y paseos incluidos en la programación turística, pudiéndose efectuar en circuito cerrado o multimodal.

c) GRAN TURISMO: Es el realizado para atender a programaciones turísticas, pudiéndose llevar a cabo tanto en circuito cerrado como multimodal, lanzadera o rotativo.

d) EXCLUSIVO: Es realizado por instituciones o entes de diversa índole para el traslado de sus integrantes o beneficiados ya sea con vehículos propios o contratados.

Las empresas de transporte turístico podrán realizar otras modalidades de transporte, cambiar o adecuar las anteriormente descriptas a las necesidades del servicio que presten.

ARTICULO 37mo. - EMPRESAS DE TRANSPORTE:

Las Empresas de Transporte de Pasajeros inscriptas en el Registro Provincial, que presten servicios públicos o ejecutivos, podrán prestar servicios turísticos de acuerdo a las modalidades previstas en el presente reglamento, a cuyo efecto sólo deberán comunicar tal decisión a la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 38vo. - REQUISITOS DE LA COMUNICACION:

En la comunicación previa mencionada, el transportista deberá exclusivamente informar:

a) Identificación de la unidad y sus características, y en su caso, mención del propietario y del contrato en virtud del cual se tenga la posesión del vehículo.

b) Lugar de partida, itinerario a cumplir y lugar de llegada, con mención de las fechas de partida y regreso.

c) Motivo que origina el viaje.

TITULO VI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

ARTICULO 39no. - CADUCIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS:

Declárase la caducidad de los procedimientos por los que se tramitan solicitudes de nuevos permisos, la modificación de los existentes, o transferencias de permisos, cualquiera sea el estado en que se encuentren las actuaciones, quedando sujetos los solicitantes al régimen del presente.

ARTICULO 40mo. - ORDENES OFICIALES:

El descuento del CINCUENTA (50) POR CIENTO sobre las Ordenes Oficiales autorizadas, a que hace referencia el Artículo lro. de la Ley 482/65., modificado por la Ley 2027/93, se efectivizará exclusivamente en aquellas Ordenes emitidas por el Ministerio de Salud y Acción Social, y destinadas a cubrir necesidades de Transporte Automotor de Pasajeros de tipo social. Quedarán excluidas, de tal manera, todas las Ordenes Oficiales de Pasajes que emitan los Organismos autorizados para su personal en concepto de: Comisiones de Servicios, Licencias Anuales, etc.; las que serán abonadas a la Empresa prestataria al CIEN (100) POR CIENTO de su valor.

ARTICULO 41ro. - VIGENCIA DE PERMISOS:

Aquellos permisos para la explotación de servicios públicos de pasajeros de carácter regular que se encuentran en vigencia serán renovados a partir de la entrada en vigor del presente, por el término de CINCO (5) AÑOS.

La renovación de dichos permisos no tendrá carácter automático, los prestatarios actuales deberán solicitar a la Autoridad de Aplicación dicha renovación, demostrando el cumplimiento de los requisitos previstos en este Decreto y los que en virtud de éste disponga la Autoridad de Aplicación.

Cumplidas y aprobadas las mismas se producirá la renovación a partir de la fecha prevista en el primer párrafo.

ARTICULO 42do. - TRANSPORTE GRATUITO DE AGENTES DE POLICIA Y ESCOLARES:

El transporte gratuito a que hace referencia el inciso h) del artículo 11 de la Ley 482, modificada por la Ley 2027, en lo relativo a escolares, se limitará a aquellos que tengan su residencia y/o concurran a Establecimientos Escolares ubicados fuera de los éjidos Municipales.

ARTICULO 43ro.:

La Autoridad de Aplicación elevará a consideración del Poder Ejecutivo Provincial, dentro de los NOVENTA (90) DIAS de entrada en

vigencia el presente, un Proyecto de Régimen de Penalidades que se adecuen a las pautas del presente Decreto.

ARTICULO 44to.:

Los transportistas podrán realizar las comunicaciones exigidas en el presente régimen, así como los trámites en general, mediante el uso de correos u otros medios, según lo determine la Autoridad de Aplicación, o a través de las Autoridades u Organismos Municipales de acuerdo a lo establecido en el Artículo 2do. de este Decreto.

ARTICULO 45to.- SEGUROS DE CAUCION:

Cuando los Servicios de Trafico Libre o Ejecutivo se realicen en competencia con un Servicio Público, el transportista deberá cumplir con la obligación de contratar un Seguro de Caucción que cubra los riesgos determinados en el Art. 7mo. de la Ley 482, modificada por la Ley 2027/93.

ARTICULO 46to.:

Derógase toda Norma o Resolución que dictada con anterioridad al presente, se oponga al mismo.

ARTICULO 47mo.:

Invítase a los Municipios a adherir a los principios del presente Decreto.

ARTICULO 48vo.:

De forma.-

VII. INTRODUCCION AL ANTEPROYECTO DEL REGIMEN DE PENALIDADES

VII. INTRODUCCION AL ANTEPROYECTO DEL REGIMEN DE PENALIDADES:

El Régimen de Penalidades vigente en la Provincia es el Decreto 417/79, este Decreto responde a los lineamientos de las normas nacionales con anterioridad a la vigencia del Decreto Nacional 958/92, e incluye penalidades al transporte de cargas.

Después de la vigencia del Decreto Nacional 958/92, fue necesario dictar en esa jurisdicción un nuevo Régimen de Penalidades que incluyera sanciones a las nuevas modalidades de transporte, especialmente al Tráfico Libre.

Tambien fue necesaria su reforma en virtud de las nuevas normas sobre transporte de cargas (Decreto 1494/92).

Teniendo en cuenta este antecedente, el Proyecto de Decreto Reglamentario de la Provincia que se adecua al Decreto 958/92, y que además la Provincia adhiere al Decreto 692/92 (Reglamento Nacional de Tránsito y de Transporte), por lo que era necesario adaptar el Reglamento Provincial.

El Anteproyecto del Régimen de Penalidades que se formula a continuación tiene como antecedentes el Decreto Nacional 2673/92, el Decreto Provincial No. 417/92 y la Ley de Procedimientos Administrativos No. 1284.

REGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCION A LAS DISPOSICIONES LEGALES
Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR
DE JURISDICCION PROVINCIAL

SECCION I

PARTE GENERAL

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1ro.:

Las infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias en que incurran los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos a la jurisdicción provincial, se sancionarán conforme se determina en el presente Régimen. Los transportistas no podrán declinar en su personal la responsabilidad por las infracciones en que el mismo incurra.

ARTICULO 2do.:

Se sancionará con apercibimiento, multa, suspensión o caducidad de los permisos, autorizaciones, habilitaciones o inscripción en el Registro Provincial, con las accesorias de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción, cuando así correspondiere de conformidad a lo

dispuesto por el Decreto Nacional No. 692/92 modificado por Decreto 2254/92, a cuyas normas adhirió la Provincia por Ley No. 1997/92.

a) Las infracciones al régimen de los permisos, autorizaciones, habilitaciones o inscripción en el Registro Provincial.

b) Las infracciones a las modalidades de explotación de los servicios.

c) Las infracciones a las disposiciones vigentes en materia de vehículos, equipamiento, personal de conducción e instalaciones fijas.

ARTICULO 3ro.:

El valor de las multas, ya se trate de transporte de pasajeros o de carga, se determinará con la denominada "Unidad de Multa" (U.M.), equivalente al precio de venta al público, dentro de la Provincia del Neuquen, de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) litros de Gas-Oil de Y.P.F. al momento de la efectivización del pago.

Los montos mínimos y máximos de las multas serán equivalentes a : Mínimos: UN (1) U.M. - Máximo : CIENTO VEINTE (120) U.M.

ARTICULO 4to.:

Se sancionarán con apercibimiento o multa, con la accesoria de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción, en

su caso:

a) Las infracciones a las disposiciones vigentes en materia de comportamiento del personal 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, en materia de circulación.

c) Las infracciones a las normas relativas a las relaciones de los transportistas con la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 5to.:

La sanción de caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción en el Registro Provincial, aplicada mediante acto que se encuentre firme, producirá la extinción de la relación jurídica que vincula al transportista con la Autoridad de Aplicación, e impedirá que el mismo continúe con la prestación de los servicios que tenía autorizado realizar, con relación a los permisos, autorizaciones, habilitaciones o inscripciones de que fuere beneficiario.

ARTICULO 6to.:

La sanción de suspensión del permiso, autorización,

habilitación o inscripción en el Registro Provincial, tendrá carácter temporal y no podrá exceder de NOVENTA (90) días corridos de duración.

ARTICULO 7mo.:

La sanción de inhabilitación del 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 la jurisdicción provincial, suspendiéndose la prestación de tales tareas.

Dicha sanción tendrá carácter definitivo o temporal y se graduará en atención a la importancia de la infracción, en función de los elementos existentes en el sumario, y los perjuicios causados, en su caso, a los usuarios, los terceros o sus bienes.

Se podrá inhabilitar con carácter definitivo ante conductas de extrema gravedad en violación a las normas vigentes, que atenten contra la seguridad de los usuarios o terceros, o el orden público, o bien cuando se registren actitudes infractoras en forma reiterada.

La sanción de inhabilitación temporal no podrá exceder los plazos previstos en el Reglamento Nacional de Transito y Transporte (t.o. Decreto 2254/92).

La inhabilitación definitiva o temporal que aplique la Autoridad de Aplicación será independiente de la que, en su caso, se hubiere

impuesto en sede judicial, y se aplicará sin perjuicio de la sanción a que pudiera corresponder al transportista responsable.

ARTICULO 8vo.:

El apercibimiento se aplicará cuando la falta fuere leve y no mediare reincidencia.

ARTICULO 9no.:

Será considerado reincidente, aquel infractor que, dentro del período de DOS (2) años corridos 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 2do. y 4to. del presente.

ARTICULO 10mo.:

En caso de reincidencia, salvo que fuere aplicable otra sanción, se duplicará el monto de la multa original. Cuando se sancione la reincidencia, el importe de la multa podrá superar el máximo previsto en el Artículo 3ro. del presente.

La misma referencia se tendrá en cuenta para fijar los importes de las multas cuando se configuren la segunda y siguientes reincidencias.

ARTICULO 11ro.:

Cuando tuviese lugar la comisión de una nueva infracción que sea también merecedora de inhabilitación temporal, dicha reincidencia se graduará de conformidad a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito aprobado por Decreto Nacional 692/92 (t.o. Decreto Nacional 2254/92).

ARTICULO 12do.:

Las sanciones se graduaran 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 concurso ideal o real de infracciones aplicándose una sanción para cada transgresión comprobada.

ARTICULO 13ro.:

Cuando un transportista incurriese en reiteradas infracciones y las multas aplicadas no hubieran logrado la normalización de la situación, demostrando su ineficacia para tal fin, podrá resolverse, a juicio de la Autoridad de Aplicación y sobre la base de los antecedentes del causante, la suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción en el Registro Provincial de que fuere beneficiario.

ARTICULO 14to.:

La Autoridad de Aplicación podrá cuando las circunstancias

del caso así lo aconsejen reemplazar la sanción pecuniaria por apercibimiento o llamado de atención.

TITULO II

DEL PROCEDIMIENTO

ARTICULO 15to.:

Los sumarios se iniciarán:

a) Por informes de los distintos organismos de contralor de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE o dependencias en que se hubieran delegado esas informaciones.

b) Por actas o boletas de infracción labradas según las prescripciones del Artículo siguiente, por el personal de fiscalización del organismo y mencionados en el inciso a) del presente Artículo.

c) Por denuncias de las Autoridades Nacionales, Provinciales o Municipales.

d) Por denuncias de las empresas, transportistas de extraña jurisdicción y el público usuario.

ARTICULO 16to.:

El Agente que comprobare una transgresión labrará de inmediato un acta o boleta de infracción que contendrán los elementos necesarios para determinar:

a) El lugar, la fecha y la hora de la comisión de la infracción.

b) La razón social o nombre y el domicilio, si fuere conocido, del transportista imputado, y, en su caso, la identificación del vehículo utilizado.

c) Las características fundamentales de la infracción.

d) La disposición legal presuntamente infringida.

e) El nombre y cargo del Agente actuante.

ARTICULO 17mo.:

Quando se comprobare la comisión de un hecho que "prima facie" se encuadre en los extremos previstos por los Artículos 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91 y 92, del presente Reglamento, los Agentes intervinientes autorizados podrán ordenar preventivamente la desafectación del servicio del personal, vehículos o instalaciones fijas en falta, hasta tanto se cumplan a su respecto las prescripciones reglamentarias, y sin perjuicio de las sanciones que correspondiere aplicar por las infracciones verificadas.

ARTICULO 18vo.:

La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE analizará los informes, actas o boletas, y denuncias a que se refiere el Artículo 15to., a fin de determinar la efectiva comisión o no de hechos violatorios de las leyes y reglamentaciones vigentes en la materia, procediendo, con tal objeto, a la acumulación de las pruebas y constancias necesarias, mediante la documentación pertinente, inspecciones in situ, declaraciones de las partes y personas involucradas o testigos de los hechos, y todo otro elemento de juicio que aporte al esclarecimiento del caso bajo investigación. Podrá solicitar, asimismo, la colaboración de las reparticiones Nacionales, Provinciales o Municipales pertinentes.

ARTICULO 19no.:

Los transportistas deberán proporcionar obligatoriamente toda aquella documentación que les fuere requerida por la instrucción para mejor proveer en las actuaciones sumarias.

ARTICULO 20mo.:

En todos los casos el procedimiento será de carácter sumario y actuado, dándose vista a la parte imputada para que pueda hacer uso del derecho de defensa.

ARTICULO 21ro.:

Si el dependiente sumariado no concurriese a la primera citación, se dejará constancia de ello, y se procederá a citarlo por segunda y última vez. Si no concurriese se continuará con el procedimiento, pero si antes de la clausura del sumario se presentara a prestar declaración, la misma le será recibida.

ARTICULO 22do.:

En caso de formularse cargos, el dependiente, con asistencia de letrado si lo deseara, podrá efectuar su descargo y proponer las medidas de prueba que estime oportunas. Para ello tendrá un plazo de CINCO (5) días a partir de aquel en que tomó vista o en que hubiese vencido el plazo para hacerlo.

El instructor, fundadamente y atendiendo a la complejidad de las cuestiones debatidas, podrá ampliar el plazo, hasta un máximo de DIEZ (10) días más.

Vencido el plazo para efectuar su descargo, sin hacer uso del mismo, se dará por decaído el derecho de hacerlo en el futuro.

El sumariado o su letrado no podrán retirar las actuaciones, debiendo examinarlas en presencia de personal autorizado; pero podrán solicitar fotocopias a su cargo.

ARTICULO 23ro.:

El dependiente sumariado, previa acreditación de identidad, será preguntado por su edad, estado civil, profesión, cargo, función y domicilio. A continuación se le harán conocer las causas que han motivado la iniciación del sumario, la responsabilidad que se le atribuye y se lo interrogará sobre todos los pormenores que puedan conducir al esclarecimiento de los hechos y su ejecución, como así también por todas las circunstancias que sirvan para esclarecer la mayor o menor gravedad de los mismos y su participación en ellos.

ARTICULO 24to.:

En caso de formularse cargos, el presunto infractor podrá efectuar su descargo y en el mismo acto, proponer las medidas de prueba que estime oportunas.

El instructor señalará aquellas pruebas que considere admisibles y descartará las que entienda que resulten superfluas, improcedentes o meramente dilatorias.

Todas las medidas de pruebas deberán ser producidas en el plazo de TREINTA (30) días.

ARTICULO 25to.:

Se podrá ofrecer hasta un máximo de TRES (3) testigos y dos supletorios, denunciando nombre y apellido, ocupación y domicilio de los

mismos. El número de testigos podrá ser ampliado cuando, a juicio del instructor, la cantidad de hechos o la complejidad de los mismos así lo justifique.

La parte que ofreciese la declaración de testigos, correrá con la obligación de su comparecencia a la Audiencia que a tal efecto se señale, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de dicho medio de prueba.

ARTICULO 26to.:

Si alguno de los testigos se hallare imposibilitado de comparecer o tuviere alguna otra razón para no hacerlo que a juicio del instructor fuese justificante, será examinado en su domicilio o en el lugar en que se hallare.

ARTICULO 27mo.:

Se permitirá al interrogado exponer cuanto tenga por conveniente para su descargo o para la aplicación de los hechos, evacuándose las diligencias que propusiera si el instructor las estimare conducentes para la comprobación de las manifestaciones efectuadas.

ARTICULO 28vo.:

La declaración será firmada por todos los que hubieren intervenido en ella, salvo en el supuesto del Artículo 29. El declarante rubricará además cada una de las hojas en que conste el acto. Si no quisiere

firmar, el instructor sumariante dejará constancia de ello.

ARTICULO 29no.:

Si el interrogado no pudiere firmar la declaración, se hará mención de ello, firmando dos testigos previa lectura del acto. En este supuesto, el instructor y los testigos rubricarán además cada una de las fojas en que conste la misma.

ARTICULO 30mo.:

Los testigos prestarán juramento o promesa de decir verdad antes de declarar y serán informados de las consecuencias a que puedan dar lugar las declaraciones falsas o reticentes.

ARTICULO 31ro.:

Al comenzar su declaración previa acreditación de identidad, los testigos serán preguntados:

- a) Por su nombre y apellido, edad, estado civil, profesión y domicilio.
- b) Si conocen o no al denunciante, o sumariado, si los hubiere.
- c) Si son parientes por consanguinidad o afinidad del

sumariado o denunciante y en qué grado, en su caso.

d) Si tienen interés directo o indirecto en el sumario.

e) Si son amigos íntimos o enemigos del sumariado o del denunciante, en su caso.

f) Si son dependientes, acreedores o deudores de aquéllos, o si tienen algún otro género de relación que pudiere determinar presunción de parcialidad.

ARTICULO 32do.:

Los testigos serán interrogados sobre lo que supieren respecto de la causal que ha motivado el sumario, o de circunstancias que, a juicio del instructor, interesen a la investigación.

ARTICULO 33ro.:

El testigo contestará sin poder leer notas o apuntes a menos que por la indole de la pregunta se le autorizare u deberá dar siempre razon de sus dichos.

ARTICULO 34to.:

Si las declaraciones ofrecieren indicios graves de falsedad, el instructor efectuará las comunicaciones correspondientes.

ARTICULO 35to.:

El instructor podrá ordenar el examen pericial en caso necesario, disponiendo los puntos de pericia y fijando un plazo razonable para su producción. Toda designación de peritos se notificará al sumariado.

ARTICULO 36to.:

Si el perito designado fuera una Organismo Oficial se le requerirá su colaboración.

Cuando no hubiere en el lugar Organismos Provinciales que contaren con los peritos requeridos, el instructor sumariante solicitará, siguiendo la vía jerárquica, la colaboración de Organismos Nacionales o Municipales. En caso de no contar con el perito requerido, se podrá recurrir a particulares.

ARTICULO 37mo.:

El perito deberá aceptar el cargo dentro de los TRES (3) días de notificado de su designación, y producir el informe dentro de los DIEZ (10) días contados a partir del siguiente al de la aceptación.

ARTICULO 38vo.:

El nombramiento de peritos que irroque gastos al Estado podrá ser solicitado por el instructor sumariante, unicamente cuando existan

razones que lo justifiquen, con arreglo a las disposiciones establecidas al respecto por las normas legales y reglamentarias que rigen tales contrataciones.

ARTICULO 39no.:

Los peritos emitiran opinión por escrito. La misma contendrá la explicación detallada de las operaciones técnicas realizadas y de los principios científicos en que funden su opinión.

Asimismo, no se limitará a expresar sus opiniones, sino que también manifestará los fundamentos de las mismas y acompañará las fotografías, registros, análisis, gráficos, croquis u otros elementos que correspondan. Si la pericia fuera incompleta, el instructor así lo hará notar ordenando a los peritos que procedan a su ampliación.

ARTICULO 40mo.:

El instructor deberá incorporar al sumario todo dato, antecedente, instrumento o información que, del curso de la investigación surja como necesario o conveniente para el esclarecimiento de los hechos o la individualización de los responsables.

ARTICULO 41ro.:

Los informes que se soliciten, deberán versar sobre hechos concretos y claramente individualizados y que resulten de la documentación, archivo o registro del informante. Asimismo podrá solicitarse a las oficinas

públicas la remisión de expedientes, testimonios o certificados relacionados con el sumario.

Los requerimientos efectuados a oficinas públicas se harán siguiendo el orden jerárquico correspondiente.

ARTICULO 42do.:

Podrá prescindirse de los informes solicitados en virtud del Artículo 41, cuando no fuesen contestados dentro de los DIEZ (10) días hábiles, salvo que resulten de importancia para la marcha del sumario, en cuyo caso el instructor podrá disponer su reiteración por única vez e idéntico plazo, con especial pedido de colaboración respecto del Organismo informante. En caso de no contestación al segundo requerimiento se prescindirá de ese medio probatorio.

ARTICULO 43ro.:

El instructor, de considerarlo oportuno, practicará una inspección de lugares o cosas, dejando constancia circunstanciada en acta, que agregará a los croquis, fotografías y objetos que correspondan. Asimismo podrá solicitar la concurrencia de peritos y testigos a dicho acto.

ARTICULO 44to.:

Producida la prueba, se notificará al sumariado para que, en el término de CINCO (5) días, alegue sobre el mérito de la misma.

ARTICULO 45to.:

Producido el alegato sobre la prueba, si lo hubiere y practicadas todas las averiguaciones y tramitaciones conducentes al esclarecimiento del hecho investigado, diligenciadas las medidas de prueba, y agregados los antecedentes del sumariado, el instructor procederá a dar por terminadas las actuaciones en lo relacionado con la investigación, disponiendo la clausura de la misma.

ARTICULO 46to.:

Clausurado el sumario, la DIRECCION DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR PROVINCIAL o el Organismo que la reemplace, producirá dentro de un plazo de DIEZ (10) días, un informe lo más preciso posible, que deberá contener:

- a) La relación circunstanciada de los hechos investigados.
- b) El análisis de los elementos de prueba acumulados, los que serán apreciados, según las reglas de la sana crítica.
- c) La calificación de la conducta del sumariado.
- d) Los antecedentes del o los sumariados que puedan tener influencia para determinar la mayor o menor gravedad de la sanción por el hecho imputado.

e) Las disposiciones legales o reglamentarias que se consideren aplicables y, en su caso, la sanción que a su juicio correspondan.

f) Toda otra apreciación que haga a la mejor solución del sumario.

El plazo indicado podrá ser prorrogado a requerimiento fundado de la citada Dirección.

ARTICULO 47mo.:

Demostrada la existencia cierta de transgresión y en su caso, la ausencia de mérito de la defensa interpuesta, la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE dictará el acto sancionatorio, debidamente fundado, previo informe propiciatorio, en los términos del Artículo 46. Este informe será considerado parte integrante del acto sancionatorio.

ARTICULO 48vo.:

La DIRECCION DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR PROVINCIAL o el organismo que la reemplace, dispondrá el archivo de las actuaciones, cuando:

a) Se comprobare la inexistencia de infracción.

b) Las pruebas acumuladas no fuesen suficientes para

demostrar la comisión de falta o individualizar a los autores de una infracción comprobada. En este caso no se fijará plazo de depuración si subsistiera la posibilidad de arrimar a los autos nuevos elementos de juicio determinantes para el esclarecimiento del caso.

ARTICULO 49no.:

Con respecto a los Recursos a interponer, serán de aplicación los previstos en la Ley 1284 y su Reglamentación. Si el Recurso no fuera resuelto dentro de los plazos previstos el interesado podrá refutarlo denegando tácitamente; si así lo hiciere le quedará abierta la vía judicial. Con los escritos que interpongan recursos contra multas, deberán acompañarse las respectivas boletas que acrediten el depósito del importe de la sanción, en la cuenta respectiva, requisito sin el cual no se admitirá la presentación de los escritos.

ARTICULO 50mo.:

En todo aquello no previsto en el presente Régimen, será de aplicación, el Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia del Neuquen y la Ley 1284.

ARTICULO 51ro.:

A los efectos de la aplicación del presente Reglamento la Autoridad de Aplicación será el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la Dirección Provincial de Transporte, sus organismos de fiscalización y contralor

y las Reparticiones Provinciales o Municipales expresamente autorizadas, actuando cada organismo dentro de las funciones que les sean específicas.

ARTICULO 52do.:

El importe correspondiente a las multas que se aplicarán será depositado en la cuenta FONDOS DE TERCEROS - RENTAS GENERALES o/c Contador y Tesorero de la Provincia, del Banco de la Provincia del Neuquén o la cuenta que designe la Tesorería.

SECCION II

PARTE ESPECIAL DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

TITULO I

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES AL REGIMEN DE PERMISOS
AUTORIZACIONES, HABILITACIONES E INSCRIPCION EN
EL REGISTRO PROVINCIAL

ARTICULO 53ro.:

La realización de servicios de transporte automotor sin el permiso, autorización, comunicación o inscripción según corresponda, ya se trate de Servicio Público, de Tráfico Libre, Ejecutivo, de Turismo o de Carga, será

sancionado con multa de SESENTA (60) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M.

ARTICULO 54to.:

El transporte por carretera, sin previa registraci3n, de aquellas cargas que por su dimensi3n, peso o peligrosidad requieran el tratamiento especial previsto en la reglamentaci3n respectiva, ser3 sancionado con una multa de SESENTA (60) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. , sin perjuicio de la responsabilidad del dador y toda otra persona que haya intervenido en el contrato de transporte de dichas cargas, excepto que las mismas fuesen fraccionadas, en cuyo caso, la responsabilidad del transportista ser3 exclusiva.

ARTICULO 55to.:

Cuando se verifiquen actos u omisiones que configuren la comisi3n de infracci3n, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan luego de sustanciado el procedimiento respectivo, la Autoridad de Aplicaci3n dispondr3 con car3cter preventivo la paralizaci3n de los servicios, si la irregularidad imputada tuviere verosimilitud y fuere atentatoria de la seguridad del servicio, de los usuarios y terceros no transportados.

Asimismo, se podr3 ordenar en forma preventiva la desafectaci3n del servicio del personal de conducci3n, veh3culos e instalaciones fijas, cuando se verificase alg3n acto u omisi3n que pudiese implicar transgresi3n a las normas legales y reglamentarias vigentes. La medida se

mantendrá mientras la irregularidad subsista, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las infracciones efectivamente comprobadas.

ARTICULO 56to.:

En caso de prestación de servicios sin el permiso, autorización, habilitación o inscripción según corresponda, 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, ordenándose la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, labrandose acta en los términos y con los alcances establecidos en el presente Reglamento, requiriendo el auxilio de la fuerza pública si así resultare necesario. Una vez efectuada la comprobación técnica, el vehículo será restituido a quien acredite su tenencia legítima. Todo ello, sin perjuicio de poder disponer la remisión de las actuaciones a la Justicia Penal ante la eventual comisión de actos ilícitos contra la seguridad del transporte público.

ARTICULO 57mo.:

El transportista que iniciara la prestación de servicios publicos autorizados sin la previa habilitación de los vehículos o de las instalaciones fijas que utilice, será sancionado con multa de CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 58vo.:

La iniciación de los servicios de tráfico libre, ejecutivos o de turismo, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por las normas vigentes, será sancionado con multa de CUARENTA (40) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M.

ARTICULO 59no.:

La falta de iniciación de la ejecución de los servicios en el plazo previsto para cada categoría de aquellos, su suspensión o el abandono de los mismos sin la previa conformidad de la Autoridad de Aplicación, de acuerdo a la modalidad efectuada, será sancionada con multa de CUARENTA (40) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. por cada servicio no iniciado o desatendido, sin perjuicio de las demás consecuencias legales que dicho acto acarree al transportista. Cuando la interrupción fuese total y no se restableciese la prestación en el plazo que al efecto fijare la Autoridad de Aplicación, podrá disponerse la suspensión o la caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción, en su caso.

ARTICULO 60mo.:

La presentación de declaraciones juradas, con datos falsos, será sancionada con la caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción, según corresponda.

ARTICULO 61ro.:

La falta de contratación de los seguros exigidos por la

reglamentación respectiva, será sancionado con multa de CUARENTA (40) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. sin perjuicio de poder disponerse la suspensión del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiese acordado.

En caso de que el transportista prestare servicios mediante la utilización de vehículos carentes de seguro será sancionado con multa de CUARENTA (40) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. sin perjuicio de poder disponerse la suspensión del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiese acordado.

ARTICULO 62do.:

La falta de comunicación de las modificaciones a los modos de prestación en las categorías de servicio público y de tráfico libre, dentro del plazo y condiciones establecidas por la normativa vigente, será sancionada con multa de CUARENTA (40) U.M. a OCHENTA (80) U.M.

TITULO II

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS MODALIDADES DE EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS

ARTICULO 63ro.:

La realización de los servicios en violación de las

modalidades autorizadas, por acto u omisión del transportista, será reprimida con multa de VEINTE (20) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. Sin perjuicio de la sanción pecuniaria, y si la gravedad de la infracción afectare directamente la continuidad del servicio, podrá disponerse la suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado.

ARTICULO 64to.:

La violación ocasional del régimen tarifario autorizado o propuesto, será sancionada con multa de DOS (2) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. La violación sistemática de ese régimen será causal suficiente para resolver la caducidad del permiso, autorización , habilitación o inscripción que se hubiere otorgado.

ARTICULO 65to.:

La falta de emisión de boletos o pasajes, o su expedición sin adecuarse en forma y contenido a lo establecido en las normas reglamentarias, y especialmente la falta de mención en dichos documentos del tipo y categoría del servicio, origen y destino del viaje, fecha de emisión del pasaje, día y hora del servicio si correspondiera, y la tarifa cobrada, será sancionado con multa de CUATRO (4) U.M. a SESENTA (60) U.M.

ARTICULO 66to.:

Se aplicará multa de UNO CON VEINTE (1,20) U.M. a SESENTA (60) U.M., al transportista que no procediera a la devolución total o parcial

-según corresponda- de los importes abonados por pasajes para servicios que se suspendieran antes de su iniciación o interrumpieran durante su prestación, por causas ajenas a la voluntad de los usuarios. Igual sanción merecerá el transportista que no observara las normas sobre devolución de pasajes adquiridos con anticipación.

ARTICULO 67mo.:

La circulación de un vehículo fuera de la ruta autorizada por la Autoridad de Aplicación en el respectivo permiso, o propuesta por el transportista para un servicio de tráfico libre o ejecutivo, será sancionada con multa de UN (1) U.M. a SESENTA (60) U.M.

ARTICULO 68vo.:

El transportista que, en las oficinas de atención al público o en las terminales cabeceras de servicios, no dispusiera del personal suficiente para cumplir efectivamente todas las prestaciones inherentes al servicio, será sancionado con multa de DOS (2) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 69no.:

El transportista cuyas autoridades o empleados, directa o indirectamente, se negaren a transportar pasajeros, equipajes, encomiendas o cargas en general, sin causa que lo justifique, será sancionado con multa de CUATRO (4) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 70mo.:

El transportista que no entregare a los usuarios la correspondiente guía o contraseña de equipajes , o proporcionara una guía que no cumpla con las prescripciones reglamentarias, será sancionado con multa de UN (1) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 71ro.:

La falta de entrega por parte del transportista del documento idoneo que acredite la transportación de encomiendas, se sancionará con multa de UN (1) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 72do:

El deterioro o pérdida total o parcial del equipaje, bultos o encomiendas que fueran confiados al transportista por los pasajeros o terceros, será sancionada con multa de DOS (2) U.M. a CUARENTA (40) U.M., sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal del causante respecto de los damnificados.

ARTICULO 73ro.:

La demora injustificada en la entrega de los equipajes, encomiendas o cargas, determinará la aplicación al transportista responsable de multa de UN (1) U.M. a VEINTE (20) U.M., sin perjuicio de las acciones a que tuvieran derecho los damnificados.

ARTICULO 74to.:

Se sancionará con multa de UN (1) U.M. a CUATRO (4) U.M. al transportista que no respetara el procedimiento reglamentario a observarse para la disposición de objetos olvidados o extraviados por los pasajeros, sin perjuicio de los derechos de éstos por el daño que pudieren haber sufrido.

ARTICULO 75to.:

La empresa que realice transporte de correspondencia sin ubicar las piezas postales en los compartimientos específicamente habilitados a tal fin, será sancionada con multa de CUATRO (4) U.M. a SESENTA (60) U.M. La demora injustificada, extravío o destrucción total o parcial de la correspondencia transportada será reprimida con multa de VEINTE (20) U.M. a OCHENTA (80) U.M., sin perjuicio de las acciones civiles y penales que pudiesen corresponder.

ARTICULO 76to.:

Se impondrá multa de CUATRO (4) U.M. a SESENTA (60) U.M. al transportista que no observara las normas prescriptas para la extensión y uso de cartas de porte, manifiestos de carga o documentos análogos, sin perjuicio de la responsabilidad del dador y toda otra persona que haya intervenido en el contrato de transporte de las cargas carentes de la documentación precitada o en cuya extensión se denoten deficiencias. La sanción podrá elevarse a CIENTO VEINTE (120) U.M. cuando en esos documentos se insertaran datos falsos o

ambiguos con la intención de encubrir violaciones al régimen jurídico del transporte automotor de cargas, sin perjuicio, en este caso, de poderse disponer la caducidad de la inscripción en el Registro respectivo.

ARTICULO 77mo.:

Se sancionará con multa de OCHO (8) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M., al transportista que utilice vehículos con dimensiones no autorizadas por las normas vigentes o que haga circular los mismos con carga cuyo peso exceda los topes máximos autorizados.

ARTICULO 78vo.:

Las averías o pérdidas verificadas en la carga, imputables al transportista por no utilizar vehículo apropiados, o por embalar deficientemente la mercadería cuando ello estuviese a su cargo, o por no adoptar en general los recaudos esenciales imprecindibles para brindar seguridad al cargamento, será sancionado con multa de CUATRO (4) U.M. a SESENTA (60) U.M., al margen de la reparación a que tuvieran derecho los terceros perjudicados.

ARTICULO 79no.:

El transporte de pasajeros en vehículos de carga, será reprimido con multa de UN (1) U.M. a SESENTA (60) U.M.

ARTICULO 80mo.:

La empresa de transporte cuyo personal no adoptase las medidas tendientes a garantizar la seguridad del servicio y de los pasajeros transportados, cuando se verifiquen situaciones de intransitabilidad, en los términos previstos por el Artículo 6to. del Decreto Nacional 692/92, será sancionada con multa de VEINTE (20) U.M. a OCHENTA (80) U.M.

Si como consecuencia de la omisión apuntada ocurriese algún hecho o accidente conectado con las condiciones de transitabilidad, la sanción se elevará hasta CIENTO VEINTE (120) U.M., sin perjuicio de disponerse la caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiese otorgado.

ARTICULO 81ro.:

La conducción imprudente o a excesiva velocidad, en infracción a las normas de tránsito; la prestación de servicios con conductores que no hubiesen cumplido con el descanso mínimo reglamentario, o se encontraren en estado de ebriedad, o que por cualquier causa vieran afectada su capacidad psicofísica para la conducción, serán sancionadas con multas de DOS (2) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M., por cada una de las faltas tipificadas.

ARTICULO 82do.:

La obstrucción o deficiente funcionamiento de las salidas de emergencia en los vehículos; la realización de la operación de carga de combustible sin disponerse previamente las precauciones reglamentarias; el transporte de pasajeros que sobresalgan del perfil de la carrocería; el

transporte de inflamables en vehículos con pasajeros; o cualquier otro acto u omisión o deficiencia técnica que atente contra la seguridad del servicio, de los usuarios o de terceros no transportados, serán sancionados con multas de CUATRO (4) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M., por cada una de las faltas tipificadas.

ARTICULO 83ro.:

Se impondrá multa de UN (1) U.M. a VEINTE (20) U.M. al transportista cuyo personal permitiera el transporte de animales a bordo de los vehículos de pasajeros, excepción hecha a lo dispuesto para perros lazarillos de no-videntes.

ARTICULO 84to.:

Se impondrá multa de CUATRO (4) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M., al transportista que habiendo obtenido la autorización para operar un servicio ejecutivo en una traza determinada, realizare la prestación bajo la forma de otra categoría de servicio.

Si la irregularidad fuese cometida con carácter reiterativo, se dispondrá la caducidad o suspensión de la inscripción en el registro, sin perjuicio de aplicar las medidas accesorias contempladas en este Regimen.

TITULO III

**DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A LA REGLAMENTACION
SOBRE VEHICULOS, PERSONAL DE CONDUCCION E INSTALACIONES FIJAS**

ARTICULO 85to.:

La prestación de servicios con vehículos no habilitados por la Autoridad de Aplicación o por Autoridad en la cual aquella hubiera delegado tal función, será sancionada con multa de CUATRO (4) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M., simultaneamente se dispondrá la inmediata separación del servicio de tales unidades, hasta que se proceda a su habilitación. Igual sanción se aplicará cuando se produzca una baja en el parque móvil sin la previa autorización.

ARTICULO 86to.:

Las modificaciones que sin autorización previa de la Autoridad de Aplicación se introdujeran en los vehículos, y alteracen las características originales de habilitación serán sancionadas con multa de CUATRO (4) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. Como medida accesorio, podrá prohibirse la utilización de dichos vehículos, en tanto no se supriman las variaciones antirreglamentarias.

ARTICULO 87mo.:

Se impondrá una multa de CUATRO (4) U.M. a SESENTA (60) U.M. al transportista que no enviara sus vehículos para la revisión técnica

periódica, para su inspección o pesaje, dentro de los plazos establecidos por la Autoridad de Aplicación. La sanción será de una multa de CUARENTA (40) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. cuando esos vehículos se encontrasen prestando servicios.

En ambos casos se aplicará una multa por cada día de mora y se ordenará la desafectación de las unidades en infracción, hasta tanto se cumpla con el requisito citado.

ARTICULO 88vo.:

El transportista cuyos vehículos adolecieran de deficiencias de indole mecanica, de carrocería, de instrumental o la carencia de los elementos de seguridad o el inadecuado funcionamiento de esos dispositivos, será sancionado con multa de CUARENTA (40) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M..

Si las irregularidades afectasen o pudiesen afectar la seguridad del servicio de los usuarios o terceros no transportados, se aplicará multa de OCHENTA (80) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. por cada una de las faltas tipificadas. En ambos supuestos, podrá disponerse simultaneamente la desafectacion de las unidades hasta su puesta en condiciones reglamentarias.

ARTICULO 89no.:

La falta no denunciada, la deficiente exposición o conservación de la chapa patente o de la Ficha de Inspección Técnica Periódica o de todo aquel documento o información cuya exhibición externa o interna en los

vehículos, fuera expresamente dispuesta por la Autoridad de Aplicación harán pasible al transportista, en cada caso, de multa de DOS (2) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

Si la documentación o información aludida en el párrafo precedente fuese la prevista en el Reglamento General para el Transporte de Materiales Peligrosos por Carretera, aprobado por Resolución S.T. No. 233/86, sus modificatorias y ampliatorias, la multa aplicable será de DIEZ (10) U.M. a CIEN (100) U.M.

ARTICULO 90mo.:

El incumplimiento de las normas vigentes en materia de realización de publicidad comercial en el exterior o interior de los vehículos, será sancionada con multas de DOS (2) U.M. a DIEZ (10) U.M.

ARTICULO 91ro.:

La inobservancia de las condiciones esenciales de higiene en los vehículos y en las instalaciones fijas, o el desempeño de la función de conducción en condiciones higienicas inadecuadas, hará pasible al transportista de una multa de UN (1) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 92do.:

Se impondrá multa de SESENTA (60) U.M. a OCHENTA (80) U.M. al transportista que utilizare los servicios de personal de conducción que no

contase con la previa habilitación de la Autoridad de Aplicación. La sanción se elevará a CIENTO VEINTE (120) U.M. cuando el personal en servicio hubiera resultado expresamente inhabilitado y la decisión comunicada debidamente a la empresa transportista. En ambos casos se dispondrá la inmediata separación del servicio del personal afectado, hasta tanto se regularice su situación.

TITULO IV

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS NORMAS SOBRE COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL CON EL PUBLICO

ARTICULO 93ro.:

El transportista cuyo personal tratare en forma desconsiderada o agrediere de hecho a usuarios o terceros será sancionado con multa de DOS (2) U.M. a SESENTA (60) U.M. Si ese personal demostrara gravísima conducta o si reincidiera en la comisión de actos de esa naturaleza, podrá aplicarse simultáneamente la medida adicional prevista en el presente Reglamento.

ARTICULO 94to.:

Se sancionará con multa de Un (1) U.M. a CUARENTA (40) U.M. al transportista cuyo personal no obrara en la forma debida para impedir la alteración del orden o la comisión de actos indecorosos o contrarios a la moral y buenas costumbres por parte de usuarios o terceros, a bordo de los vehículo a su cargo o en los locales públicos de la empresa.

ARTICULO 95to.:

Se sancionará con multa de DOS (2) U.M. a SESENTA (60) U.M., el abandono sin justa causa que los conductores hiciesen de su puesto de conducción, durante la prestación del servicio o la falta de colaboración para superar cualquier circunstancia que hiciere peligrar la seguridad de los pasajeros transportados o transeúntes.

ARTICULO 96to.:

Se sancionará con multa de UN (1) U.M. a VEINTE (20) U.M. al transportista cuyo personal, expresa o tácitamente, se negare a detener la marcha del vehículo a su cargo en los distintos lugares autorizados, para permitir el descenso de pasajeros que lo hubieren solicitado. La detención para ascenso o descenso de pasajeros en lugares antirreglamentarios se sancionará con multa de DOS (2) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 97mo.:

La violación del régimen de paradas nocturnas y para días de lluvia se sancionará con multa de Un (1) U.M. a DOCE (12) U.M.

ARTICULO 98vo.:

El transportista cuyo personal condujera los vehículos de transporte de pasajeros con las puertas de ascenso y descenso abiertas, o

permitiera el uso injustificado de la puerta delantera para el descenso de usuarios, o intencionalmente no llevara encendidas las series completas de iluminación interior, será castigado con multa de UN (1) U.M. a CUARENTA (40) U.M. por cada una de las faltas tipificadas.

ARTICULO 99no.:

El uso indebido de la puerta delantera izquierda de los vehículos de transporte de pasajeros, así como el uso de la plataforma de la misma para transportar objetos o personas, serán en cada caso castigados con multa de Un (1) U.M. a SEIS (6) U.M.

ARTICULO 100.:

El transportista cuyo personal de conducción no observara las reglas sobre:

a) Prohibición de fumar o salivar o conversar con los pasajeros.

b) Prohibición de utilizar aparatos radiofónicos o de reproducción de cintas gravadas, instalados o portátiles; será sancionados con multa de DOS (2) U.M. a DIEZ (10) U.M. por cada una de las infracciones detalladas. Similar sanción merecerá la actitud tolerante de aquel personal para con los usuarios que infrijan alguna de esas normas.

TITULO V

**DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES RELATIVAS A LAS RELACIONES DE
LOS TRANSPORTISTAS CON LA AUTORIDAD DE APLICACION**

ARTICULO 101ro.:

El desconocimiento de las atribuciones de la Autoridad de Aplicación o de sus Agentes autorizados, el otorgamiento de trato desconsiderado a estos Agentes, o la comisión de actos que impidan u obstaculicen el cumplimiento de sus funciones, serán penados en cada caso, con multa de CUATRO (4) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. Asimismo podrá aplicarse al personal responsable del acto la medida establecida por el artículo 55 segundo párrafo, cuando hubiere agresión, se atentare contra la seguridad y el orden público, o se configurare un alzamiento contra el poder de policía.

ARTICULO 102do.:

La desobediencia a las órdenes de la Autoridad de Aplicación o de sus Agentes, debidamente notificadas, será sancionadas con multa de CUATRO (4) U.M. a SESENTA (60) U.M., por cada día de mora y en cada caso en que se produzca, sin perjuicio de la pena que correspondiere aplicar por la infracción que, en su caso, hubiera dado motivo a la orden emitida. Podrá aplicarse el Artículo 55 segundo párrafo, cuando se cumplieren los presupuesto previstos en la última parte del Artículo anterior.

ARTICULO 103ro.:

Se castigará con multa de DOS (2) U.M. a SESENTA (60) U.M. por cada día de mora, al transportista que no pusiere en conocimiento de la Autoridad de Aplicación, dentro de las 48 hs. de producido, todo hecho ajeno a su voluntad que causare la alteración o supresión de cualquiera de las modalidades del servicio que preste.

ARTICULO 104to.:

El transportista que no remitiera los datos y otros elementos requeridos por la Autoridad de Aplicación o lo hiciera fuera de plazo, será sancionado con multas de UN (1) U.N. a VEINTE (20) U.M. por cada día de mora.

ARTICULO 105to.:

Se impondrá multa de OCHO (8) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. al transportista que, presentare datos u otros elementos falsos o con errores inexcusables. Cuando esos vicios se verificaren en informaciones relativas a balances generales, resultados de explotación, estadísticas o seguros, la multa será de VEINTE (20) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. Ambas infracciones podrán ser consideradas causales de suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere obtenido.

ARTICULO 106to.:

La falta de comunicación a la Autoridad de Aplicación de las altas y bajas del material rodante será sancionada con multa de UN (1) U.M. a VEINTE (20) U.M. por cada día de mora.

ARTICULO 107mo.:

El transportista que, en ocasión de los accidentes que sufrieren los vehículos de su flota, no remitiere, dentro de las 72 hs. del hecho, la denuncia de lo ocurrido, será sancionado con multa de CUATRO (4) U.M. a SESENTA (60) U.M. por cada día de mora.

ARTICULO 108vo.:

El incumplimiento de las normas que reglamentan la proposición y presentación de horarios a la Autoridad de Aplicación será reprimido con multa de DOS (2) U.M. a CUARENTA (40) U.M.

ARTICULO 109no.:

El incumplimiento de las citaciones emanadas de la Autoridad de Aplicación se sancionará con multa de UN (1) U.M. a VEINTE (20) U.M., por cada día de demora.

TITULO VI

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A LA NORMATIVA VIGENTE

EN MATERIA DE TRANSPORTE DE MATERIAL PELIGROSO POR CARRETERA**ARTICULO 110mo.:**

La realización de transporte de material peligroso por carretera en inobservancia a las disposiciones contenidas en la Resolución S.T. 233/86, sus modificatorias y ampliatorias, será sancionada con multa de OCHENTA (80) U.M. a CIENTO VEINTE (120) U.M. sin perjuicio de disponerse la inmediata interrupción del servicio. La Autoridad de Aplicación, en mérito a las circunstancias del caso podrá resolver la caducidad del servicio o inscripción que se hubiera otorgado.

VIII. ESTUDIO Y FORMULACION ANTEPROYECTO DE LEY DE CONCESION

DE SERVICIOS PUBLICOS

VIII. ESTUDIAR Y FORMULAR ANTEPROYECTO DE LEY DE CONCESION DE SERVICIOS PUBLICOS, A EFECTOS DE ENMARCAR EL TRANSPORTE EN UN CONTEXTO MAS AMPLIO, DEL CUAL CARECE ACTUALMENTE LA LEGISLACION PROVINCIAL

En oportunidad de que se nos encargara este trabajo, la información con la que se contaba, no registraba antecedentes sobre la materia en la Provincia.

Posteriormente hemos verificado que la Provincia del Neuquen por Ley 1820, dispuso: Artículo 1ro. "La presente Ley pone en ejercicio el poder de policía de emergencia del Estado, con el fin de superar las graves circunstancias sociales y económicas que atraviesa la Nación y su repercusión en la Provincia del Neuquén, en adhesión a las Leyes 23696 y 23967, sancionadas por el Congreso Nacional."

Así la Provincia se adhiere a las Leyes Nacionales de Reforma del Estado y de Emergencia Económica.

En esta Ley se tratan cada una de las materias que reforman la estructura del Estado y de la economía.

A partir del artículo 26 se regulan las Concesiones de Obras y Servicios Públicos, constituyendo éstas, una norma comprensiva de la actividad que se pretendía proponer en este trabajo.

No obstante es necesario efectuar una distinción que se considera de relevancia:

1. Diferencias entre la Concesión de Obras y Servicios Públicos y la Concesión, de Servicios Públicos

Con anterioridad a la Ley Nacional 23696 de Reforma del Estado las diferencias entre una y otra institución eran manifiestas:

Las concesiones de Obras Públicas eran sólo un modo de ejecución de la obra pública por el que la Administración contrata a una empresa para la realización del trabajo, y no paga luego un precio por ella, sino que la remunera otorgándole la explotación de la nueva obra construida, durante el plazo determinado.

La Ley 23696 de Reforma del Estado amplió este concepto incluyendo la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes que se compensarán con una tarifa o peaje.

Es decir que se aunan dos instituciones: la obra pública donde el Estado sólo tiene relaciones con el constructor y el servicio público que se presta donde el Estado también tiene relación con los usuarios.

Esto ya se encontraba dispuesto en la Ley de Concesión de Obras Públicas, pero ante la ampliación dispuesta por la Ley de Reforma del Estado, donde sólo el mantenimiento de la obra ya existente y la explotación de la misma se adecua a esta figura, existen marcados aspectos que lo asimilan al servicio público propiamente dicho.

La concesión de Servicios Públicos, es un contrato por el que el Estado encomienda a una persona, física o jurídica, privada o pública, la organización y el funcionamiento de un servicio público por un determinado lapso. El concesionario actúa por su propia costa y riesgo. La explotación del servicio se retribuye con el precio pagado por los usuarios o con subvenciones y garantías otorgadas por el Estado o con ambos medios a la vez.

El servicio Público más utilizado es el de transporte automotor de pasajeros, y es el que más desarrollo normativo ha tenido.

No se puede legislar la concesión de servicio público como figura autónoma de la concesión de la obra pública, y no tenemos referencias en el orden nacional o provincial al respecto.

Ello es así, por cuanto el concepto de servicio público como calificación doctrinaria está ligada a la razón de ser del Estado, se lo ha identificado con las funciones de este y en una primera etapa sirvió al decir de Dromi de columna vertebral para la construcción del derecho administrativo.

En una segunda etapa se le trató de conferir un régimen especial (Conforme a DROMI, "Derecho Administrativo" T.II):

- 1) Restricción del Derecho de Huelga.
- 2) Auxilio de la fuerza pública.
- 3) Aplicación de medidas de restricción, servidumbre y

expropiación para una mejor prestación.

4) Celebración de Contratos Administrativos para su prestación. Con prerrogativas tales como la caducidad y revocación.

5) Régimen especial de pago del precio a través de las tarifas sujetas a autorización.

6) Eventual monopolización, nacionalización y estatización.

7) Control y Fiscalización administrativa.

8) Jurisdicción Contencioso Administrativa para dirimir conflictos.

Con respecto a las causas que impiden legislar la concesión de servicio público en forma independiente, es como se dijo, en principio el grado de amplitud del concepto y además que en la práctica del derecho positivo los servicios públicos y sus concesiones, se han legislado en la medida que las Autoridades Nacionales o Provinciales han determinado la necesidad de convertir en servicio público una determinada actividad.

Los antecedentes más claros y que obran por doquier son los del transporte automotor de pasajeros.

Sin embargo, aún en estos casos y en la actual Legislación

Nacional o Provincial, el transporte automotor es libre en el sentido que no esta sujeto a un permiso o concesión previa, aunque las normas no son del todo precisas hasta que la Autoridad decida darlo en concesión.

2. Bases de la Concesión de Servicios Públicos:

No obstante lo expuesto las bases o pautas para una concesión de servicios públicos son las siguientes:

1) Especificar los servicios incluídos, distinguiendo los que están bajo un régimen de exclusividad, de los que se otorguen en un régimen de competencia.

2) El plazo por el que se lo otorga, pudiendo convenirse prórrogas.

3) El ámbito físico y geográfico comprendido.

4) Las obligaciones que se impongan al cocontratante, tales como la calidad y extensión de los servicios, o a la modernización de los medios materiales y técnicos afectados a la prestación del mismo.

5) Los derechos conferidos en la concesión o permiso.

6) El Régimen Tarifario, especificando los conceptos que la tarifa deba cubrir.

7) El Régimen Sancionatorio aplicable.

8) La información económico-financiera y técnica que el cocontratante deberá proporcionar a la Autoridad de Aplicación y de control.

Las enunciadas sirven también de base de aquellos aspectos que deben tenerse en cuenta en la elaboración de los Contratos de Concesión o Permisos que se efectúen con los adjudicatarios de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros.

IX. ESTUDIO POSIBILIDAD CREACION DE UN ENTE

IX. ESTUDIO DE LA POSIBILIDAD DE CREACION DE UN ENTE A LOS EFECTOS DE EJERCER EL CONTROL Y PODER DE POLICIA, Y APLICACION DE LAS PENALIDADES

1. Organización Administrativa de la Autoridad de Aplicacion en Materia de Transporte:

En primer lugar es necesario caracterizar cual es la situación actual en la materia, en la Provincia del Neuquén.

Dentro de la Subsecretaria de Obras y Servicios Públicos la Autoridad de Aplicación del Transporte, conforme a la Ley 2027, modificatoria de la Ley 482, es la Dirección Provincial de Transporte.

La misión de esta Dirección Provincial, atribuída por el Poder Ejecutivo es: "Asistir al Subsecretario de Obras y Servicios Públicos en la elaboración, ejecución y coordinación de la política provincial del transporte, como así también en la organización, supervisión y administración de los sistemas de transporte terrestre, aéreo o fluvial o de cualquier naturaleza de acuerdo con las directivas del Poder Ejecutivo Provincial."

Cuenta asimismo con tres Direcciones:

- 1) Dirección de Planificación del Transporte.
- 2) Dirección de Transporte Aéreo.
- 3) Dirección de Transporte Terrestre.

Las funciones de la Dirección, también incluye competencias en materia de transporte fluvial y lacustre.

Con relación a la aplicación del Régimen de Infracciones, poseen un cuerpo de inspectores que labran las actas correspondientes. Sin embargo, cabe señalar, que esta organización no incluye las funciones relativas al procedimiento sumarial en materia de infracciones y tampoco la aplicación de las mismas.

De acuerdo a la información suministrada por las Autoridades del Transporte de la Provincia, las actuaciones sumariales y la aplicación de sanciones por infracciones al Régimen del Transporte terrestre, son competencia de la Fiscalía de Estado.

El Fiscal de Estado tiene rango Constitucional en virtud del Artículo 136 de la Constitución Provincial y es el encargado de defender el patrimonio del Fisco y será parte en todos los juicios contenciosos administrativos y en todos aquellos en que se afecte directa o indirectamente intereses del Estado, etc.

Es decir que no se advierte dentro de las funciones dirimidas por la Constitución, las facultades de efectuar sumarios y aplicar sanciones de la Fiscalía de Estado, salvo que las mismas hayan sido otorgadas por la Legislatura.

Si tales funciones fueron otorgadas por el Poder

Legislativo en forma especial, también la Ley 2027, ha instituido a la Dirección Provincial de Transporte como Autoridad de Aplicación y fiscalización de la Ley. (Ley 2027)

Sin que sea necesario entrar en el análisis de quién es la Autoridad que tiene a su cargo el procedimiento sumarial y la aplicación de las infracciones, ni tampoco cuestionar las competencias dirimidas, en virtud de leyes especiales y posteriores etc., lo cierto es que actualmente la Dirección Provincial de Transporte no tiene las facultades antedichas, o bien no las ejerce.

El Régimen actual de Infracciones al Transporte Terrestre de la Provincia en su Artículo 76 dispone: "a) AUTORIDAD DE APLICACION: Comprende el Ministerio de Obras y Servicios Públicos; la Dirección General de Servicios Públicos, sus organismos de fiscalización y contralor y las Reparticiones Nacionales, Provinciales o Municipales expresamente autorizadas, cada organismo dentro de las funciones que le sean específicas."

Es evidente, que si bien la denominación de "Dirección General de Servicios Públicos", no responde a la estructura organica-funcional actual, resulta sin facultades específicas, ya que el Artículo 66 del Régimen de Penalidades conforme al Decreto 417/49, dispone que la investigación de los hechos que pueden dar lugar a infracciones, estará a cargo de la mencionada Dirección.

Estas cuestiones deberán analizarlas las Autoridades Provinciales, habida cuenta que conforme a las informaciones que se han podido

recoger en la Provincia, el Régimen no está funcionando eficazmente.

Precisamente, uno de los aspectos fundamentales para la eficacia de un servicio público en el sentido lato, como lo es el transporte, es un eficaz sistema de fiscalización.

Las Autoridades Provinciales, Legislatura, Poder Ejecutivo y el Ministerio de Obras y Servicios Públicos a través de la Dirección Provincial de Transporte, en esta última etapa, se han abocado a una importante tarea de modernización y eficacia en todas las áreas. En lo que respecta al transporte se han desregulado legislativamente las normas referentes a la materia, adoptando con las modificaciones necesarias y específicas para el ámbito local, las normativas nacionales.

Se han transferido, además las terminales de ómnibus a los municipios, tendiendo así a una descentralización administrativa en aras de una mayor eficacia.

No obstante no se ha ahondado en el tema que aquí se plantea, que es el cumplimiento real de la fiscalización y la correspondiente aplicación de sanciones en caso de incumplimiento, a fin del correcto cumplimiento de las nuevas normas que se están gestando.

Como primera aproximación al tema central de que trata este trabajo, que es la posibilidad de creación de un ente, en primer lugar podemos esbozar una primera conclusión, ya se trate que la materia se organice bajo la forma jurídica de un organismo descentralizado o centralizado, debe

contar en su estructura administrativa de una sección de fiscalización, que permita ejercer adecuadamente el Poder de Policía.

2. Poder de Policía:

Las limitaciones a los derechos individuales, en razón del interés público, se denominan policía y poder de policía.

"Dentro de la función administrativa, se inserta una modalidad de obrar, de contenido "prohibitivo y limitativo", llamada policía. Dentro de la función legislativa, se incorpora una modalidad reglamentaria de derechos, llamada poder de policía."

Dice Dromi en el T. I "Derecho Administrativo" Ed. Astrea, que el estudio del poder de policía está vinculado a las "limitaciones a los derechos" y a los "límites o las limitaciones".

El poder de policía es parte de la función legislativa. Desde el punto de vista Constitucional, Nación y Provincias cuentan con competencias para limitar, legislativa y/o administrativamente el ejercicio de los derechos. Se habla por ello de poderes concurrentes (Arts. 1ro, 5to, 67, 104, 105, 107, 108 Constitución Nacional).

El ejercicio del poder de policía o simplemente "policía" como lo denomina Dromi, tiene a su cargo la fiscalización y aplicación en su caso de las restricciones a los derechos individuales.

En el caso de los servicios públicos sin el ejercicio eficiente del poder de policía, cualquier régimen jurídico puede constituirse en letra muerta.

La Corte Suprema a dictado a través del tiempo numerosos fallos en la materia que han limitado el alcance del poder de policía con un criterio de razonabilidad.

Roberto Dromi, en la obra citada, enumera las funciones administrativas concernientes a los servicios públicos, citando en primer lugar: "a) policía administrativa o poder público de fiscalización, limitación, prohibición, restricción, etc..."

3. La Descentralización Administrativa:

Cuando la Ley confiere atribuciones administrativas o competencias públicas en forma regular y permanente a entidades dotadas de personalidad jurídica, que actúan en nombre y por cuenta propios, bajo el control del Poder Ejecutivo.

La Constitución de la Provincia del Neuquen, otorga al Poder Legislativo en el inc. 38) del Artículo 101, atribuciones para "crear reparticiones autarquicas, pudiendo darle facultad para designar su personal y administrar los fondos que se le asignen, de acuerdo a la legislación en vigencia."

La Ley 1284 de la Provincia define, caracteriza y regula

la desconcentración y la descentralización administrativa. Esta última en los Arts. 28 a 33, Capítulo IV.

Esta regulación establece, 1) La Forma, 2) Los Tipos, 3) El Régimen, 4) El Control Jerárquico Institucional por el Poder Ejecutivo, 5) La Intervención, Causas, Plazos, etc.

La diferencia entre la desconcentración y descentralización son las siguientes:

La descentralización supone un órgano distinto, independiente, mientras que la desconcentración tiene lugar entre Organos de un mismo Ente.

La desconcentración carece de personalidad jurídica y patrimonio propio.

En cuanto al vínculo con el Poder Ejecutivo en la descentralización se denomina "Control Jerárquico Institucional", que otorga limitados poderes de control y de dirección sobre el Ente personalizado; mientras que en la desconcentración el vínculo se denomina "Poder Jerárquico" y el Poder Ejecutivo tiene un control directo y permanente.

Actualmente el Organo de control del transporte: Dirección Provincial de Transporte, es un órgano centralizado de la Administración, manteniendo una estricta relación jerárquica con los órganos superiores: Subsecretaría, Ministerio, Poder Ejecutivo y otras áreas.

4. Sentido de la Descentralización:

La descentralización administrativa es una decisión de política administrativa, con el objeto de mejorar la eficiencia de determinadas funciones públicas.

En el ámbito nacional resultaba muy común y hasta se consideraba necesario que los "fondos especiales" creados por Ley formal para promover determinado sector de la economía trajera como consecuencia la creación de organismos descentralizados. Se afirmaba que los "fondos especiales" deberían ser administrados por organismos autárquicos.

Sin embargo se han demostrado en la práctica administrativa que cuando normativamente se encargaba a un organismo centralizado administrar fondos especiales, aquella premisa quedaba sin sentido ante lo dispuesto por el derecho positivo.

En los últimos años, especialmente desde la asunción del actual Gobierno Nacional, hemos visto como el criterio desregulatorio ha ido eliminando privilegios y con ellos instituciones que se consideraban, hasta hace poco inviolables.

Sin embargo también se ha advertido recientemente, a raíz de la desregulación de la economía, una fuerte tendencia a la descentralización en todos los órdenes. Así la Nación ha transferido actividades y servicios a las Provincias y éstas han utilizado un procedimiento análogo con los Municipios.

Esta tendencia a la descentralización tiene su origen en las normas desregulatorias y en los procesos de privatización.

Así a título de ejemplo por Decreto 2339 de fecha 4 de diciembre de 1992, se creó la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria, que tuvo como origen los acuerdos entre Ferrocarriles Argentinos, el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, y el Banco Mundial.

Esta Comisión, es un Organismo descentralizado, autárquico, con plena capacidad jurídica para actuar en el ámbito del Derecho Público y Privado.

Su función y objetivos, es entender en la resolución de conflictos que se susciten como consecuencia necesaria de la implementación del nuevo sistemas de concesiones, por una parte, y de propender al mejoramiento de los niveles de competitividad intra e intermodal, por la otra, a fin de cumplir el plan de reestructuración ferroviaria.

Este Organismo, si bien se hace a la reestructuración de uno de los sistemas básicos del transporte, se estima que no se relaciona con la dinámica, organización y control del transporte automotor de pasajeros y de carga por carretera. El tema ferroviario se vincula directamente a la privatización y el transporte terrestre de pasajeros, al control de la desregulación.

Los dos tienen sin embargo un punto en común, fomentar la

competitividad y con ella el desarrollo y mejoramiento de los servicios.

Otro ejemplo en la creación de entes lo constituye la Ley de Puertos 24093, que transfiere el dominio y la Administración de los Puertos a las Provincias y/o Municipios, declarando que previamente deberán constituir sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales, los que asegurarán la participación de todos los sectores interesados en el quehacer portuario.

En ese caso, no se trata de creación de organismos descentralizados, pero sí de una descentralización y privatización de funciones a fin de asegurar la eficiencia y rentabilidad en la explotación de los Puertos.

Además se trata de sociedades y entes conformados por los interesados en la operatoria portuaria.

Como se advierte estas descentralizaciones de funciones tienen por objeto mejorar la eficiencia del funcionamiento de determinado sector de la economía.

Por lo tanto ese es el sentido de la descentralización.

5. Organismo Descentralizado relativo al Transporte

A) Motivaciones de la creación.

Por Decreto 104/93 se creó la Comisión Nacional de Transporte Automotor.

Ya en el Decreto Nacional 958/92 que regula el transporte automotor de pasajeros se dejó establecida la intención de constituir un ámbito específico dedicado a la aplicación de las normas vigentes referidas al sector y, además, al control y fiscalización de las prestaciones comprendidas en el mismo.

Los considerandos de dicho Decreto justifican la creación de un ente con autarquía, en que las normas de transporte automotor se caracterizan por propiciar una mayor flexibilización y desregulación de los servicios, que además es necesario ejercer el control y fiscalización adecuados, y que el cumplimiento de tales fines trae aparejada en el sector público la superposición de tareas en distintos organismos.

Por ello crean esa Comisión, descentralizada con autarquía, que consiste en la atribución o transferencia de facultades a un ente con personalidad jurídica propia separado de la Administración Central, en los cuales se da la concurrencia de tres elementos esenciales:

- a) Personalidad del Ente.
- b) Patrimonio afectado para el cumplimiento de su cometido.
- c) Fin público específico.

Los propios considerandos del Decreto manifiestan que el

fin público en el caso, es la aplicación de las normas vigentes referidas al sector y, además, al control y fiscalización de las prestaciones comprendidas.

B) Estructura de la norma de creación

Esta estructurado en siete capítulos a saber:

I. Creación de la Comisión Nacional de Transporte Automotor.

II. Competencia.

III. Recursos.

IV. Directorio.

V. Gestión Financiera y Control.

VI. Procedimiento y Control Jurisdiccional.

VII. Disposiciones Complementarias y Transitorias.

Bl) En el Cap. I. se crea el Ente:

* Dotado de plena capacidad Jurídica.

* Patrimonio propio.

* Vinculación institucional con Secretaría de Transporte.

* Funciones: Para la gestión y control público de la operación del sistema de transporte automotor de cargas y pasajeros de Jurisdicción Nacional.

B2) En el Cap. II. se desarrollan las Facultades del Ente en 19 incisos, de los cuales las esenciales son: a) Aplicar, interpretar y hacer cumplir las leyes, decretos y demás normas en la materia, b) Fiscalizar las actividades de las empresas operadoras, tales como estado de equipamiento móvil e instalaciones fijas, seguros en general, etc., c) Crear un sistema de información para evaluar el funcionamiento del sistema, d) Proponer dictado normas reglamentarias, e) Establecer bases para calculo de tarifas, f) Administrar el Registro de Transporte de Pasajeros y de Carga, g) Proponer acuerdo con Autoridades Provinciales y/o Municipales para la Administración y Control, etc.

B3) En el Cap. III. se establecen los recursos del Ente siendo el más relevante y el que permite financiar el Organismo, el que surge de la percepción de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte. Esta Tasa constituye el aspecto más relevante para el funcionamiento con autarquía de la Comisión.

B4) En el Cap. IV. se determinan las Autoridades de la Comisión integrada por un Directorio de tres miembros, plazos de duración de las funciones, las condiciones para ser Directores, la representación legal y

sus funciones.

B5) En el Cap. V. que se refiere a la gestión financiera, se determina el control y la elaboración de su presupuesto.

B6) En el Cap. VI. se determina que las relaciones con los particulares se regirán por la Ley de Procedimientos Administrativos y que intervendrá en la solución de conflictos entre empresas o entre ellas y particulares.

B7) En el Cap. VII. que se refiere a las disposiciones complementarias, el aspecto más importante para el funcionamiento de la entidad es la conformación de la estructura orgánico funcional de la entidad.

6. Pautas para la Creación de un Ente Regulador del Transporte:

En este último tema que hemos desarrollado hasta aquí, podemos concluir:

lro. Que la actual organización Administrativa de la Autoridad de Aplicación del Transporte de la Provincia del Neuquen, no es suficiente para cumplir adecuadamente las misiones encomendadas y las que requiere los criterios actuales de eficacia, modernización y competitividad a través de la desregulación.

Sería necesario por lo tanto dotar al Ente de personal y

medios suficientes para ejercer una adecuada fiscalización del sistema.

2do. Con respecto a la descentralización administrativa, como se ha visto la figura jurídica está delineada en forma precisa en la Ley de Procedimientos Administrativo Provincial.

3ro. El Gobierno Nacional ha considerado en virtud del Decreto 104/93 la necesidad de que la aplicación y control del sistema de transporte se rija por un órgano con autarquía funcional que le permita mayor eficacia en los procedimientos y realización de los objetivos previstos.

4to. También se ha caracterizado la tendencia Nacional y Provincial a la descentralización de funciones en todas las áreas de la actividad económica.

5to. La descentralización en este caso estima que puede contribuir un medio eficiente para la dirección del sistema de Transporte del Neuquén, siempre que se instrumenten los recursos necesarios para su autofinanciamiento.

Ello permitiría un ahorro de recursos de rentas generales, para financiar la actual Dirección Provincial de Transporte, y al mismo tiempo crear con la base patrimonial y de recursos humanos con que actualmente cuenta dicha Dirección -profesionales con alta especialización y experiencia en los niveles directivos- una estructura que le permita cumplir sus funciones con eficiencia.

6to. La financiación debe provenir de los propios operadores del servicio, con igual criterio que lo tiene implementado el Gobierno Nacional, como se ha visto en la primera parte de este trabajo.

Si bien la Provincia percibe con destino a rentas generales una tasa por los vehículos de transporte, la misma no tiene entidad suficiente.

Por lo tanto debiera crearse una Tasa de Fiscalización del transporte automotor de pasajeros y de carga con las siguientes características:

a) Estan obligados al pago todos los operadores que efectúen transporte de pasajeros y de carga.

b) El pago debe ser anual y por cada unidad.

c) Debe fijarse un monto mínimo y máximo en proporción a las tarifas o fletes que perciban los transportistas, conforme a una escala de acuerdo al tipo de vehículos.

Esta tasa debe ser destinada a la financiación del Ente.

Otro tipo de recursos que debiera instrumentarse por acuerdos entre la Provincia y la Nación destinado también a la financiación del Ente, es el derivado de los acuerdos con las Autoridades de la Secretaría de Transporte de la Nación, derivados de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte que le corresponde a la Provincia por el ejercicio efectivo de la

fiscalización y Administración del sistema de transporte Nacional. Ello surge de las normas nacionales: Ley 17233, Decreto 958/92 y el artículo 6to. inciso h) del Decreto 104/93.

Esta distribución de la Tasa Nacional debiera ser proporcionalmente mayor en el caso del transporte interjurisdiccional entre Provincias colindantes, transporte este, en los que debiera proponerse acuerdos entre las Provincias y la Nación para el control y administración por las Provincias respectivas, a fin de ejercer un control inmediato y recuperar en consecuencia el monto de la Tasa Nacional que los transportistas pagan por cada vehículo afectado a tal actividad.

7mo. Por último, y con referencia a la forma, funciones y otras fuentes de financiamiento del Ente, las pautas básicas están dadas:

a) Dictar una Ley decidiendo su descentralización conforme a lo previsto en la Ley de Procedimiento Administrativo Provincial.

b) Crear una Tasa Provincial de Fiscalización del Transporte automotor para financiar el sistema.

c) Prever otras fuentes de financiamientos tales como los recursos provenientes de las multas que se aplique por infracciones a las leyes de transporte vigentes, conforme al Régimen de Penalidades, y otros medios de financiación: aportes del Tesoro, donaciones, etc.

Asimismo otros aportes lo pueden constituir la venta de

pliegos para otorgamiento de permisos, aranceles registrales una vez que se organice el Registro de Transportistas.

d) Las funciones están suficientemente discriminadas en la Ley 482 y su Proyecto de Decreto Reglamentario, en cuanto a las facultades y cometidos de la Autoridad de Aplicación.

Asimismo, al constituirse el Ente a nivel nacional, los lineamientos del Decreto 104/93 constituyen una base precisa para instrumentar el sistema.

INDICE NORMAS ANEXAS**NACIONALES:**

Ley 17233.....	P. 205
Ley 21844.....	P. 207
Dec 958/92.....	P. 208
Dec 1494/92.....	P. 211
Dec 2673/92.....	P. 212
Dec 104/93.....	P. 217

PROVINCIA NEUQUEN:

Ley 482.....	P. 220
Ley 2027.....	P. 225
Ley 1820.....	P. 228
Ley 2000.....	P. 239
Ley 2003.....	P. 242
Dec 417/79.....	P. 245

Art. 4° — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley dentro de los 30 días de la fecha.

Art. 5° — Comuníquese, etc.

Sanción y promulgación: 6 abril 1967.

LEY 12311. — Expropiación de un terreno ubicado en Estación Melan, provincia de Salta. B. O. 14/IV/67.

LEY 12312. — Autorización al Automóvil Club Argentino y al Touring Club Argentino para la emisión del Certificado de Matrícula del Automóvil y del Permiso Internacional para conducir (B. O. 14/IV/67).

Art. 1° — Autorízase al Automóvil Club Argentino y al Touring Club Argentino la emisión del certificado de matrícula del automóvil y del permiso internacional para conducir a que se hace mención en los capítulos IV y V (arts. 18 al 23) y en el anexo 10 de la Convención sobre Circulación por Carretera (Ginebra, setiembre 19 de 1949), a la cual se ha adherido la República Argentina por ley 14314 (NEX-A, 1° 47).

Art. 2° — Dichos documentos tendrán validez únicamente en el extranjero. El Auto-

Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 6 de abril de 1967.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Se eleva a consideración de V. E. el adjunto proyecto de ley, complementario de las leyes 12316 (1920-1940, 699) y 12385 (1920-1940, 310) relativas a las facultades otorgadas al Automóvil Club Argentino y Touring Club Argentino por las mencionadas leyes, para la emisión del certificado de matrícula del automóvil y del permiso internacional para conducir, a los que se hace mención en los capítulos IV y V (arts. 18 al 23) y en el anexo 10 de la Convención sobre Circulación por Carretera (Ginebra, setiembre 19 de 1949), a la cual ha adherido la República Argentina por ley 14314 (NEX-A, 1° 47).

Atento: Que el art. 21 párrafo 6 de la adjunta Convención de Ginebra de 1949, establece un plazo de 5 años para suplantar los documentos de la Convención de París de 1926 y de Washington de 1943, por las

movil Club Argentino y el Touring Club Argentino deberán emitirlos en un todo de acuerdo con lo estipulado en el texto de la Convención aludida, en el art. 1° de la presente ley y a sus sucesivas modificaciones.

Art. 3° — Mantuéntense las autorizaciones oportunamente otorgadas por leyes 12316 (1920-1940, 699) y 12385 (1920-1940, 310) al Automóvil Club Argentino y al Touring Club Argentino para la emisión de los Permisos Internacionales de Conducir y Certificados Internacionales para el Automóvil, correspondientes a la Convención Internacional para la Circulación de Automóviles (París, abril 24 de 1926) y a la Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano (Washington, diciembre 15 de 1943), entre los Estados aun no contratantes de la Convención de Ginebra de 1949 citada en el art. 1°.

Art. 4° — El Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino no podrán percibir para el otorgamiento de cada uno de los documentos aludidos en los arts. 1° y 2° de la presente ley, una suma mayor que la establecida por la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires por la emisión de las licencias de conducir de categoría "particular".

Art. 5° — Comuníquese, etc.

Sanción y promulgación: 6 abril 1967.

correspondientes a este nuevo acuerdo, plazo que fue prorrogado hasta el 26 de mayo de 1962, fecha en la cual los países que son partes del mismo debieron emitirlos y reconocerlos.

Que la no emisión de esos documentos significa el incumplimiento de las disposiciones del acuerdo internacional a que se encuentra ligado el país, como consecuencia de la sanción de la ley 14314, situación que se estima no debe prolongarse, máxime cuando no existen razones ni motivos para ello.

Que por lo tanto, correspondería, como se hizo en oportunidad de los anteriores acuerdos, autorizar al Automóvil Club Argentino y al Touring Club Argentino a seguir emitiendo dichos documentos, con el propósito de que no se obstaculice el tránsito internacional al haber caducado la validez de los permisos y certificados correspondientes a las convenciones de París —1926— y de Washington —1943— entre los Estados contratantes.

Dios guarde a V. E. — Adalberto Krieger Vasena. — Guillermo A. Borda. — Nicanor E. Costa Méndez.

LEY 12313. — Creación del Fondo Nacional del Transporte. B. O. 14/IV/67.

I — Del Fondo Nacional del Transporte.

Art. 1° — Créase el Fondo Nacional del Transporte, el que estará integrado por:

a) La Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte;

b) Las multas que se apliquen por las transgresiones o infracciones a las disposiciones legales o reglamentarias en que incurran los prestarios de servicios de autotransporte por calles y caminos sometidos a fiscalización y control de la Secretaría de Estado de Transporte;

c) El aporte que de los ingresos brutos las empresas de autotransporte ofrezcan al Gobierno nacional en los casos que se realicen licitaciones públicas de líneas, sobre la base de ponderar, a efectos de la adjudicación, entre otros factores, dichos aportes;

d) Las contribuciones especiales del Gobierno nacional, y de las Empresas del Estado, que tengan a su cargo la prestación de servicios de transporte, con arreglo a lo que anualmente resuelva el Poder Ejecutivo;

e) Los legados, donaciones y contribuciones;

f) Los ingresos de cualquier naturaleza que provengan de gravámenes, tasas o recaudaciones especiales que se autorice en el futuro.

II — De la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte.

Art. 2° — La Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte deberá ser satisfecha

Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 7 de abril de 1967.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

El esquema del Programa de Ordenamiento y Transformación, criterio general a sustentar y medidas a cumplir durante el año 1966, que oportunamente presentará la Secretaría de Estado de Transporte y que mereciera la aprobación de V. E., comprende, entre otras tareas, la fijación de las bases para el planeamiento físico y económico del transporte de la Capital Federal y zonas adyacentes, para superar así las distorsiones derivadas de la concurrencia de las jurisdicciones nacional, provincial y comunal.

Oportunamente la Secretaría de Estado de Transporte deberá encargar estudios generales y planes concernientes al transporte interjurisdiccional sometido a su ordenamiento y fiscalización.

Para todo ello, es necesario que la Secretaría de Estado de Transporte disponga de

anualmente por los permisionarios de servicios públicos de autotransporte por calles y caminos, sometidos a la fiscalización y control de la Secretaría de Estado de Transporte.

Art. 3° — La Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte se fija entre más. 1000 y más. 15.000, por cada unidad afectada a la explotación de los servicios, sea de propiedad de las empresas permisionarias o de propiedad de terceros que presten servicios a permisionarios de jurisdicción nacional, a cualquier título.

Art. 4° — La Secretaría de Estado de Transporte determinará las respectivas escalas entre los topes establecidos en el artículo anterior, de acuerdo con las características de los distintos tipos de vehículos afectados a los servicios de transporte.

Art. 5° — La Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte regirá desde la promulgación de la presente ley.

Art. 6° — La Secretaría de Estado de Transporte fijará anualmente la fecha de vencimiento para el pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte. Con posterioridad a la misma los permisionarios no podrán efectuar gestión alguna ante la Secretaría de Estado de Transporte, sin acreditar previamente el pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte.

Art. 7° — La falta de pago a su vencimiento de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte hará surgir, sin necesidad de interposición alguna, la obligación de abonar, juntamente con aquella, los recursos que se establecen a continuación, calculados

los recursos financieros que le permitan acometer, con seriedad y celeridad, la preparación del referido planeamiento.

Con dicha finalidad, se promueve la creación del Fondo Nacional del Transporte, cuya administración por la Secretaría de Estado de Transporte habilitará plenamente a la misma para el cumplimiento de tan importantes tareas.

Tal como se prevé en el proyecto de ley adjunto, el Fondo Nacional del Transporte habrá de constituirse mediante aportes del Gobierno Nacional y de las Empresas del Estado que presten servicios de transporte de carácter comercial y también con el de las empresas privadas permisionarias, estas últimas por medio de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, que la misma ley crea.

La ley 12348 (1920-1940, 766) y los decs. 16.616/44 (IV, 181) y 9146/45 contienen disposiciones acerca de las tasas para conservación de caminos y derechos de habilitación, inspección y fiscalización, aplicables a las empresas prestadoras de servicios públicos de autotransporte por calles y caminos.

los sobre la tasa adecuada, y será causa suficiente para disponer la paralización de los servicios o resolver la reducción de los permisos.

Hasta 1 mes de retardo	5%
Más de 1 mes de retardo	10%
Más de 2 meses de retardo	15%
Más de 3 meses de retardo	20%
Más de 4 meses de retardo	30%
Más de 1 año de retardo	75%
Más de 2 años de retardo	100%
Más de 3 años de retardo	200%

La obligación de abonar los recargos subsiste no obstante la falta de reserva por parte de la Secretaría de Estado de Transporte al recibir el pago de la deuda principal.

La Secretaría de Estado de Transporte podrá, con carácter general y cuando median circunstancias excepcionales debidamente justificadas, eximir en todo o en parte la obligación de abonar los recargos.

Art. 3°.—El cobro de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte y recargos se hará por la vía de apremio establecida en el título XXIV de la ley 59 (1852-1850, 391), sirviendo de suficiente título, a tal efecto, la resolución de la Secretaría de Estado de Transporte.

En los casos de sentencia dictada en los juicios de apremio por cobro de tasas, la acción de repetición sólo podrá deducirse una vez satisfecha la suma adeudada accesorias y costas.

Art. 9°.—El Poder Ejecutivo elevará los montos fijados en el art. 3°, en concordancia con las tarifas que se aprueben para el servicio público de autotransporte por

El art. 5° de la ley 12346 establece que las empresas de transporte que abonen las tasas para conservación de caminos que prescribe el mismo, quedarán exentas del pago de patentes nacionales y municipales de la Capital Federal y territorios provinciales y supedita la exención de patentes provinciales a la celebración de convenios con las autoridades respectivas de las provincias.

A pesar de las diversas gestiones oportunamente realizadas, no ha sido posible concretar ningún convenio de esa naturaleza con las autoridades provinciales, por cuyo motivo —y a fin de evitar una doble imposición por el mismo concepto— se dispuso, por la Secretaría de Estado de Transporte, la compensación de las tasas nacionales con las patentes provinciales.

En virtud de tal compensación es exigido el importe recaudado en concepto de tasas para conservación de caminos, mientras que las provincias, en su gran mayoría, han continuado percibiendo sus patentes, no perjudicándose en sus intereses fiscales.

Cabe hacer notar que, desde la vigencia de la ley 12346 (año 1937) hasta la fecha,

carriles y caminos, con relación a las vigencias en la fecha de la presente ley.

III — De la administración del Fondo Nacional del Transporte

Art. 10°.—Los recursos del Fondo Nacional del Transporte se destinarán preferentemente a la contratación directa de técnicos, expertos y especialistas, para realizar los estudios e investigaciones necesarios para establecer bases para el planeamiento físico y económico del transporte, su organización, ejecución y fiscalización, a cuyo efecto el Poder Ejecutivo podrá delegar sus facultades en el Secretario de Transporte.

Sin perjuicio de lo precedentemente establecido, dichos recursos podrán utilizarse para el otorgamiento de préstamos o subsidios para promoción o desarrollo de servicios públicos de transporte de fomento o ejecución de obras complementarias en los servicios públicos de transporte.

La administración del Fondo Nacional del Transporte estará a cargo de la Secretaría de Estado de Transporte con arreglo al presupuesto que fije el Poder Ejecutivo, el que determinará asimismo los montos máximos a que podrán ascender los gastos de adquisición de los bienes de uso necesarios para las tareas especificadas en el presente artículo.

Art. 11°.—La Secretaría de Estado de Transporte remitirá a la Contaduría Gral. de la Nación los estados mensuales de ejecución del presupuesto, de conformidad con las normas respectivas, a las que acompañará un estado del movimiento de fondos.

sólo se ha recaudado en concepto de tasa para conservación de caminos la suma de m/n. 11.186.194.23.

Lo expuesto demuestra la impracticabilidad de la aplicación del art. 5° de la ley 12346.

En otro orden de ideas debe señalarse que el planeamiento y fiscalización de los servicios públicos de autotransporte por carriles y caminos y los exámenes psicofísicos y prácticos a que se somete al personal afectado al manejo de los vehículos, originan gastos que deben recaer, necesariamente, sobre los prestatarios de tales servicios, cuya importancia y creciente expansión hacen imperiosa su ajustada fiscalización.

La tasa correspondiente debería ser abonada en relación directa con el número de vehículos en servicio, ya sean de propiedad de las empresas permisionarias o de terceros cuando por cualquier título o relación jurídica dicta estuvieren afectados a la explotación.

Dios guarde a V. E. — Adalberto Krieger Vasena.

IV — Disposiciones transitorias

Art. 12°.—Condonanse las deudas por Tasa para Conservación de Caminos creadas por el art. 3° de la ley 12346 (1930-1940-1946), excepto las que sucedan aquellas empresas que pagaron exclusivamente ese tributo, las que deberán abonarse hasta la fecha señalada para la vigencia de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte.

Art. 13°.—El importe recaudado en concepto de Tasa para Conservación de Caminos se transferirá a la Dirección Nac. de Vialidad para que sea destinado al fin que indica su denominación.

Art. 14°.—A partir del año 1967 suprimese la Tasa para Conservación de Caminos creada por el art. 3° de la ley 12346.

Art. 15°.—Deróganse a partir del año 1967 los decs. 11.616-44 (IV, 231) y 9145-45.

Art. 16°.—La Tesorería Gral. de la Nación, previa intervención de la Contaduría Gral. de la Nación y del Tribunal de Cuentas de la Nación, entregará a la Secretaría del Transporte hasta la suma de m/n. 1.000.000, en carácter de anticipo y con cargo de reintegro por vía de los recursos del Fondo Nac. del Transporte, creado por el art. 1° de la presente ley. El importe de este anticipo se registrará en la Cuenta del Tesoro cuya apertura se dispondrá al efecto.

Art. 17°.—Comuníquese, etc.
Sanción y promulgación: 7 abril 1967.

Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 7 de abril de 1967.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

El Ministro del Interior eleva a la consideración de V. E. un proyecto de ley por el que se propone la extensión al ámbito de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires del régimen de prescripción en materia de retroactividades existentes al presente en las cajas nacionales de Previsión Social.

En la actualidad en la referida Comuna y en virtud del dec. ord. 503/59, el régimen de aplicación es el del pago de hasta 5 años de retroactividad en los beneficios que se otorgan o en los reajustes pensionados, sistema que supone, en muchos casos, el pago de montos por retroactividad sumamente

Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 10 de abril de 1967.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Se somete a vuestra consideración el adjunto proyecto de ley orgánica del Servicio Penitenciario Federal.

Ley 17234 — Expropiación de terrenos obreros en la Capital Federal (B. O. 14 IV 67).

Ley 17235 (1) — Instituto Municipal de Previsión Social: abrogación del régimen de prescripción fijado por el art. 30 de la ley 14370 en el pago de retroactividades (B. O. 14 IV 67).

Art. 1°.—Declárase de aplicación para los beneficios otorgados por el Instituto Municipal de Previsión Social de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires las disposiciones del art. 30 de la ley 14370 (XIV-A, 1711).

Art. 2°.—Comuníquese, etc.
Sanción y promulgación: 7 abril 1967.

Ley 17236 (1967) — Ley orgánica del Servicio Penitenciario Federal (B. O. 21 IV 67).

TÍTULO I — Servicio Penitenciario Federal

CAPÍTULO I — Misión y dependencia

Art. 1°.—El Servicio Penitenciario Federal es la rama de la administración pública activa destinada a la custodia y guarda de los procesados y a la ejecución de las sanciones penales privativas de libertad de acuerdo a las normas legales y reglamentarias vigentes.

elevados, derivados no por demora de los trámites, ya que la mera solicitud interrumpió la prescripción, sino por tardanza imputable al interesado en solicitar su beneficio o reajuste.

Atento al estado actual de las disposiciones de la Municipalidad en materia de recursos previsionales y que dichas prestaciones, por su carácter alimentario, deben considerarse fundamentalmente destinadas a cubrir necesidades reales y actuales de los beneficiarios, no resulta conveniente afectar fondos considerables al pago de retroactividades que socialmente no tienen suficiente justificación.

Es por lo expuesto que resulte aconsejable la sanción del proyecto de ley que se acompaña, declarando de aplicación en el ámbito municipal las disposiciones del art. 30 de la ley 14370 (XIV-A, 1711).

Dios guarde al Excmo. señor Presidente.

— Guillermo A. Borda.

La ley 16.994 (XXV-C, 1496), en su art. 2°, dispuso que la Dirección Nacional de Institutos Penales propusiera las modificaciones que estime necesario introducir en los arts. 48 al 61, inclusive, de la ley 14.513 (XVIII-A, 1303).

En virtud de ello, y a fin de coordinar esa labor con las tareas previstas en el "Pro-

de las entidades financieras autorizadas, o a los fondos comunes de inversión en el país, y que permitan con la designación de "Depositos". La entidad financiera que opere con fondos comunes de inversión no podrá actuar como depositaria de los valores que conforman el haber de los fondos comunes de inversión que administre en ese carácter.

Los valores que se tienen en ese carácter, deben ser de la misma familia de valores mobiliarios, tener un patrimonio mínimo de cien millones (\$ 100.000.000), el que debe mantenerse actuando al equivalente de cien millones, establecidos en el B.O. 100.000.000 y tendrán como única excepción la actuación como depositarios de fondos comunes de inversión.

Es de la competencia de la sociedad de depósito:

a) La percepción del impuesto de los suscriptores, pago de los rescatos que se requieran conforme las prescripciones de esta ley y el "Reglamento de Gestión".

b) La vigilancia del cumplimiento por la sociedad gerente de las disposiciones relacionadas con la adquisición y negociación de los activos integrantes del fondo, previstas en el "Reglamento de Gestión".

c) La guarda y el depósito de valores, pago y abono de los beneficios devengados, así como el producto de la compraventa de valores y cualquier otro ingreso que los valores generen a los socios. Los valores podrán ser depositados en una caja constituida según la ley 20.643.

d) La de llevar el registro de suscriptores, rescatados o no, y repartir los dividendos que soliciten los suscriptores.

ARTÍCULO 13. — La habilitación del patrimonio de un fondo común de inversión no resalta a requerimiento de uno o varios de los propietarios de los valores, sus herederos, derechos habientes o sucesores, los cuales no pueden pedir su disolución durante el término establecido para su existencia en el "Reglamento de Gestión". En caso de ser por tiempo indeterminado, extingue su existencia en vigencia el plazo de inversiones del fondo.

ARTÍCULO 14. — La desvinculación de los valores que en la habilitación de un fondo común de inversión se opere, exclusivamente, por el rescate de valores prevista en el "Reglamento de Gestión" y en esta ley.

ARTÍCULO 15. — El dinero en efectivo no habilitado, perteneciente al fondo, debe depositarse en entidades financieras autorizadas por el Banco Central de la República Argentina.

Certificados

ARTÍCULO 16. — Las participaciones emitidas por el fondo común de inversión, estarán representadas por certificados de propiedad nominativos o al portador, en los cuales se dejará constancia de los derechos del titular de la propiedad y deberán ser firmados por los representantes de ambos órganos del fondo. Los mismos podrán ser estampados por medios mecánicos o electrónicos. Podrán emitirse participaciones escriturales, estando a cargo de la depositaria el registro de participaciones. Un número mínimo podrá representar una o más participaciones. La emisión de participaciones debe expedirse contra el pago total del precio de suscripción, no admitiéndose ningún anticipo.

ARTÍCULO 17. — En caso de robo, pérdida o destrucción de uno o más de los certificados, se procederá conforme lo dispuesto por el "Reglamento de Gestión" y en su defecto por la determinación por el Código de Comercio.

Suscripción y rescate

ARTÍCULO 18. — Las suscripciones y los rescates deberán efectuarse volviendo el patrimonio del fondo mediante los precios propuestos por el titular, registrados al cierre del día en que se soliciten. En los casos en que las suscripciones o rescates se soliciten durante días en que no haya negociación de los valores integrantes del fondo, el precio se calculará de acuerdo al valor del patrimonio del fondo calculado con los precios promedio ponderado registrados al cierre del día en que se renueva la negociación, los precios ponderados de acuerdo a los previstos en el inciso b) del artículo 13 de esta ley. Cuando los valores mobiliarios y derechos u obligaciones derivadas de operaciones de futura y posiblemente se negocien en bolsa, se basará el precio promedio ponderado del día o, en su defecto, el del último día de cotización en

la bolsa de mayor volumen operado en ese día.

ARTÍCULO 19. — La emisión de participaciones podrá presentarse en forma continua, conforme a su propia oferta, o discontinuamente en razón de los rescates producidos.

Esta disposición no se aplicará cuando el fondo común se constituya con una cantidad máxima de participaciones, las que una vez cobradas no podrán ser rescatadas hasta la disolución del fondo finalizada con el plan de inversiones determinado en el "Reglamento de Gestión". Las participaciones correspondientes a este tipo de fondos son susceptibles de ser autorizadas a la oferta pública conforme a la ley 17.811.

ARTÍCULO 20. — Los suscriptores tienen el derecho a exigir en cualquier tiempo el resgate que deberá verificarse obligatoriamente por los órganos del fondo común dentro de tres (3) días hábiles de formulado en requerimiento, contra devolución del respectivo certificado. El "Reglamento de Gestión" podrá prever plazos para pedir los respectivos rescates o fijar plazos más prolongados.

ARTÍCULO 21. — La obligación de verificar el resgate respectivo queda en suspenso en los casos de excepción previstos en el artículo 21.15. En fin, del Código Civil, lo que en el supuesto de exceder de tres (3) días debe resultar de una decisión del organismo a que se refiere el artículo 22 de la presente ley.

ARTÍCULO 22. — Los suscriptores de valores podrán pedir el dinero a la disponibilidad de las utilidades que arroje el fondo común, cuando así lo establezca el "Reglamento de Gestión", y al de este presente ley, pero en ningún caso se exigirá el cobro en especie, sea que el rescatado se efectúe durante la actividad del fondo o al tiempo de su liquidación.

Tratamiento impositivo

ARTÍCULO 23. — El tratamiento impositivo aplicable a los fondos comunes de inversión regidos por la presente ley y a las inversiones realizadas en los mismos, será el establecido por las leyes tributarias correspondientes, no aplicándose los beneficios o exenciones respecto del tratamiento general que resulte a las mismas actividades o inversiones.

Utilidades

ARTÍCULO 24. — Los beneficios devengados durante la actividad de los fondos comunes de inversión podrán distribuirse entre los propietarios en la forma y proporciones previstas en el "Reglamento de Gestión".

Publicidad

ARTÍCULO 25. — Será obligatoria la publicidad de:

a) Declarándose, el valor y la cantidad total de participaciones emitidas, netas de suscripciones y rescates al cierre de las operaciones del día.

b) Mensualmente, la composición de la cartera de inversiones. Sin perjuicio de ello, los órganos del fondo deberán exhibir en sus locales de atención al público un extracto semanal de la composición de su cartera.

c) Trimestralmente, el estado de resultados.

d) Anualmente, el balance y estado de resultados en moneda de valor constante y el detalle de los activos integrantes del fondo.

ARTÍCULO 26. — La publicidad dispuesta en el artículo precedente debe practicarse, a opción de la sociedad gerente en un órgano informativo de una bolsa de comercio o mercado de valores o en un diario de amplia difusión donde el fondo común tenga su sede.

ARTÍCULO 27. — La publicidad y anuncios que practiquen los fondos comunes de inversión con carácter propagandístico, no se sujetarán a normas de veracidad, no pudiendo contener afirmaciones o promesas engañosas, y en ningún caso podrán asegurar al garantizar los resultados de la inversión.

Resolución

ARTÍCULO 28. — Los órganos al frente de los fondos comunes de inversión, sociedad gerente y depositaria, podrán resolver, total o parcialmente, el "Reglamento de Gestión" mediante el precepto que en ese efecto debe determinarse en el mismo.

ARTÍCULO 29. — La resolución podrá extenderse a lo celebrarse o no en cumplimiento del que se resuelve. Cualquier reforma o modificación que se haga al "Reglamento de Gestión" debe formalizarse e inscribirse con las mismas solemnidades prescriptas para su celebración.

Fiscalización

ARTÍCULO 30. — La Comisión Nacional de Valores tiene a su cargo la fiscalización y registro de los valores que se emiten y depositan de los fondos comunes de inversión, conforme a las prescripciones de esta ley, su reglamentación y las normas que en su consecuencia establezca el mencionado órgano de fiscalización.

ARTÍCULO 31. — Las resoluciones de la Comisión Nacional de Valores que impliquen gravamen temporal podrán ser apeladas dentro de los quince (15) días hábiles a partir del de su notificación, por ante la Cámara Federal de Apelaciones de la jurisdicción que corresponda. En la Capital Federal interviene la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial. El escrito de interposición y fundamentación del recurso se presentará ante la Comisión Nacional de Valores a los quince (15) días hábiles de haberse notificado al de esa presentación deberá elevarse a la Cámara concurrentemente con las actuaciones administrativas correspondientes. El recurso se considera concedido al solo efecto devolutivo y la Cámara, salvo las medidas para mejor proveer, deberá resolverlo sin sustanciar los alegatos.

ARTÍCULO 32. — Sin perjuicio de la fiscalización específica atribuida por esta ley a la Comisión Nacional de Valores, las sociedades gerente y depositaria estarán sujetadas en lo que hace a sus prescripciones, a los organismos competentes de la Nación y las provincias.

Sanciones

ARTÍCULO 33. — Las infracciones a las disposiciones de la presente ley, como a las normas que dicte el organismo de fiscalización, son punibles de las sanciones siguientes:

a) Apercibimiento.

b) Multa, por el importe que resulte de aplicar la ley 23.535. La misma se aplicará también a los directores, administradores, síndicos, consejeros y gerentes que resulten responsables, en forma solidaria. Podrán ser inhabilitados por tiempo indeterminado a inhabilitación, para integrar organismos de administración o fiscalización de las entidades comprendidas en el régimen de esta ley y de la 17.811.

c) Inhabilitación temporal para actuar. Mientras dure la inhabilitación anteriormente se podrán realizar, respecto del fondo, actos conexos de administración y atender solicitudes de rescate de participaciones, pudiendo vender con ese fin los bienes de la cartera que fueran necesarios, bajo control de la Comisión Nacional de Valores.

d) Inhabilitación definitiva para actuar como sociedad gerente o depositaria de fondos comunes de inversión.

Las presentes sanciones serán aplicadas por la Comisión Nacional de Valores, previa aplicación del régimen sancionatorio establecido en los artículos 12 y 13 de la ley 17.811. El organismo de fiscalización podrá renovar la suspensión preventiva por resoluciones sucesivas.

ARTÍCULO 34. — El procedimiento sancionatorio podrá ser promovido de oficio por el organismo de fiscalización o por petición de entidades o personas que lo demuestren un interés legítimo.

ARTÍCULO 35. — Sólo las resoluciones que apliquen apercibimiento dan lugar al recurso de reconsideración por ante la misma Comisión Nacional de Valores. Este debe interponerse por escrito dentro del término de diez (10) días hábiles posteriores a su notificación y devuelto sin más trámite dentro de los quince (15) días hábiles a su interposición. La resolución que se dicte es inapelable.

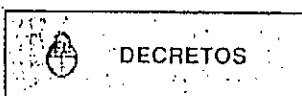
Derogaciones - Plazo

ARTÍCULO 36. — Derógase la ley 15.285 y cualquier otra disposición legal que se oponga a la presente ley. Contaráse un plazo de ciento (100) días para que los fondos comunes existentes se ajusten a los normados de la presente ley.

ARTÍCULO 37. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará esta ley dentro de los treinta (30) días de su promulgación.

ARTÍCULO 38. — Comuníquese al Poder Ejecutivo — AGUSTO 1993 — FIDELIDAD AL PUEBLO —

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTE (20) DÍAS DEL MES DE MAYO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.



TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Decreto 256/93

Disposiciones Generales. Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor. Operadores de los Servicios. Material Rodante. Transporte de Pasajeros. Ambulancias. Pasajeros y Arrendamiento. Disposiciones Complementarias y Transiciones.

Bs. As., 16/6/93

Visto la Ley N° 17.130 y sus modificaciones, la Ley N° 23.096 de la materia de Fomento, las Decretos N° 22.911 del 17 de abril de 1990 y 22.912 del 13 de octubre de 1990, sus modificaciones y complementaciones, y el Decreto N° 2264 del 11 de octubre de 1991, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto N° 2264/91 se ha incluido un proceso de desregulación de la economía argentina, tendiente a eliminar aquellas trabas que obstaculizan la expansión económica, facilitan los negocios y generan una insostenible asignación de recursos.

Que el Gobierno Nacional ha emprendido un amplio programa de transformación del sistema nacional de transporte, tendiente a racionalizar la oferta de servicios, expandir las inversiones y disminuir los costos, en la perspectiva de contribuir al incremento de la competitividad de la economía y al mejoramiento de la calidad de los servicios.

Que en tal sentido resulta oportuno adoptar el plan de transporte terrestre de pasajeros a los principios de apertura y competencia que ha implementado el Gobierno Nacional en otros sectores del transporte con el objeto de asegurar la competencia de las modalidades de funcionamiento de los distintos componentes del sistema de transporte.

Que, por otra parte, la demanda de servicios de transporte de pasajeros se ha ido incrementando y se ha convertido en el futuro como consecuencia de la reconversión de los servicios ferroviarios y de las ventas relativas que aquellos presenten en materia de flexibilidad y diversidad.

Que por tales motivos, el mercado del transporte automotor de pasajeros se halla en una situación en la cual la demanda no se encuentra debidamente satisfecha en tiempo, forma y cantidad de servicios.

Que la falta de libertad para el registro y la renegociación de los registros y la revisión de los requisitos exigibles para el ejercicio de las actividades de transporte, con el objeto de asegurar específicamente la libre competencia de los servicios, el cumplimiento de las normas y medidas de seguridad, y el respeto por parte de los transportistas de las normas relativas al control mediante y de seguridad de las unidades.

Que el transporte automotor de pasajeros, si bien ha alcanzado una considerable expansión, se encuentra regido por una legislación de más de medio siglo que, en los últimos años, ha sido actualizada parcialmente, lo que ha dado lugar a la creación de un sistema de transporte de pasajeros y bajo costo para el público.

Que en el marco del Decreto N° 2264/91 se impone la transformación de un régimen moderno para el transporte automotor de

pasajeros, que permita la movilidad de los vehículos en libre competencia y el incremento de la oferta en cantidad, variedad y calidad, fortaleciendo las vinculaciones entre las provincias y regiones de la República, todo ello sin perjuicio de la garantía de una adecuada supervisión y fiscalización de los servicios.

Que el régimen aprobado por el presente permitirá a todas las empresas establecidas y las que se inscriban en el futuro prestar servicio libremente en todos los recorridos, garantizando así mismo la continuidad de los servicios públicos en aquellos recorridos que determine la autoridad de aplicación.

Que el régimen aprobado por el presente en materia de transporte de pasajeros permite introducir los vehículos de servicio público con un sistema de servicios de tráfico libre, conciliando los principios de libre competencia y de tutela del interés general.

Que la necesidad de corregir la situación de "vacío" en la prestación, por la que en virtud del Artículo 10 de la Ley N° 23.000 el PODER EJECUTIVO NACIONAL, las quedaba facultado para excluir aquellos dispositivos que obstaculicen en el proceso de prestación y desorganizar, mediante el establecimiento de privilegios o monopolios discriminatorios de la libertad de mercado.

Que por las consideraciones precedentes, se contiene necesidad en las empresas de transporte de pasajeros el acceso de competencia.

Que el presente régimen determina las modalidades de prestación de los servicios turísticos, tendiendo al desarrollo de los mismos con el objeto de valorar el importante potencial que, en este campo, cuenta la Nación, estando asimismo la difusión de sus espacios turísticos dentro del comercio exterior.

Que el establecimiento de un Registro único de transporte de pasajeros permitirá controlar y registrar diferentes modelos, fundamentando el uso de recursos y estimar la superposición de líneas y rutas.

Que por estar los puertos y los aeropuertos nacionales sometidos a jurisdicción federal, y con el objeto de facilitar el mejor acceso a los mismos, debe disponerse el libre ingreso de servicios de transporte de pasajeros, incluido el servicio de taxímetros.

Que la POLICIA AERONAUTICA NACIONAL y la DIRECCION NAVAL ARGENTINA, por ser las autoridades encargadas de la seguridad y el orden dentro de las jurisdicciones de los aeropuertos y los puertos, deben ser las responsables de garantizar el acceso y la seguridad de los pasajeros de los aerolíneas involucradas en el presente.

Que para el éxito del presente esquema de desregulación en un marco de indispensable ordenamiento, resulta aconsejable contar con un único organismo de supervisión y fiscalización, que garantice la calidad de los servicios, atienda los reclamos de los usuarios, defienda la eficiencia y los privilegios de los pasajeros que alienten estos el libre juego de la oferta y la demanda en las reglas de una sana e indispensable competencia.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades concedidas por el Artículo 90 Incisos 1 y 2 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE
DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1° — **AMBITO DE APLICACION** — El presente Decreto se aplicará al transporte por automotor de pasajeros por carretera que se desarrolle en el ámbito de la jurisdicción nacional, que comprende el transporte interjurisdiccional.

a) Entre las Provincias y la Capital Federal;

b) Entre Provincias;

c) En los Puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las Provincias.

Queda excluida de la aplicación del presente el transporte de personas que se desarrolle exclusivamente en la Región Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con las delimitaciones que establece la autoridad de aplicación del presente.

Art. 2° — **COORDINACION** — La autoridad de aplicación del presente podrá coordinar con las autoridades provinciales la implementación de este reglamento, de forma de lograr una más eficiente organización y fiscalización de los servicios de transporte interjurisdiccional e interprovincial, a través de la unificación o simplificación de procedimientos, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

Art. 3° — **PLANIFICACION** — El transporte automotor definido en el artículo 1° se clasifica en:

- a) Servicios públicos
- b) Servicios de tráfico libre.
- c) Servicios ejecutivos
- d) Servicios de transporte para el turismo

TITULO II REGISTRO NACIONAL

Art. 4° — **CREACION DEL REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR** — En dicho registro operarán inscriptos:

1. Los prestadores que realizan transporte bajo el régimen de servicio público y de tráfico libre, sea de carácter interjurisdiccional o interprovincial.
2. Los prestadores del servicio ejecutivo y del transporte para el turismo, con las características de dichos servicios.

TITULO III

DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

Art. 5° — **REQUISITOS** — Los operadores de los servicios de transporte por automotor de pasajeros, sean personas físicas o jurídicas, deberán cubrir los requisitos que se detallan en los artículos siguientes:

Las personas físicas extranjeras o jurídicas de capital total o parcialmente extranjero pueden realizar cualquier tipo de transporte, en igualdad de condiciones con las personas argentinas bajo el régimen del presente.

Art. 6° — **PERSONAS FISICAS** — Las personas físicas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) Estar inscriptas en la matrícula de comercio.
- b) Estar inscriptas en los organismos impositivos y previsionales pertinentes.
- c) Poser domicilio real en el país.

Art. 7° — **PERSONAS JURIDICAS** — Las personas jurídicas deberán constituirse de acuerdo a los tipos societarios establecidos en la legislación mercantil, ya sea como sociedades de personas, de capital o mixtas, debiendo estar radicadas en el territorio argentino.

Las Uniones Transitorias de Empresas deberán satisfacer los requisitos previstos en la Ley N° 19.550 (B. O. 1991).

Art. 8° — **DIREITO SOCIAL** — En el caso de transporte de pasajeros, el contrato constitutivo o el estatuto societario deberá incluir como objeto social la explotación del transporte por automotor en general, o bien la prestación de la prestación específica que corresponda, referida al transporte de personas.

Art. 9° — **ZONAS DE SEGURIDAD** — Es la zona de aplicación del régimen de Zonas de Seguridad de Fronteras a toda persona física o jurídica que realice transportes de pasajeros o cargas en el ámbito de dichas Zonas, cualquiera sea la modalidad de transporte.

A tal efecto, no será aplicable a dichas actividades de transporte el régimen establecido por el Decreto Ley N° 15.385/74, ratificado por la Ley N° 12.913, ni el Decreto Reglamentario N° 32.530 del 21 de octubre de 1990.

Art. 10. — **TRANSPORTE DE CARGA Y COORDINACION** — Las empresas de transporte de pasajeros podrán realizar transporte de cargas y correspondencia, en los comportamientos habilitados a tal efecto en los mismos vehículos destinados al transporte de pasajeros, de acuerdo a la reglamentación que a tal efecto establezca la autoridad de aplicación del presente conjuntamente con la SUBSECRETARIA DE COMUNICACIONES dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

TITULO IV MATERIAL RODANTE

Art. 11. — **CONDICIONES TECNICAS** — El diseño de los vehículos que se adscriben a los servicios de transporte por automotor debe observar las disposiciones reglamentarias en materia de tránsito que rigen en todo el ámbito de la República, en lo relacionado con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad.

La autoridad de aplicación podrá imponer requisitos a los vehículos que se adscriben a los servicios de transporte por automotor de pasajeros, con el fin de preservar la seguridad del transporte y del tránsito. Asimismo podrá establecer las restricciones que sean necesarias a la preservación del medio ambiente.

Art. 12 — **IMPORTE** — Los vehículos que integran el parque móvil de la República Argentina, con excepción de aquellos vehículos de alquiler y exclusivamente al transporte turístico.

En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos, expediendo aquellos cuya posesión este en virtud de comodato, alquiler o compraventa con reserva de dominio. La autoridad de aplicación no podrá establecer por entes del parque móvil que deban ser de propiedad del prestador del servicio, cualquiera sea la modalidad de este.

TITULO V — TRANSPORTE DE PASAJEROS CAPITULO I — DEFINICIONES

Art. 13. — **DEFINICION DE SERVICIO PUBLICO** — Constituye servicio público de transporte de pasajeros, todo aquel que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades de carácter general en materia de transporte.

La autoridad de aplicación tendrá intervención en la reglamentación de los servicios públicos, en el otorgamiento de permisos, en la determinación de recorridos, frecuencias, horarios y tarifas máximas, y en la fiscalización y control de los mismos.

Art. 14. — **SERVICIOS DE TRAFICO LIBRE** — Los servicios de tráfico libre son aquellos respecto de los cuales no existe restricción alguna respecto de la fijación de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones de modalidades de tráfico.

Los transportistas que realicen un servicio público en un recorrido que supere las CINCUENTA (50) kilómetros, en los condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, podrán realizar servicios de tráfico libre sobre cualquier recorrido, incluido en competencia con los servicios públicos.

Art. 15. — **SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA EL TURISMO** — El servicio de transporte para el turismo es aquel que se realiza con el objeto de atender a una programación turística.

Se entiende por programa turístico un servicio comprendido del transporte y el alojamiento, al que pueden agregarse excursiones complementarias, visitas guiadas, servicios gastronómicos u otras prestaciones relacionadas al turismo.

Art. 16. — **LISTA DE PASAJEROS** — En los servicios para el turismo deberá transportarse exclusivamente pasajeros destinados a realizar la programación turística y no podrán transportarse pasajeros que no figuren en la lista o hoja de ruta congresada previamente.

Art. 17. — **SERVICIO EJECUTIVO** — Es aquel que se presta con vehículos de autos tipo de confort y comodidad, de menor velocidad y capacidad, que establecen un efecto de la autoridad de aplicación.

Este servicio se presta con los mismos condiciones que el de tráfico libre, sin la obligación para el transportista de realizar un servicio público.

CAPITULO II — SERVICIOS PUBLICOS

Art. 18. — **PERMISOS** — Los operadores del servicio público de transporte automotor de pasajeros será adjudicados a través de un procedimiento, cuya vigencia tendrá un plazo de DIEZ (10) años.

La adjudicación de un permiso bajo el régimen de servicio público, implicará para el postulantante la obligación de prestar los servicios en los condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, y la prestación de estos servicios, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

Art. 19. — **ADJUDICACION DEL PERMISO** — La autoridad de aplicación podrá, por el procedimiento de licitación pública, adjudicar a los interesados, la explotación de los servicios de transporte de pasajeros, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

Art. 20. — **EL CLASIFICADOR DE SERVICIO PUBLICO** — La autoridad de aplicación podrá, por el procedimiento de licitación pública, adjudicar a los interesados, la explotación de los servicios de transporte de pasajeros, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

La autoridad de aplicación podrá, por el procedimiento de licitación pública, adjudicar a los interesados, la explotación de los servicios de transporte de pasajeros, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

Art. 21. — **OTORGAMIENTO DEL PERMISO** — La autoridad de aplicación podrá, por el procedimiento de licitación pública, adjudicar a los interesados, la explotación de los servicios de transporte de pasajeros, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

Art. 22. — **EFECTOS DEL PERMISO** — La autoridad de aplicación podrá, por el procedimiento de licitación pública, adjudicar a los interesados, la explotación de los servicios de transporte de pasajeros, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

En este caso, y a los efectos de la adjudicación de los permisos, los operadores de los servicios de transporte de pasajeros, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

Art. 23. — **RENOVACION AUTOMATICA** — Los permisos serán automáticamente renovables por igual período en su vencimiento, salvo que la autoridad de aplicación considere fundadamente que existen causas válidas para el desmoronamiento del postulantante que motive la no renovación del permiso.

Art. 24. — **ACEPTACION** — Una vez otorgado el permiso, el adjudicatario deberá cumplir a favor de la autoridad de aplicación, en el momento de la adjudicación, las siguientes condiciones:

Art. 25. — **CONDICIONES DEL PERMISO** — La autoridad de aplicación podrá, por el procedimiento de licitación pública, adjudicar a los interesados, la explotación de los servicios de transporte de pasajeros, en igualdad de condiciones, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos, en la explotación de los mismos.

a) Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se derivan del permiso, y en el caso de no prestar el servicio de los puntos de comodidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad en igualdad de condiciones y obligatoriedad.

b) Respetar el valor máximo máximo establecido.

c) Continuar los servicios que amparan los permisos otorgados con la prestación de los servicios, con los usuarios y con los transportistas y con los transportistas.

d) Proporcionar información estadística que se requiere.

CAPITULO III — SERVICIOS DE TRAFICO LIBRE

Art. 26. — **COMUNICACION PREVIA** — Los transportistas de servicios públicos podrán solicitar servicios de tráfico libre en cualquier momento de período con fines turísticos, para su explotación, en la autoridad de aplicación, con un

plazo no menor a los DIECISIETE (17) días corridos antes de la iniciación de los nuevos servicios.

La comunicación realizada en la forma y el tiempo establecidos, surtirá los efectos de una notificación automática a respecto de la comunicación, no pudiendo el transportista modificar las condiciones de la prestación sin cumplir con previo, las normas de los servicios de transporte en el Registro respectivo con la fecha de recepción de la comunicación, así como la modificación que informe a los transportistas.

En dicha comunicación, el transportista deberá informar sobre los servicios que desea prestar, en particular:

a) Orígenes y destinos a vincular y recorridos a realizar, especificando las paradas y el tiempo de los recorridos que se podrá efectuar.

b) Frecuencias, horarios y tarifas.

c) Tipo de vehículos con el que se desarrollará sus prestaciones, especificando la cantidad de asientos y las características de los servicios que se prestarán a bordo. Dichos vehículos deberán cumplir las condiciones de la empresa de que se trate.

Estas especificaciones, que deberán también hacerse constar en el pedido, tienen la finalidad de facilitar la información a los usuarios para que éstos tengan posibilidades reales de cumplir las condiciones y tarifas de los distintos servicios y prestaciones.

Art. 27. — **MODIFICACIONES.** Toda modificación en cualquiera de dichos aspectos, deberá comunicarse a la autoridad de aplicación con una anticipación de DIECISIETE (17) días corridos.

La suspensión de frecuencias o de servicios, será comunicada con una anticipación de SESENTA (60) días corridos, y será debidamente informada a los usuarios en los lugares de venta de pasajes.

Art. 28. — **DEBIDAMENTE CONTINUIDAD.** A fin de asegurar condiciones mínimas de regularidad y de seguridad al público usuario, y sin perjuicio de las prestaciones excepcionales, los servicios de tráfico libre deberán mantenerse por el lapso de NOVENA (9) meses.

Art. 29. — **INFORMACION ESTADISTICA.** Los estadísticos de los servicios de tráfico libre deberán incluir la información estadística respecto de los servicios que realicen, de conformidad a las pautas que determine la autoridad de aplicación.

Art. 30. — **SERVICIOS DE TRAFICO LIBRE DE PASAJES NACIONALES.** Los servicios de tráfico libre pueden referirse a prestaciones estacionales, o con frecuencias que aumenten o disminuyan según la variación de las tendencias del mercado durante diferentes períodos del año; para lo cual los transportistas deberán formular expresamente el plan de servicio, para referir a dichas prestaciones, quedando excluida del alcance del deber de continuidad.

Art. 31. — **VIAJES ESPECIALES U OCASIONALES.** Las empresas de transporte público y ejecutivo podrán realizar viajes especiales u ocasionales, sin que sea necesario un permiso especial al efecto. Debidamente deberán comunicar a la autoridad de aplicación los viajes de este carácter que se hayan realizado.

Los viajes especiales u ocasionales no estarán sujetos a limitaciones de kilometraje o de duración mínima o máxima.

Cuando los viajes especiales deban cumplirse entre ciudades que cuentan con servicios públicos o de tráfico libre, o que pueden vincularse mediante la combinación de estos servicios, no será obligatorio realizar el transporte mediante los servicios ya existentes.

Art. 32. — **ESTACION TERMINAL.** En la Ciudad de Buenos Aires, los servicios públicos y los servicios de tráfico libre deberán ser iniciados y/o concluidos en la Estación Terminal de Buenos Aires. La autoridad de aplicación dispondrá las medidas necesarias para asegurar el libre acceso de transportistas a la mencionada terminal.

CAPITULO IV - SERVICIOS EJECUTIVOS

Art. 33. — Para realizar el servicio ejecutivo se deberá dar cumplimiento a las normas aprobadas por la autoridad de aplicación.

CAPITULO V - TRANSPORTES TURISTICOS

Art. 34. — **HABILITACION PREVIA.** Para realizar servicios de transporte para el turismo en todo el territorio de la Nación se requerirá la habilitación previa de la autoridad de aplicación del presente. Dicha autoridad dictará, conjuntamente con la SECRETARIA DE TURISMO de la PRESIDENCIA DE LA NACION, las normas pertinentes, las que se ajustarán a los principios generales del presente Decreto en cuanto a la libertad de comercio y a la tutela de la seguridad y calidad de los servicios.

Art. 35. — **LIBERTAD DE CONDICIONES.** Las empresas de transporte para el turismo podrán establecer libremente los recorridos, tarifas, modalidades y las duraciones mínimas o máximas de los servicios que presten.

Art. 36. — **MODALIDADES.** Las modalidades de los servicios de los modos pueden ser: a) Servicios de transporte para el turismo:

a) **Receptivo:** comprende el traslado realizado entre el punto de arribo o partida de los pasajeros por otros medios y los lugares de hospedaje.

b) **Circuitos cerrados:** comprende el transporte de pasajeros en un vehículo que permanece a disposición exclusiva de éstos, durante todo el transcurso del viaje, desde la salida y hasta el arribo al punto de origen. El contingente por servicio incrementarse durante el transcurso del servicio en la medida en que el mismo tenga en su totalidad un igual punto de destino. A su retorno, el contingente puede disminuir por deserción de personas que lo integran. Los DOS (2) últimos circunstanciales deben estar expresamente previstos antes de iniciar el viaje.

c) **Multimodal:** Comprende la utilización por parte del contingente, de diversos modos de transporte, ya sea ferrocarril, automóvil, avión o cualquier otro para iniciar, continuar, o para finalizar el viaje, excluidos aquellos que no sean multimodales. El vehículo automóvil podrá permanecer a disposición del contingente en el lugar donde fue dejado, recogerlo en otro diferente o ser utilizado por otro contingente que parta de este modo.

d) **Exclusivo:** Es aquella que tiene lugar cuando la totalidad que transporta el contingente, luego de arribar a su punto de destino, regresa a su punto de origen, por lo que la empresa responsable del vehículo o contratado el servicio no tiene agente de viajes, instituciones o nite.

e) **Restricción:** Es aquella en la cual las unidades tienen un recorrido predeterminado, vinculando zonas de interés turístico, donde pueden permanecer los pasajeros, interrumpiendo el viaje por un lapso que no exceda la duración total del circuito, pudiendo trasladarse parcialmente o integralmente a lo largo del recorrido.

Art. 37. — Los servicios de transporte para el turismo se clasifican en:

a) **Receptivo:** es el realizado en la forma establecida en el inciso a) del artículo anterior.

b) **Exclusivo:** es aquel que, previendo el regreso del contingente al punto de partida realiza el traslado del mismo a los sitios y paseos incluidos en la programación turística, pudiéndose efectuar en circuito cerrado o multimodal, viajando o no.

c) **Gran Turismo:** es el realizado para atender a programaciones turísticas, pudiéndose llevar a cabo tanto en circuito cerrado como multimodal, viajando o no.

d) **Exclusivo:** Es el realizado por instituciones, o entes de diversa índole para el traslado de sus integrantes o beneficiarios ya sea en vehículos propios o contratados.

Las empresas de transporte turístico podrán realizar otras modalidades de transporte, combinar o adecuar las anteriormente descriptas a las necesidades del servicio que presten.

Art. 38. — **EMPRESAS DE TRANSPORTE.** Las empresas de transporte de pasajeros inscriptas en el Registro Nacional, que presten servicios públicos o ejecutivos, podrán prestar servicios turísticos de acuerdo a las modalidades previstas en el presente reglamento, a cuyo efecto sólo deberán comunicar tal decisión a la autoridad de aplicación.

Art. 39. — **REQUISITOS DE LA COMUNICACION.** En la comunicación previa mencionada,

el transportista deberá exclusivamente informar:

a) Identificación de la unidad y sus características, y en su caso, mención de la propiedad y del contrato en virtud del cual se tenga la posesión del vehículo.

b) Lugar de partida, itinerario a cumplir, y lugar de llegada, con mención de los fechas de partida y regreso.

c) Motivo que origina el viaje.

TITULO VI

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL AMBITO PORTUARIO Y AEROPORTUARIO

CAPITULO I (2000)

Art. 40. — En todos los puertos, aeropuertos y aeródromos nacionales podrán ingresar libremente los habilitados en cualquier jurisdicción, para el ingreso y descenso de pasajeros, y su transporte desde y hacia la jurisdicción de origen.

Cuando estén en servicio, los habilitados en cualquier jurisdicción podrán ingresar libremente al puerto de esta jurisdicción, dentro de la zona de ingreso o egreso a los aeropuertos, la POLICIA AERONAUTICA NACIONAL, y la POLICIA NAVAL ARGENTINA, serán los responsables, según correspondiere, de garantizar la seguridad de los transportistas y pasajeros, y el cumplimiento de los preceptos en el presente artículo, dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Art. 41. — Autorízase a las empresas de transporte aéreo, hotel, empresas de turismo, de alquiler de automóviles o remises con chofer o sin él, a brindar servicios de traslado a sus clientes entre cualquier puerto o aeropuerto nacional y los lugares de destino, todo ello sin necesidad de habilitación especial, y con el único requisito de cumplir con la autoridad de aplicación del presente, la que deberá llevar un registro especial a tal efecto.

Art. 42. — La autoridad de aplicación habilitará a los servicios por y para el transporte de pasajeros entre la Capital Federal y el aeropuerto Ministro Pistarini desde y hacia el aeropuerto Jorge Newbery, los otros aeropuertos y los puertos nacionales dentro de las pautas de desregulación establecidas por el presente.

Art. 43. — La autoridad de aplicación, así como las autoridades de los puertos, aeropuertos y aeródromos adoptarán las medidas conducentes para que las empresas de transporte puedan operar en el ámbito portuario y aeroportuario locales de atención al público o noivos publicitarios de sus servicios.

TITULO VII

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

Art. 44. — La SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS será la autoridad de aplicación del presente Decreto.

Art. 45. — **IMPLEMENTACION DE LA REGULACION.** La autoridad de aplicación dictará las normas reglamentarias referidas a la inscripción en el Registro Nacional de los servicios de transporte ejecutivo.

Art. 46. — **VIGENCIA DE PERMISOS.** Los permisos para la explotación de servicios públicos de pasajeros de carácter regular que se encuentren en vigencia o en trámite de renovación quedan automáticamente prorrogados a partir de la entrada en vigencia del presente, y por el término de DIEZ (10) años.

Art. 47. — **CADUCIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS.** Declárase la caducidad de los procedimientos por los que se tramitan solicitudes de nuevos permisos, la modificación de los existentes, o transferencias de permisos, cualquiera sea el estado en que se encuentren las actuaciones, quedando sujetos los solicitantes al régimen del presente.

Art. 48. — Los titulares de permisos pueden automáticamente encuadrarse en el régimen de este decreto, e inscribirse en el registro creado por el presente.

Art. 49. — Créase la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DEL PUEBLO, cuya estructura y estatutos serán desechados al PODER EJECUTIVO NACIONAL, por la SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, dentro de los NOVENA (90) días de la entrada en vigencia de esta reglamentación.

Art. 50. — La COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR será responsable, un vez constituida, de:

a) Supervisar y fiscalizar el régimen instituido por el presente y sus normas complementarias.

b) Dictar los reglamentos y aprobar las normas técnicas de los servicios de transporte automotor.

c) Asesorar al Ejecutivo de la Nación con respecto a la política comercial.

d) Participar en la elaboración de políticas para el transporte automotor nacional e internacional, así como en la elaboración de políticas para el transporte multimodal.

e) Intervenir en la elaboración de convenios bilaterales y multilaterales.

f) Utilizar los métodos de las empresas que operen en todos los aspectos, tales como el estudio del equipamiento móvil e instalaciones fijas, según en general, condiciones laborales del personal de conducción, establecimiento de tarifas de los servicios públicos de transporte de pasajeros, y todo otro que se establezca en la normativa vigente.

g) Elaborar estadísticas y materiales de uso específico en el transporte automotor, de acuerdo a la normativa vigente.

h) Administrar la Tasa Nacional de Fleteación de Transporte, controlando su cobro.

i) Organizar y administrar el Registro Nacional del Transporte Automotor.

j) Organizar el Centro de Información y Estadística de los Usuarios, a fin de asegurar el respeto de los derechos del consumidor.

Art. 51. — Las empresas que operen en la explotación de la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DEL PUEBLO, deberán cumplir la obligación de suministrar a las autoridades de la SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, en la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR.

Art. 52. — La autoridad de aplicación elevará a la consideración del PODER EJECUTIVO NACIONAL, dentro de los SESENTA (60) días de la entrada en vigencia del presente, un proyecto de régimen de penalidades que se aplicará a los puntos del presente Decreto.

Art. 53. — Los transportistas podrán realizar las comunicaciones exigidas en el presente reglamento, así como los trámites en general, mediante el uso de correos u otros medios, según lo determine la autoridad de aplicación, o a través de las autoridades u organismos provinciales de acuerdo a lo establecido en el Artículo 2º de este Decreto.

Art. 54. — La autoridad de aplicación, con fundamento en el ARTICULO DIEZ (10) DEL PRESENTE, autorizará los medios conducentes a facilitar el cobro de los montos de los vehículos, y a implementar la documentación pertinente.

Art. 55. — Deróganse los Decretos Nº 27.011/39, 1929/87, sus modificatorios y complementarios y todo otro que se oponga al presente. Deróganse todos los Decretos, SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS que se opongan al presente.

Art. 56. — Inhiere a los Decretos a referir a los principios del presente reglamento.

Art. 57. — El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación.

Art. 58. — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y Bienes, e inscribese. — M.20.000. — Domingo F. Cavallo.

modificaciones para el transporte interno de pasajeros con las nuevas de reducidos porte, a la movilidad, a la totalidad de los ya existentes, a una considerable como comunicación y puentes, con los efectos indicados en el presente, salvo manifestación expresa en sentido contrario por parte de los interesados.

Las modificaciones por las que se sustituyen nuevos vehículos o motorización para el transporte interno de carga con accionamiento de gran porte, a la movilidad de los ya existentes, serán enmendados, en el estado en que se hallara, dentro de los procedimientos establecidos en el Capítulo III del presente, a la opción del interesado para de faltar se su calidad, a los fines de la rotación del límite bajo el presente régimen.

Art. 20. - Deróganse los Decretos Nros. 1981/77, 2801/81 y sus resoluciones reglamentarias, el Decreto N° 2143/91, y los Artículos 12, 22 y 23 del nuevo L de Decreto N° 2261/92.

Art. 21. - El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 22. - Enmendarse, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial, y archívese. MENEM - Domingo F. Cavallo.

TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS

Decreto 1484/92

Principios Rectores. Ambito de aplicación. Coordinación. Transporte de Cargas. Transporte Exclusivo. Transporte Propio. Transporte Propio y Ajeno. Fletes. Registro Nacional. Inscripción. Información a Registrar. Obligaciones del Transportista. Seguridad. Responsabilidad del Transportista. Dador y Tomador de la Carga. Disposiciones Complementarias y Transitorias.

DS. As., 20/8/92

VISTO la Ley N° 12.305 y sus modificaciones, la Ley N° 21.603 de Reforma del Estado, el Decreto Reglamentario N° 405 del 5 de marzo de 1991, sus modificaciones y complementarios, y el Decreto N° 2261 del 21 de octubre de 1991, y

CONSIDERANDO

Que el Artículo 5 del Decreto N° 2261/91 dispone la desdoblación del transporte automotor de cargas, de la carga y descarga de los mercaderías y la liberación de la contratación por parte de transportistas y dadores de carga en todo el territorio nacional.

Que a fin de preservar la seguridad jurídica y de garantizar el cumplimiento de la libertad de contratación, debe complementarse la citada disposición y deben regirse expresamente los reglamentarios que impliquen la derogación del sector.

Que si bien el sistema de transporte automotor de cargas se encuentra organizado sobre la base de una amplia apertura y competencia, no se justifican actualmente el mantenimiento de ciertas restricciones.

Que la Ley N° 12.305 faculta a la autoridad de aplicación a determinar en cada caso la que debe entenderse por servicio público de transporte.

Que no se justifican en este momento históricamente al transporte de cargas bajo el régimen de servicio público, caracterizado por concesiones o permisos que el Estado otorga a los particulares, y se considera razonable reemplazar el régimen de concesiones por un régimen de libertades, donde el particular no ven restringida su actividad de transporte de cargas por pertenecer al personal de la Administración Pública Nacional, sino que la ejerce por propia derecho.

Que los vehículos adaptados por el presente no suponen un abasqueamiento por parte del Estado del ejercicio de su Poder de Policía, sino una orientación del mismo hacia la preservación de la seguridad del transporte y al resguardo de la libertad económica y los derechos del consumidor, cuyos controles se ven perjudicados cuando el Estado define en todos sus aspectos y recusa en la preservación de la economía emergente de los productores.

Que los vehículos de transporte, por el Artículo N° 405/91, a los mismos están sujetos en el transporte de cargas no se condice con la política del Gobierno Nacional en la materia.

Que a fin de preservar la libertad económica y los principios de la libre competencia, que aseguran a todos los prestadores igualdad de condiciones, deben instrumentarse mecanismos que permitan el establecimiento de las condiciones de competencia del mercado, evitando el establecimiento de reservas de cargas a monopolios por región pudieran afectadas.

Que de lo contrario, el Gobierno Federal contribuiría, a través de su acción, al fomento de conductas anticompetitivas desleales y a la profundización de desigualdades económicas entre los usuarios.

Que los cambios en las previsiones justifican una derogación total del Reglamento de Transporte de Cargas por Carretera y su reemplazo por un nuevo instrumento, que desde los principios que han sido útiles al desarrollo de la libertad y adopte normas que sirvan al crecimiento económico desde una perspectiva de libertad.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades como el dicta por el Artículo 93, inciso 2 de la Constitución Nacional y el Artículo 9° de la Ley N° 12.305.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

CAPITULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1° - AMBITO DE APLICACION. El presente Decreto se aplicará al transporte terrestre de cargas que se desarrolle en el ámbito de la jurisdicción nacional, que comprende el transporte interjurisdiccional.

a) Entre las Provincias y la Capital Federal.

b) Entre Provincias.

c) En los Puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las Provincias.

d) Entre cualquier punto del territorio nacional y los Estados extranjeros.

Art. 2° - COORDINACION. La autoridad de aplicación del presente podrá coordinar con los organismos provinciales la implementación de este reglamento, de forma de lograr una más eficiente organización o fiscalización de los servicios de transporte interjurisdiccional e internacional, a través de la aplicación o complementación de procedimientos, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

Art. 3° - PRINCIPIOS RECTORES. Se consideran principios rectores del transporte de cargas por automotor:

a) La libre ingreso al mercado de prestadores.

b) La libertad de contratación entre tomador y dador de cargas.

c) La preservación de la seguridad del tránsito y del transporte.

d) El respeto por los principios de la libre competencia, de la libertad económica, el respeto de los derechos del consumidor y la preservación del ambiente contra la contaminación.

e) Intervenciones de la Administración Pública Nacional limitadas y eficientes, tendientes exclusivamente a la preservación de los valores enunciados precedentemente.

Art. 4° - TRANSPORTE DE CARGAS. Se considera transporte de cargas por carretera el transporte de cargas efectuado por una persona física o jurídica, a título oneroso y en igualdad de condiciones para cualquier cargador, mediante la utilización de un vehículo o conjunto de vehículos, sea por vehículo completo o carga fraccionada.

Art. 5° - TRANSPORTE EXCLUSIVO. Se considera transporte exclusivo de cargas por carretera el transporte de cargas efectuado por una persona física o jurídica, a título oneroso, para un solo cargador, mediante la afectación continua de un vehículo o conjunto de vehículos.

Art. 6° - TRANSMISIÓN PROPIA. Se considera transporte propio de cargas por carretera el transporte de cargas efectuado por una persona física o jurídica, propietaria o como titular de aquellas, para su consumo, utilización, transformación o comercialización.

Art. 7° - TRANSMISIÓN PROPIA Y AJENO. Las personas físicas o jurídicas que realicen transporte propio de cargas por carretera podrán realizar al mismo tiempo las actividades de transporte de cargas en los términos anteriores, cumpliendo con los requisitos de inscripción como transportistas de carga ajena y el pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del transporte.

Art. 8° - FLETES. El transporte presta a título oneroso, en forma exclusiva o conjunta, de un conjunto, o por cuenta de otro que actúa como principal, será considerado en todo caso como un contrato de transporte y no como una relación laboral.

Art. 9°. El transporte de cargas por carretera, cualquiera sea su modalidad, no se considera servicio público.

En vehículos destinados al transporte de carga queda prohibido transportar pasajeros.

Los transportistas de cargas ajenas están autorizados a transportar encomiendas, paquetes o bultos, cualesquiera sean las dimensiones de los mismos.

CAPITULO II - REGISTRO NACIONAL

Art. 10. - INSCRIPCION. Antes de comenzar sus prestaciones, las personas físicas o jurídicas que desarrollen actividades de transporte interjurisdiccional e internacional de cargas ajenas a título oneroso por carretera, cualquiera sea su modalidad, deberán inscribirse en el Registro Nacional de Transporte de Cargas por Automotor, dependiente de la Autoridad de Aplicación.

No podrán ser inscriptos en el Registro Nacional, ni mantenerse en el mismo y por lo tanto, de los datos, aquellos vehículos matriculados en jurisdicciones provinciales, o aquellas empresas con domicilio en jurisdicciones provinciales, en las que se mantengan reservas de carga que obstruyan el acceso para dichos vehículos o empresas.

La inscripción en este artículo entrará en vigencia a los NOVENA (90) días corridos de la publicación del presente decreto.

Art. 11. - INFORMACION A REGISTRAR. Para la inscripción en dicho Registro deberá suministrarse exclusivamente la siguiente información, con carácter de declaración jurada:

a) Modalidad de transporte a realizar (interjurisdiccional, internacional o ambos); y exclusión para un cargador, o no exclusión.

b) En el caso de sociedades, denominación o razón social y número de inscripción en el Registro Público de Comercio.

c) En el caso de personas físicas: apellido y nombre, número y clase de documento de identidad.

d) Domicilio legal y real.

e) Categoría o tipo, cantidad y características de los vehículos afectados al transporte.

f) Tipos de carga a transportar.

g) Número de inscripción en los registros impositivos y previsionales.

h) Constancia del cumplimiento de los requisitos relativos a seguros.

Art. 12. - La sola inscripción en el Registro Nacional, y el pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del transporte en el caso de transporte de cargas ajenas, otorga al solicitante el derecho a realizar las actividades de transporte que declare.

La inscripción en el Registro Nacional de Transporte de cargas por Automotor será automática ante la acreditación de los requisitos establecidos en este Reglamento, y no podrá suponer a la autoridad de aplicación.

limitaciones, controles, requisitos de registro del vehículo.

CAPITULO III - OBLIGACIONES DE LA TRANSPORTISTA

Art. 13. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA. - Quien se dedique a actividades de transporte deberá cumplir con las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las establecidas en los Convenios internacionales y en la legislación general vigente:

a) Conservar en buen estado el material utilizado, tomando todos los recaudos necesarios a fin de conservar la seguridad del tránsito y evitar accidentes.

b) Estar a los comandos de los vehículos y de los conductores, a la obligación de los conductores de velar por la seguridad del tránsito.

c) Anotar en el Registro Nacional los nuevos vehículos que se adquieran al transporte, así como aquellos que se den de baja, sean o no de propiedad de quien ejerce la actividad.

d) Contratar los seguros establecidos en el artículo siguiente del presente.

e) Emitir la carta de porte, de acuerdo a lo prescripto por el Código de Comercio y la legislación vigente.

f) Estar como conductor de embarque y manejo de carga, en el caso de transporte internacional.

g) Tener sus vehículos matriculados y matriculados en la República Argentina.

Art. 14. SEGUROS. Los transportistas deberán contratar obligatoriamente los seguros que cubran el riesgo de responsabilidad del portador a personas o cosas no transportadas.

Si la mercadería fuera asegurada, la cobertura en que luce referida el presente artículo podrá ser reducida por.

a) El transportista o la aseguradora de la mercadería. En ambos casos deberán presentar al transportista, antes de producirse la recepción de la carga, el certificado de cobertura emitido por la Aseguradora. Los dichos certificados de cobertura obligatoriamente los mismos conductores y la cláusula que extingue de responsabilidad al transportista.

b) El transportista. Si la mercadería no fuera asegurada por el conducto o el consignatario. En este caso el remitente de la carga, al momento de realizar el despacho, el valor de la mercadería, una sobre la cual el transportista pagará la correspondiente tasa de riesgo.

Art. 15. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA, DADOR Y TOMADOR DE LA CARGA. El transportista, el dador, y toda otra persona que intervenga en el contrato de transporte de cargas, serán responsables de las incumplimientos a las disposiciones sobre carga en pesos y dimensiones de la carga, y de la falta de cumplimiento de la documentación de la carga.

En el transporte de cargas fraccionadas, la responsabilidad será exclusiva del transportista.

CAPITULO IV - DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

Art. 16. - En la que fuere pertinente, se aplicará el presente a todas las normas o los principios establecidos en los Decretos Nros. 2261/91 y 929/92.

Art. 17. - La SECRETARÍA DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS será la autoridad de aplicación del presente Decreto.

Art. 18. - La autoridad de aplicación, conjuntamente con el MINISTERIO DE JUSTICIA, adoptará las medidas conducentes a facilitar el recambio de los plomos de los vehículos, y a implementar la documentación por transporte.

Art. 19. - Deróganse el Decreto N° 405/91, sus modificaciones y complementarios y todo lo contrario que se oponga al presente.

Art. 20. - Inútil en las Provincias y referido a los principios del presente régimen.

por el señor Primer Ministro de JAMAICA, Honorable Pritchard J. PATTERSON y miembros de su comitiva, lo aconsejado por el MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, y

CONSIDERANDO:

Que la presencia en la República de tan alto funcionario aportó importantes contribuciones en el marco de la cooperación.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades emergentes del artículo 86, inciso 1º, de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE
DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Artículo 1º — Convalidase el tratamiento de Huespedes Oficiales del Gobierno argentino acordado al señor Primer Ministro de JAMAICA, Honorable Pritchard J. PATTERSON y miembros de su comitiva, durante su permanencia en el país, entre los días 28, 29 y 30 de noviembre de 1992.

Art. 2º — Los gastos derivados del cumplimiento del presente decreto serán imputados a las partidas específicas del presupuesto correspondiente a la jurisdicción 35 — MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO — para el ejercicio de 1992.

Art. 3º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Guido Di Tella.

HUESPEDES OFICIALES

Decreto 2058/92

Convalidase el tratamiento acordado a una Senadora del Commonwealth de Australia y miembros de su comitiva.

Bs. As., 29/12/92

VISTO la visita oficial que entre los días 17 y 22 de junio de 1992 efectuaron al país la señora Senadora del COMMONWEALTH DE AUSTRALIA, Dra. Rosemary Anne CROWLEY y miembros de su comitiva, lo aconsejado por el MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, y

CONSIDERANDO:

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades emergentes del artículo 86, inciso 1º, de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE
DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Artículo 1º — Convalidase el tratamiento de Huespedes Oficiales del Gobierno argentino acordado a la señora Senadora del COMMONWEALTH DE AUSTRALIA, Dra. Rosemary Anne CROWLEY y miembros de su comitiva, durante su permanencia en el país, entre los días 17 y 22 de junio de 1992.

Art. 2º — Los gastos derivados del cumplimiento del presente decreto serán imputados a las partidas específicas del presupuesto correspondiente a la jurisdicción 35 — MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO — para el ejercicio de 1992.

Art. 3º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Domingo F. Cavallo.

TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Decreto 2073/92

Apruébese el Régimen de Penalizaciones por infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional.

Bs. As., 29/12/92

VISTO, el Expediente N° 2049/92 del registro de la SECRETARIA DE TRANSITO DE EL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, las Leyes N° 12.346 y 21.844 y los Decretos N° 3106/91, 1028/91, 959/92, 1149/92 y 1591/92, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 13 de la Ley N° 21.844 dispone que el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, en el marco de las funciones previstas en sus artículos 1º y 2º,

Que en mérito a ello se dictó el Decreto N° 698/79 por el cual se aprobó el Reglamento de Penalizaciones vigente.

Que las disposiciones contenidas en el Decreto N° 954/92, introdujeron nuevas pautas al sistema de transporte sobre la base de establecer un régimen que se caracteriza por una mayor deregulación y flexibilización en materia de prestación y operación de servicios, promoviéndose de ese modo un mayor nivel de competencia.

Que, como consecuencia de ello aparecen nuevas hipótesis y supuestos que obligan a reformular el reglamento de penalidades vigente, a los efectos de incorporar y tipificar nuevas conductas infractoras que se pudiesen desprender de la operación de los servicios de transporte bajo las modalidades de incorporadas por el Decreto N° 954/92.

Que por otra parte, mediante el Decreto N° 1494/92, se dictaron normas complementarias para la deregulación del transporte automotor de cargas, siendo aplicable supletoriamente a dicho régimen, las disposiciones del Decreto N° 954/92, por lo que corresponde delimitar los tipos infractoras contemplados por infracciones cometidas en la operación de tal modalidad de transporte, y las sanciones a que estarán expuestas.

Que mediante el Decreto N° 1494/92 se determinó el mecanismo de percepción de valores tarifarios a utilizarse para algunos de los servicios de transporte por automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, siendo en consecuencia del caso fijar, las penalidades emergentes de la observancia a la normativa sobre características técnicas, de funcionamiento y generalización de la implementación de dicho equipamiento.

Que asimismo resulta conveniente establecer un procedimiento ágil y expeditivo que sin menoscabar las garantías del debido proceso, oportunamente el interés público, que se verificará en la rápida aplicación de sanciones en el caso de infracciones cometidas, elevándose a que misma ejerce un eficaz control preventivo y desincentiva para el futuro la comisión de nuevas conductas transgresoras.

Que por lo tanto procede dictar el nuevo régimen de Penalizaciones.

Que el Artículo 86 inciso 2 de la Constitución Nacional y la Ley N° 21.844, brindan sustento suficiente al presente pronunciamiento.

Por ello,

EL PRESIDENTE
DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Artículo 1º — Apruébese el Régimen de Penalizaciones anexo al presente Decreto.

Art. 2º — El presente Decreto entrará en vigencia a partir de los TREINTA (30) días de su publicación en el Boletín Oficial, fecha a partir de la cual quedará derogado el Decreto N° 698/79.

Art. 3º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Domingo F. Cavallo.

REGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCION A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE JURISDICCION NACIONAL

CAPITULO I

PARTE GENERAL

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1º — Las infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias en que incurran los prestadores de servicios de transporte por automotor sometidos a la jurisdicción nacional, se sancionarán conforme se determina en la Ley N° 21.844 y en el presente Régimen. Las transgresiones no podrán derivar en responsabilidad la responsabilidad por las infracciones en que el mismo incurra.

ARTICULO 2º — Se sancionará con apercibimiento, multa, suspensión o inhabilitación de los permisos, autorizaciones, habilitaciones u inscripción en el Registro Nacional, con las consecuencias de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción, cuando así correspondiere de conformidad a lo dispuesto por el Decreto N° 692/92 modificando por Decreto N° 2254/92:

a) Las infracciones al régimen de los permisos, autorizaciones, habilitaciones u inscripción en el Registro Nacional.

b) Las infracciones a las modalidades de explotación de los servicios.

c) Las infracciones a las disposiciones vigentes en materia de vehículos, equipamiento, personal de conducción e instalaciones fijas.

ARTICULO 3º — Se sancionará con apercibimiento o multa, con la posibilidad de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción, en su caso:

a) Las infracciones a las disposiciones vigentes en materia de comportamiento del personal 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, en materia de circulación.

c) Las infracciones a las normas relativas a las relaciones de los transportistas con la autoridad de aplicación.

ARTICULO 4º — La sanción de radicación del permiso, autorización, habilitación u inscripción en el Registro Nacional, aplicada mediante acto que se encuentre firme, producirá la extinción de la relación jurídica que vincula al transportista con la Autoridad de Aplicación, e impedirá que el mismo continúe con la prestación de los servicios que tenía autorizado realizar, con relación a los permisos, autorizaciones, habilitaciones u inscripciones de que fuere beneficiario.

ARTICULO 5º — La sanción de suspensión del permiso, autorización, habilitación u inscripción en el Registro Nacional, tendrá carácter temporal y no podrá exceder de NOVENTA (90) días corridos de duración.

ARTICULO 6º — La sanción de inhabilitación del 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 la jurisdicción nacional, suspendiéndose la prestación de tales tareas.

Dicha sanción tendrá carácter definitivo o temporal y se graduará en atención a la importancia de la infracción, en función de los elementos existentes en el sumario, y los perjuicios causados, en su caso, a los usuarios, los terceros o a sus bienes.

Se podrá inhabilitar con carácter definitivo ante conductas de extrema gravedad en violación a las normas vigentes, que niegan con la seguridad de los usuarios o terceros, o el orden público, o bien cuando se registren actitudes infractoras en forma reiterada.

La sanción de inhabilitación temporal no podrá exceder los plazos previstos en el Regi-

mento Nacional de Transporte y Transporte B a Decreto 2953/92

La inhabilitación definitiva es temporal que, según la Autoridad de aplicación, podrá ser definitiva de la que, en consecuencia, el transportista quedará inhabilitado para ejercer la actividad de transporte por automotor de pasajeros, o podrá ser temporal, en cuyo caso la sanción a que quedará expuesto al transportista responsable.

La inhabilitación que se aplicare a un conductista en el Registro de Inhabilitados prevista en el Capítulo II, Artículo 3º del Reglamento para el Organismo y Uso de la Licencia Nacional Habilitante.

ARTICULO 7º — Cuando finalmente se aplicare cuando la falta fuere leve y no incluyere inhabilitación.

ARTICULO 8º — Será considerada reducida la, aquel infractor que, dentro del período de (30) días corridos de la fecha de emisión de la sanción, comparezca a una falta de igual naturaleza a la que dio motivo a la primera sanción, de acuerdo a la clasificación efectuada en los Artículos 2º y 3º.

ARTICULO 9º — En caso de reincidencia, salvo que fuere aplicable otra sanción, se duplicará el monto de la multa otorgada. Cuando se sancione la reincidencia, el importe de la multa podrá superar el máximo previsto en el Artículo 2º de la Ley N° 21.844.

La misma referencia se tendrá en cuenta para fijar los importes de las multas cuando se cometa la segunda y siguientes reincidencias.

ARTICULO 10º — Cuando tuviese lugar la comisión de una nueva infracción que sea tan bien merecedora de inhabilitación temporal, dicha reincidencia se graduará de conformidad a lo dispuesto en el Reglamento de Inhabilitación aprobado por Decreto 692/92 (B. O. Decreto 2254/92).

ARTICULO 11º — Las sanciones se graduarán atendiendo, simultáneamente, a la importancia de la infracción, los antecedentes del infractor en materia de infracciones, y las circunstancias que se produjeron al hecho. En tal caso, la sanción a que el infractor quedará expuesto, no será superior a la sanción máxima aplicable.

ARTICULO 12º — Cuando un transportista incurriese en reiteradas infracciones y las multas aplicadas no hubiese logrado la corrección de la situación, demostrando su inhabilitación para tal fin, podrá resolverse, a juicio de la Autoridad de Aplicación y sobre la base de los antecedentes del causante, la suspensión o extinción del permiso, autorizaciones, habilitación u inscripción en el Registro Nacional de que fuere beneficiario.

TITULO II

DEL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 13º — Cuando un hecho, acción u omisión, pueda significar la comisión de una infracción descrita en el presente Régimen, se procederá a la sustanciación del caso que originó la sanción.

ARTICULO 14º — La sustanciación del caso no será afectada por la Autoridad de Aplicación, a través de la oferta con competencia específica en la materia de acuerdo a la estructura orgánica de aquélla.

ARTICULO 15º — Son deberes de los instructores sancionadores:

a) Investigar los hechos, reunir pruebas, encuadrar la falta y determinar responsables, si los hubiere.

b) Fijar y dirigir las audiencias de prueba y realizar personalmente las demás diligencias que este Régimen pone a su cargo.

En caso de que la audiencia, por causa debidamente justificada se suspendiera, el instructor deberá atender dentro del plazo de TREINTA (30) días, fijar nuevo día y hora para la realización de la misma.

c) Dictar las providencias con respecto a los siguientes plazos:

d) Para fijar nueva audiencia dentro de los TREINTA (30) días de la suspensión, el instructor deberá atender dentro del plazo de TREINTA (30) días, fijar nuevo día y hora para la realización de la misma.

carán además cada una de las hojas en que conste la misma.

ARTÍCULO 49. — Los testigos prestarán juramento o promesa de decir verdad antes de declarar y serán informados de las consecuencias a que pueden dar lugar las declaraciones falsas o referentes.

ARTÍCULO 50. — Al comenzar su declaración, presta acreditación de identidad, los testigos serán preguntados:

a) Por su nombre y apellido, edad, estado civil, profesión y domicilio.

b) Si concurre o no al denunciante, a sumariado, o los hubiere.

c) Si son parientes por consanguinidad o afinidad del sumariado o denunciante y en qué grado, en su caso.

d) Si tienen interés directo o indirecto en el sumario.

e) Si son amigos íntimos o enemigos del sumariado o del denunciante, en su caso.

f) Si son dependientes, acreedores o deudores de aquéllos, o si tienen algún otro género de relación que pudiere determinar presunción de parcialidad.

ARTÍCULO 51. — Los testigos serán interrogados sobre lo que supieren respecto de la causal que ha motivado el sumario, o de circunstancias que, a juicio del instructor, interesen a la investigación.

ARTÍCULO 52. — El testigo contestará sin poder leer notas o apuntes a menos que por el hecho de la pregunta se le autorice y deberá dar siempre razón de sus dichos.

ARTÍCULO 53. — Si las declaraciones ofrecieren indicios graves de falsedad, el instructor cesará las comunicaciones correspondientes.

ARTÍCULO 54. — En la forma del interrogatorio se observará lo prescrito por el presente Reglamento para la declaración del sumariado, en cuando no esté previsto precedentemente y fuese compatible con la declaración testimonial.

CAPÍTULO V

CAREO

ARTÍCULO 55. — Cuando las declaraciones obtenidas en un sumario discrepan acerca de algunos hechos o circunstancias que convenga dilucidar, el instructor podrá realizar los careos correspondientes. Estos serán dispuestos de oficio y efectuados entre testigos y sumariados o entre sumariados.

En los careos se entregará a los testigos juramento o promesa de decir verdad, no así a los sumariados.

ARTÍCULO 56. — Los sumariados están obligados a comparecer pero no a someterse a careo.

ARTÍCULO 57. — El careo se realizará de a dos personas por vez, después de lectura, en la pertinencia, a las declaraciones que se reputen contradictorias, llamando al instructor la atención de los errores sobre las contradicciones, a fin de que éste se reconcentre para obtener el esclarecimiento de la verdad. Se transcribirán las preguntas y contestaciones que mutuamente se hicieren y se harán constar además las particularidades que sean pertinentes, firmando ambos la diligencia que se exhiba, previa lectura y ratificación.

ARTÍCULO 58. — El reconocimiento del hecho del sumariado o su dependiente hace prueba suficiente en su contra, salvo que fuere inverosímil o contradicha por otras probanzas, no pudiendo dividirse en perjuicio del mismo. Ella no dispensa al instructor de una completa investigación de los hechos ni de la búsqueda de otras responsabilidades.

CAPÍTULO VI

PRUEBA PERICIAL

ARTÍCULO 59. — El instructor podrá ordenar el examen pericial en caso necesario, disponiendo los puntos de pericia y fijando un plazo razonable para su producción.

ARTÍCULO 60. — Toda designación de peritos se notificará al sumariado. El perito deberá

excusarse y podrá a su vez ser recusado por las causas previstas en el Artículo 17.

La recusación o recusaciones del perito a designado dentro de los CINCO (5) días de la correspondiente notificación o de tenerse como tal, de la causal cuando fuere subsiguiente o de ser oído.

ARTÍCULO 61. — La recusación o excusación de los peritos deberá efectuarse por escrito, dentro del plazo establecido, expresando la causal de la misma. La DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR, o el organismo que la reemplaza, resolverá de inmediato, sobre la recusación o excusación planteada y la Resolución que dicte será inapelable. La designación de nuevo perito, cuando procediere, deberá efectuarse dentro de los DIEZ (10) días de dictada la Resolución.

ARTÍCULO 62. — Si el perito designado fuere un Organismo Oficial se le requerirá su colaboración.

Cuando no hubiere en el lugar Organismos Nacionales que consten con los peritos respectivos, el instructor sumariado solicitará, siguiendo la vía jerárquica, la colaboración de Organismos Provinciales o Municipales. En caso de no contar con el perito requerido, se podrá recurrir a particulares.

ARTÍCULO 63. — El perito deberá aceptar el cargo dentro de los TRES (3) días de notificado de su designación, y producir el informe dentro de los DIEZ (10) días contados a partir del siguiente al de la aceptación.

ARTÍCULO 64. — El nombramiento de peritos que tenga gastos al Estado podrá ser solicitado por el instructor sumariado únicamente cuando existan razones que lo justifiquen, con arreglo a las disposiciones establecidas al respecto por las normas legales y reglamentarias que rigen tales contrataciones.

ARTÍCULO 65. — Los peritos emitirán opinión por escrito. La misma contendrá la explicación detallada de las operaciones técnicas realizadas y de los principios científicos en que funden su opinión.

Asimismo, no se limitará a expresar sus opiniones, sino que también manifestará sus fundamentos de las mismas y acompañará las fotografías, registros, análisis, gráficos, croquis u otros elementos que correspondan. Si la pericia fuere incompleta, el instructor así lo hará constar ordenando a los peritos que procedan a su ampliación.

CAPÍTULO VII

PRUEBA INSTRUMENTAL E INFORMATIVA

ARTÍCULO 66. — El instructor deberá incorporar al sumario toda data, antecedente, instrumento o información que, del curso de la investigación surta como necesario o conveniente para el esclarecimiento de los hechos o la individualización de los responsables.

ARTÍCULO 67. — Los informes que se soliciten, deberán versar sobre hechos concretos y claramente individualizados y que resulten de la documentación, archivos o registro de la información. Asimismo podrá solicitarse a los oficiales públicos la remisión de expedientes, testimonios o certificados relacionados con el sumario.

Los requerimientos efectuados a oficinas públicas se harán siguiendo el orden jerárquico correspondiente.

ARTÍCULO 68. — Podrá prescindirse de los informes solicitados en virtud del artículo 67, cuando no fuesen contestados dentro de los DIEZ (10) días hábiles, salvo que resulten de importancia para la marcha del sumario, en cuyo caso el instructor podrá disponer su reiteración por única vez e idéntico plazo, con especial pedido de colaboración respecto del Organismo informante. En caso de no contestación segundo requerimiento se presumirá de ese medio probatorio.

ARTÍCULO 69. — El instructor, de considerarlo oportuno, practicará una inspección de lugares o cosas, dejando constancia circunstanciada en acta, que agregará a los croquis, fotografías y objetos que correspondan. Asimismo podrá solicitar la concurrencia de peritos y testigos a dicho acto.

ARTÍCULO 70. — El instructor, de considerarlo oportuno, practicará una inspección de lugares o cosas, dejando constancia circunstanciada en acta, que agregará a los croquis, fotografías y objetos que correspondan. Asimismo podrá solicitar la concurrencia de peritos y testigos a dicho acto.

CAPÍTULO IX

CORRELACION DEL SUMARIO

ARTÍCULO 71. — Producida la prueba, se remitirá al sumariado para que, en el término de CINCO (5) días, alegue sobre el mérito de la misma.

ARTÍCULO 72. — Producida la alegato sobre la prueba, si lo hubiere y partiendo de todas las investigaciones y manifestaciones conducentes al esclarecimiento del hecho investigado, diligenciadas las medidas de prueba, y agregados los antecedentes del sumariado, el instructor procederá a dar por terminadas las actuaciones en la relación con la investigación disponiendo la clausura de la misma.

CAPÍTULO X

DEL INFORME DE CLAUSURA

ARTÍCULO 73. — Clausurada el sumario, la DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR o el organismo que la reemplaza, producirá, dentro de un plazo de DIEZ (10) días, un informe lo más preciso posible, que deberá contener:

a) La relación circunstanciada de los hechos investigados.

b) El análisis de los elementos de prueba acumulados, los que serán apreciados, según los reglas de la sana crítica.

c) La calificación de la conducta del sumariado.

d) Las antecedentes de los sumariados que pudieran tener influencia para determinar la mayor o menor gravedad de la sanción por el hecho imputado.

e) Las disposiciones legales o reglamentarias que se consideren aplicables y, en su caso, la sanción que a su juicio correspondan.

f) Toda otra apreciación que haga a la mejor solución del sumario.

El plazo indicado podrá ser prorrogado a requerimiento fundado de la citada Dirección.

ARTÍCULO 74. — Demostrada la existencia de infracción y en su caso, la ausencia de mérito de la defensa interpuesta, la Autoridad de Aplicación dictará el acto sancionatorio, debidamente fundado, previo informe preliminar, en los términos del Artículo 72. Este informe será considerado parte integrante del acto sancionatorio.

ARTÍCULO 75. — La DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR, o el organismo que la reemplaza, dispondrá el archivo de las actuaciones, cuando:

a) Se compruebe la inexistencia de infracción.

b) Las pruebas acumuladas no fuesen suficientes para demostrar la comisión de falta o individualizar a los autores de una infracción comprobada. En este caso no se fijará plazo de depuración ni subsistirá la posibilidad de archivar a los autos nuevos elementos de juicio determinantes para el esclarecimiento del caso.

CAPÍTULO XI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTÍCULO 76. — Con respecto del recurso de reconsideración establecido por el Artículo 8º de la Ley Nº 21.944, serán de aplicación, en lo pertinente, los Artículos 84, 85 y 86 del Reglamento de Procedimientos Administrativos, Decreto 1759/72 (t. O. 1991). Si el recurso de reconsideración no fuere resuelto dentro del plazo fijado por ese Artículo 86, el interesado podrá reputarlo denegado de oficio, si así lo hubiere, lo quedará sin efecto la vía judicial en los términos del Artículo 87 precitado. Con los escritos que interpongan recursos de reconsideración o apelación contra multas deberán acompañarse los respectivos boletines que acrediten el depósito del importe de la sanción, en la cuenta que se determine, requisito sin el cual no se admitirá la presentación de los referidos escritos.

ARTÍCULO 77. — Transcurrido el término de CINCO (5) años, contados desde la emisión del acto u omisión que pudiese constituir infracción, la Autoridad de Aplicación no podrá imponer ninguna de las sanciones previstas en el

presente. El término se contará por cumplimiento de cada año calendario, sin perjuicio de que el particular lo invoque, sin perjuicio de la facultad de anulación administrativa que, por su propia naturaleza, no admite prescripción ni caducidad. La prescripción no operará en el caso de que el particular se hubiere presentado a la vía judicial, en cuyo caso se hallará pendiente de la espera de la que en definitiva se resuelva en sede judicial.

ARTÍCULO 78. — En los casos en que la LEY NÚMERO 14.144 (Ley de Tránsito) establece sanciones por los conductores de vehículos de transporte de pasajeros, las Autoridades Provinciales competentes a ejercer el control y fiscalización de los servicios de Transporte por Auto motor de jurisdicción nacional, se podrá disponer que el ESTADO NACIONAL, en cuanto a las multas con expensas en un porcentaje de lo percibido en concepto de sanciones pecuniarias aplicadas como consecuencia de la comprobación prestatada.

ARTÍCULO 79. — En todo aquello no previsto en el presente régimen, será de aplicación la Ley de Procedimientos Administrativos y su Decreto Reglamentario Nº 1759/72 (t. O. 1991).

SECCIÓN II

PARTE ESPECIAL
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

TÍTULO I

DE LAS INFRACCIONES DE TRÁFICO POR LA ALIMENTACIÓN DE PASAJEROS, AUTORIZACIONES, HABILITACIONES E INSCRIPCIONES EN EL REGISTRO NACIONAL

ARTÍCULO 80. — El establecimiento de servicios públicos regulares de transporte por auto motor sin permiso previo de la autoridad de aplicación será reputado con multa de TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos.

Cuando se prestaren servicios no autorizados de carácter ocasional, se aplicará multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos.

En ambos casos se podrá disponer la paralización de los servicios.

ARTÍCULO 81. — El transporte por carretera, sin previa registración, de aquellos camiones que por su dimensión, peso o peligrosidad requieran el tratamiento especial previsto en la reglamentación respectiva, será sancionado con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, sin perjuicio de la responsabilidad del conductor y toda otra persona que haya intervenido en el contrato de transporte de dichos camiones, respecto que los mismos huben funcionado, en cuyo caso, la responsabilidad del transportista será exclusiva.

ARTÍCULO 82. — La falta de los servicios de tráfico por carretera, sin la previa comunicación a la Autoridad de aplicación, será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, sin perjuicio de poder disponerse la paralización de los mismos.

La falta de los servicios urbanos de tráfico restringido (líneas rápidas y semi-rápidas) previstos en la Resolución M.E. y C. Nº 129/91, sin la correspondiente autorización de la Autoridad de Aplicación, será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, sin perjuicio de poder disponerse la paralización de los mismos.

ARTÍCULO 83. — La realización de servicios de transporte por automotor para el turismo o ejecutivo sin la previa inscripción en el Registro respectivo, será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos.

ARTÍCULO 84. — La realización de servicios de transporte de carga sin la previa inscripción en el Registro respectivo, será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos.

ARTÍCULO 85. — Cuando se verifiquen actos u omisiones que constituyan la comisión de infracción, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan luego de sustanciado el procedimiento respectivo, la Autoridad de Aplicación dispondrá con carácter preventivo la paralización de los servicios, si la irregularidad o falta de verificación de la seguridad del servicio, de los usuarios y de terceros no transportados.

Asimismo, se podrá ordenar en forma preventiva la clausura del servicio del personal de

Se sancionará con multa de DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

La integridad de los vehículos o no pueden afectar la seguridad de los pasajeros, se aplicará multa de VEINTE MIL (20.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos por cada una de las faltas tipificadas. En ambos supuestos, podrá disponerse simultáneamente la detención de los conductores hasta su puesta en condiciones reglamentarias.

ARTICULO 121. — La falta de denuncia de la deficiente exposición o conservación de la Chapa Patente o de la Ficha de Inspección Técnica Pericial, o de todo aquel documento o información cuya exhibición externa o interna en los vehículos, fuera expresamente dispuesta por la Autoridad de Aplicación hará pasible al transportista, en cada caso, de multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

Si la documentación o información aludida en el párrafo precedente fuese la prevista en el Reglamento General para el Transporte de Materiales Peligrosos por Carretera aprobado por Resolución S.T. N° 233/85, sus modificatorias y ampliatorias, la multa aplicable será de DOS MIL QUINIENTOS (2.500) a VEINTICINCO MIL (25.000) boletos mínimos.

ARTICULO 122. — El incumplimiento de las normas vigentes en materia de realización de publicidad comercial en el exterior o interior de los vehículos, será sancionada con multa de QUINIENTOS (500) a DOS MIL QUINIENTOS (2.500) boletos mínimos.

ARTICULO 123. — La inhabilitación de las posibilidades esenciales de higiene en los vehículos en los instalaciones fijas, o el desamparo de la limpieza de conducción en condiciones higiénicas inadecuadas, hará pasible al transportista de una multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

ARTICULO 124. — Se impondrá multa de QUINCE MIL (15.000) a VEINTE MIL (20.000) boletos mínimos al transportista que utilice los servicios de personal de conducción que no conste con la previa habilitación de la Autoridad de Aplicación. La sanción se elevará a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos cuando el personal en servicio hubiera resultado expresamente inhabilitado y la decisión comunicada debidamente a la empresa transportista. En ambos casos se dispondrá la inmediata separación del servicio del personal afectado, hasta tanto se regularice su situación.

TITULO IV

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS NORMAS SOBRE CONDUCTA DEL PERSONAL CON EL PUBLICO

ARTICULO 125. — El transportista cuyo personal trate en forma descomedida o agresiva de hecho o presunto a terceros será sancionado con multa de QUINIENTOS (500) a QUINCE MIL (15.000) boletos mínimos. Si ese personal demostrara gravísima conducta o si reincidiera en la comisión de actos de esa naturaleza, podrá aplicarse simultáneamente la medida prevista en el artículo 84, segundo párrafo.

ARTICULO 126. — Se sancionará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos al transportista cuyo personal no obrra en la forma debida para impedir la alteración del orden o la comisión de actos ilícitos o contrarios a la moral y buenas costumbres por parte de usuarios o terceros, a bordo de los vehículos a su cargo o en los locales públicos de la empresa.

ARTICULO 127. — Se sancionará con multa de QUINIENTOS (500) a QUINCE MIL (15.000) boletos mínimos el abandono sin justa causa que los conductores hicieran de su puesto de conducción, durante la prestación del servicio, o la falta de colaboración para superar cualquier circunstancia que hiciera peligrar la seguridad de los pasajeros transportados o transcientes.

ARTICULO 128. — Se sancionará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos al transportista cuyo personal, expresa o tácitamente, se negare a detener la marcha del vehículo a su cargo en los distintos lugares autorizados, para permitir el descenso de pasajeros que lo hubieran solicitado. La detención para descenso o descenso de pasajeros en lugares antirreglamentarios se sancionará con multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

ARTICULO 129. — La violación del régimen de paradas nocturnas y para días de fiesta se sancionará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a TREIS MIL (3.000) boletos mínimos.

ARTICULO 130. — El transportista cuyo personal condijera los vehículos de transporte de pasajeros con las puertas de acceso y de escape abiertas, o permitiera el uso injustificado de la puerta delantera para el descenso de usuarios, o intencionalmente no llevara en condiciones las series completas de iluminación interior, será castigado con multas de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos, por cada una de las faltas tipificadas.

ARTICULO 131. — El uso indebido de la puerta delantera izquierda de los vehículos de transporte de pasajeros, así como el uso de la plataforma de la misma para transportar objetos o personas, serán en cada caso castigados con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a MIL QUINIENTOS (1.500) boletos mínimos.

ARTICULO 132. — El transportista cuyo personal de conducción no observara las ordenanzas vigentes relativas a:

a) prohibición de fumar o salivar o conversar con los pasajeros;

b) prohibición de utilizar aparatos radiodifundidos de reproducción de cintas grabadas, instalados o portátiles, será sancionado con multa de QUINIENTOS (500) a DOS MIL QUINIENTOS (2.500) boletos mínimos por cada una de las infracciones detalladas. Similar sanción recaerá en la actitud tolerante de aquel personal para con los usuarios que infrinjan alguna de esas normas.

TITULO V

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES RELATIVAS A LAS RELACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS CON LA AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 133. — El descometimiento de las atribuciones de la Autoridad de Aplicación o de sus agentes autorizados, el otorgamiento de dato descometido a estos agentes, o la comisión de actos que impliquen o obstaculicen el cumplimiento de sus funciones, serán penados, en cada caso, con multa de MIL (1.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. Asimismo, podrá aplicarse al personal responsable del acto la medida establecida por el Artículo 84 segundo párrafo, cuando hubiere agresión, se atentare contra la seguridad y el orden público, o se configurare un atentado contra el poder judicial de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 134. — La desobediencia a las órdenes de la Autoridad de Aplicación o de sus agentes autorizados, debidamente notificados, será sancionada con multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boletos mínimos, por cada día de mora y en cada caso en que se produjera, sin perjuicio de la pena que corresponda aplicarse por la infracción que, en su caso, hubiera dado motivo a la orden emitida. Podrá aplicarse el Artículo 84, segundo párrafo, cuando se cumplieren los presupuestos previstos en la última parte del artículo precedente.

ARTICULO 135. — Se castigará con multa de QUINIENTOS (500) a QUINCE MIL (15.000) boletos mínimos por cada día de mora, al transportista que no pusiere en conocimiento de la Autoridad de Aplicación, dentro de las CUARENTA Y OCHO (48) horas de producido, todo hecho ajeno a su voluntad que causare la alteración o suspensión de cualquiera de las modalidades del servicio que preste.

ARTICULO 136. — El transportista que no remitiesse los datos y otros elementos requeridos por la Autoridad de Aplicación o al hietere fuera de los plazos establecidos al efecto, será sancionado en cada caso con multas de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos por cada día de mora en que hubiere incurrido.

ARTICULO 137. — Se impondrá multa de DOS MIL (2.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos al transportista que, ante el requerimiento de la Autoridad de Aplicación o en cumplimiento de sus obligaciones, presentare datos u otros elementos falsos o con errores inexcusables. Cuando esos vicios se verificaren en informaciones relativas a Balances Generales, Resultados de Explotación, Estadísticas o Seguros, la multa será de CINCO MIL (5.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. Ambas infracciones podrán ser consideradas causales para resolver la suspensión o caducidad del

permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere obtenido.

ARTICULO 138. — La falta de comunicación a la Autoridad de Aplicación de las altas y bajas del material rodante será sancionada con multa de DIECI MIL (10.000) a CINCUENTA MIL (50.000) boletos mínimos, por cada día de mora.

ARTICULO 139. — El transportista que, en ocasión de los accidentes que sufiere los vehículos de su flota, no remitiesse, dentro de las SESENTA Y DOS (62) horas del hecho, informe de la ocurrencia, será sancionado con multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boletos mínimos, por cada día de mora.

ARTICULO 140. — El incumplimiento de las normas que reglamentan la propulsión y procedimiento de hornos a la Autoridad de Aplicación será sancionado con multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

ARTICULO 141. — El incumplimiento injustificado de las relaciones censuadas de la Autoridad de Aplicación se sancionará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos, por cada día de mora.

TITULO VI

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A LA NORMATIVA VIGENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE DE MATERIAL PELIGROSO POR CARRETERA

ARTICULO 142. — La realización de transporte de material peligroso por carretera en incumplimiento a las disposiciones contenidas en la Resolución S.T. N° 233/85, sus modificatorias y ampliatorias, será sancionada con multa de VEINTE MIL (20.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos, sin perjuicio de disponerse la inmediata interrupción del servicio. La Autoridad de Aplicación, en mérito a las circunstancias del caso podrá resolver la caducidad del permiso o inscripción que se hubiere otorgado.

RADIODIFUSION

Decreto 2878/92

Autorízase al Arzobispado de Córdoba a instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la ciudad de Córdoba.

Us. As. 29/12/92

VISTO el Expediente N° 1360/91 del Registro del COMITÉ FEDERAL DE RADIODIFUSIÓN SON, la Resolución N° 858/90 del mismo Organismo, el Decreto N° 009/91, y

CONSIDERANDO:

Que por expediente citado en el Visto, tramita la solicitud del Arzobispado de Córdoba para que, conforme lo determinado en la Resolución del Comité Federal de Radiodifusión N° 858/90, se conceda a la Iglesia Católica Apostólica Romana una autorización para instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la ciudad de Córdoba —Provincia de Córdoba—, para la Parroquia San Jerónimo.

Que el artículo 8°, inciso a) de la Ley N° 22.285, dispone que los servicios de radiodifusión serán prestados por personas físicas o jurídicas, interpretándose que la Iglesia Católica Apostólica Romana no es una persona jurídica de carácter público, se encuentra alcanzada por la citada norma legal.

Que a efectos de determinar la procedencia de la respectiva solicitud se dio intervención a la Comisión Nacional de Telecomunicaciones, la que en ejercicio de sus atribuciones específicas opinó que era factible la asignación de la frecuencia de que se trata.

Que el servicio jurídico del Comité Federal de Radiodifusión ha dictaminado favorablemente sobre el contenido de la medida propuesta.

Que la presente medida se dicta al amparo de las disposiciones del artículo 2° de la Ley N° 22.285.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA

Artículo 1° — Autorízase al ARZOBISPADO DE CORDOBA a instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la ciudad de Córdoba —Provincia de Córdoba—.

Art. 2° — Adócase al servicio autorizado por el artículo 1° la frecuencia de 92,5 MHz, canal 27, categoría "D", siendo su correspondiente señal distintiva LRF 315.

Art. 3° — Fijase un plazo de CINCUENTA (50) días para que el Arzobispado de Córdoba, presente la documentación técnica necesaria para la aprobación por la COMISION NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES y habilitación de los servicios.

Art. 4° — Confiníquese, pubíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MEJEM. — GUSTAVO D. BELLO.

RADIODIFUSION

Decreto 2878/92

Autorízase al Obispaado de Comodoro Rivadavia a instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la localidad de Esquel.

Us. As. 29/12/92

VISTO el Expediente N° 1249/91 del Registro del COMITÉ FEDERAL DE RADIODIFUSIÓN SON, la Resolución N° 858/90 del mismo Organismo, el Decreto N° 009/91, y

CONSIDERANDO:

Que por expediente citado en el Visto, tramita la solicitud del Obispaado de Comodoro Rivadavia para que, conforme lo determinado en la Resolución del Comité Federal de Radiodifusión N° 858/90, se conceda a la Iglesia Católica Apostólica Romana una autorización para instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la localidad de Esquel —Provincia del Chubut—, para la Parroquia Sagrada Familia de Jesús.

Que el artículo 8°, inciso a) de la Ley N° 22.285, dispone que los servicios de radiodifusión serán prestados por personas físicas o jurídicas, interpretándose que la Iglesia Católica Apostólica Romana no es una persona jurídica de carácter público, se encuentra alcanzada por la citada norma legal.

Que a efectos de determinar la procedencia de la respectiva solicitud se dio intervención a la Comisión Nacional de Telecomunicaciones, la que en ejercicio de sus atribuciones específicas opinó que era factible la asignación de la frecuencia de que se trata.

Que el servicio jurídico del Comité Federal de Radiodifusión ha dictaminado favorablemente sobre el contenido de la medida propuesta.

Que la presente medida se dicta al amparo de las disposiciones del artículo 2° de la Ley N° 22.285.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA

Artículo 1° — Autorízase al OBISPAADO DE COMODORO RIVADAVIA a instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la localidad de Esquel —Provincia del Chubut—.

Art. 2° — Asígnase al servicio autorizado por el artículo 1° la frecuencia de 90,9 MHz, canal 210, categoría "D", cuyo radio de Área primaria de servicio (ARSA) 254 mV/m debe superar los 45 km, siendo su correspondiente señal distintiva LRF 300.

Art. 3° — Fijase un plazo de CINCUENTA (50) días para que el Obispaado de Comodoro

PRESUPUESTO 1992

EROGACIONES CORRIENTES Y DE CAPITAL

FINALIDAD:	6	—	ECONOMIA		
FUNCION:	50	—	COMUNICACIONES		
JURISDICCION:	50	—	MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS		
CODIGO CONTABLE	PRINCIPAL	PARTIDAS PARCIAL	DENOMINACION	IMPORTE EN PESOS	
PROGRAMA 125	—	FORMULACION E IMPLEMENTACION DE LAS COMUNICACIONES			
CARACTER 0	—	ADMINISTRACION CENTRAL — S. A. 306 COMISION NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES			
359157	1110	PERSONAL PERMANENTE		\$ 47.000	
400394	1120	PERSONAL NO PERMANENTE		\$ 47.000	
		INCISO 11 — PERSONAL		\$ —	
		SECCION I — EROGACIONES CORRIENTES		\$ —	
		TOTAL CARACTER 0		\$ —	
		TOTAL PROGRAMA 125		\$ —	
		TOTAL		\$ —	

PRESUPUESTO EJERCICIO 1992

INCISO 11 — PERSONAL

DISTRIBUCION POR CARGOS Y HORAS DE CATEDRA

FINALIDAD:	6	—	ECONOMIA		
FUNCION:	50	—	COMUNICACIONES		
JURISDICCION:	50	—	MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS		
PARTIDA PRINCIPAL	CLASE	REGIMEN	CARGO O CATEGORIA	CANTIDAD DE CARGOS	
PROGRAMA 125	—	FORMULACION E IMPLEMENTACION DE LAS COMUNICACIONES			
CARACTER 0	—	ADMINISTRACION CENTRAL — S. A. 306 — COMISION NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES			
1120	—	PERSONAL NO PERMANENTE			
020	—	PERSONAL ADMINISTRATIVO Y TECNICO			
300	—	PERSONAL CIVIL DE LA ADMINISTRACION PUBLICA NACIONAL			
030				10	
		CANTIDAD DE CARGOS		10	

CONVENIOS

Decreto 45/93

Ratificase una prórroga de Jurisdicción a favor de los Tribunales del Estado de Nueva York en el Convenio de Pase de Oro celebrado con el Banco Morgan Guaranty Trust Company of New York.

Bs. As., 13/1/93

VISTO la Ley 20.539 y modificatorias —Carta Orgánica del BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA—, y

CONSIDERANDO:

Que en el marco del actual programa económico resulta conveniente administrar con flexibilidad los distintos componentes de las reservas internacionales, para así lograr un mejor equilibrio entre los criterios de liquidez, seguridad y rendimiento.

Que el BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA, en su carácter de Agente Financiero del Estado, por Ley 20.539 y modificatorias tiene por objeto "concertar y administrar las reservas de oro y divisas y otros activos externos del país", para lo cual puede realizar operaciones de venta, pase, opciones y de futuro, en función de las necesidades que emanan del programa económico del GOBIERNO NACIONAL.

Que las mismas se realizan usualmente en el mercado internacional, atento a las particularidades de las transacciones de oro, poseyendo características generales típicamente comerciales.

Que los contratos que por esa razón se celebran, deben encuadrarse en los usos y costumbres receptados por el Derecho Internacional en la materia, que entre otros aspectos regulan la resolución de posibles controversias a través de compromisos arbitrales y/o de la elección de una jurisdicción extranjera.

Que el PODER EJECUTIVO NACIONAL se encuentra expresamente facultado en el artículo 7º de la Ley 20.548, modificatorio del párrafo final del artículo 48º de la Ley 16.432, incorporada a la Ley Permanente de Presupuesto 11.672, a prorrogar jurisdicción en favor de jueces extranjeros y aceptar compromisos arbitrales.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

Artículo 1º — Ratifícase la prórroga de Jurisdicción a favor de los Tribunales del Estado de Nueva York suscripta por el BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA en el Convenio de Pase de Oro celebrado entre dicha Institución

ANEXO II

y BANCO MORGAN GUARANTY TRUST COMPANY OF NEW YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMERICA), aprobado por la Presidencia de ese Banco por Resolución N° 401 del 6 de setiembre de 1991.

Art. 2º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Jorge A. Rodríguez.

TRANSPORTE AUTOMOTOR

Decreto 104/93

Créase la Comisión Nacional de Transporte Automotor. Competencia, Recursos, Directorio, Gestión Financiera y Control, Procedimiento y Control Jurisdiccional, Disposiciones Complementarias y Transitorias.

Bs. As., 26/1/93

VISTO el Expediente N° 44.19/92 del registro de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

CONSIDERANDO:

Que el PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del Decreto N° 068/92 procedió al dictado de una serie de disposiciones vinculadas al transporte por automotor de pasajeros, que se caracterizan por propiciar una mayor flexibilización y deregulación de los servicios de transporte que se desarrollan a través del referido modo.

Que asimismo, en la misma norma se dejó establecida la intención del Poder Administrador en el sentido de constituir un ámbito específico dedicado a la aplicación de las normas vigentes referidas al sector y, además, al control y fiscalización de las prestaciones comprendidas en el mismo.

Que en tal sentido, se describieron una serie de funciones que abarcarían el cometido de la estructura a crearse, como elementos indicativos de la intención del PODER EJECUTIVO NACIONAL de contar con un ente con facultades suficientes para satisfacer tales fines.

Que si bien el decreto mencionado se refiere a la creación de una Comisión con jurisdicción única en el transporte interurbano de pasajeros de Jurisdicción Nacional, por razones de racionalidad administrativa y operativa, resulta conveniente incluir al transporte automotor en su conjunto —cargas y pasajeros— como el sujeto alcanzado por sus funciones de administración y control, extendiendo de esta forma la superposición de tareas en distintas unidades técnico-administrativas del Sector Público.

Que por otra parte, también resulta de interés dotar al mismo de un plan de personal profesional y técnico capacitado con un alto grado de especialización, que permitiese en sus cargos más alta de las naturales modificaciones que operen como consecuencia del cambio de funcionarios que se produce en el marco de las instituciones democráticas, y que además, perciba un nivel de remuneraciones acorde con la importancia de las funciones a desarrollar y el grado y magnitud de los conocimientos que posea.

Que como consecuencia de ello se impone —en cumplimiento del objetivo fijado— crear un ente dotado de aptitud y capacidad para autoadministrar sobre la base de las pautas que imponga su norma de creación, criterio éste posible de ser materializado a través del mecanismo de descentralización administrativa.

Que una de las especies de descentralización la constituye la autarquía, que consiste en la atribución o transferencia de facultades a entes con personalidad jurídica propia, separados de la Administración Central, en los cuales se da la concurrencia de tres elementos esenciales: personalidad del ente, patrimonio afectado para el cumplimiento de su cometido y fin público específico.

Que en el caso se trataría de un ente autárquico de naturaleza institucional, que implica una descentralización de servicios y cuyo elemento básico y característico es el

fin que debe satisfacer, que en el caso que nos ocupa se vincula al transporte por automotor de pasajeros y cargas, en lo que respecta a la aplicación de las normas vigentes referidas al sector y, además, al control y fiscalización de las prestaciones comprendidas en el mismo.

Que las erogaciones de dicho ente, serán financiadas en forma mayoritaria con recursos fiscales provenientes de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte.

Que una vez constituida la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, a fin de evitar duplicidad de funciones y contribuir a la racionalización de la Administración Central, corresponde suprimir la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, Area con competencia actual en los aspectos de administración y control del transporte de cargas y pasajeros, que importarán el cometido específico de la referida Comisión.

Que en lo atinente a la potestad constitucional para crear entes autárquicos institucionales, cabe señalar que si bien las mismas no aparecen incluidas en la letra de la Ley Suprema, figuran en cambio, en su espíritu, habida cuenta que al referirse la CONSTITUCION NACIONAL a la "administración general del país" (Artículo 85, Inciso 1º), es posible advertir que las mismas no son otra cosa que hacer efectiva esa "administración" a la que se refiere la Norma Fundamental.

Que respecto de dicho tema existe una amplia y fecunda labor llevada a cabo por la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION, vinculada con la potestad constitucional para crear entes autárquicos.

Que al respecto, siguiendo los lineamientos fijados por el Alto Órgano Asesor, tal potestad resulta ser una atribución del PODER EJECUTIVO NACIONAL, en función de lo establecido en el ya mencionado Artículo 85, Inciso 1º del texto constitucional, según el cual el Presidente de la Nación tiene a su cargo la "administración general del país", constituyendo de ese modo la denominación "zona constitucional de reserva de la administración", lo cual traduce una autonomía válida de sus propias atribuciones por parte del Ejecutivo, quedando en cambio como supuesto excepcional la posibilidad de que el Congreso pueda crear entes autárquicos que tendrían a su cargo actividades especiales de la Administración (Legislación Oficial y Universidades Nacionales), pues todo ello corresponde a facultades administrativas especiales que competen constitucionalmente al Órgano Legislativo de acuerdo a lo que se desprende del Artículo 97, Inciso 5º y 10 de la CONSTITUCION NACIONAL (PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION, Dictámenes 83-180, 84-102; 120-200/201; 127-459; 129-97; 150-102; 159-184; 161-413).

Que en consecuencia, siguiendo los lineamientos sustentados por la citada Procuración, el PODER EJECUTIVO NACIONAL puede por decreto "... crear un ente autárquico transformando en tal determinado servicio, a cuyo fin le bastará con acordarle personalidad jurídica y competencia e imputarle como patrimonio de afectación los fondos presupuestarios con que el servicio em atendido (conf. Dictámenes 129-97) ..." (Dictámenes 171-453).

Que en tal sentido "la creación de un ente autárquico institucional o por servicios se justifica cuando el Estado considera conveniente que, para satisfacer finalidades públicas, una determinada parte de la actividad administrativa —esto es un determinado servicio— sea descentralizado de la Administración Pública, distribuyendo parte de la actividad de ésta en un órgano con personalidad jurídica propia y con un patrimonio afectado al cumplimiento de aquellas finalidades ..." (Dictámenes 129-97).

Que por otra parte, tal es la opinión sustentada por un caracterizado sector de la doctrina (MAJENHOFF, "Tratado de Derecho Administrativo" Tomo 1 página 371 y siguientes; VILLEGAS BASAVILASO, "Derecho Administrativo" Tomo 2º página 695/698; BIDART CAMPOS, "Derecho Constitucional" Tomo 1º página 760, nota 161 y "Manual de Derecho Constitucional Argentino", página 649; SAYAGUES LASO, "Tratado de Derecho Administrativo" Tomo 2º página 145).

función de lo anteriormente señalado como lógica consecuencia la creación del control sobre los actos que se realicen en las entidades autárquicas, el origen de las mismas, vale decir si corresponden al CONGRESO NACIONAL de facultades constitucionales o son propias (en cuyo caso dicho es limitado o restringido, pues sólo se da la legitimidad del acto), o si por el contrario fueron válidamente creadas por el EJECUTIVO NACIONAL (en tal caso el control es amplio, ya que como no sólo la legitimidad del acto, sino la oportunidad, mérito o conveniencia del mismo).

referido criterio ha inspirado el Art. 17 del "Reglamento de Procedimientos Administrativos" Decreto 1759/92, 1991, el cual hace referencia al control por vía del recurso de alzada en 25 de estos creados por el CONGRESO NACIONAL en ejercicio de sus propias facultades constitucionales, lo que da a entender que se parte del criterio de la existencia de entes autárquicos creados por el EJECUTIVO NACIONAL.

bien el PODER EJECUTIVO NACIONAL de potestad para declarar la inconstitucionalidad de las leyes, puede, en ausencia de aplicar una ley manifestando inconstitucionalidad, puesto que el administrador por imperio de lo dispuesto en el Artículo 31 de la Norma Fundamental, que coloca a la CONSTITUCION NACIONAL en el primer rango dentro de la jerarquía de normas, lo primero que debe es la CONSTITUCION NACIONAL y lo segundo la ley que vulnera uno de los o algunos de los principios emergentes de ésta, ya que su actividad está expresamente sujeta a la CONSTITUCION NACIONAL (PROCURACION DEL O DE LA NACION, Dictámenes 84-9-97 y siguientes; 171-453. En igual MARIENHOFF, "Tratado...", Tomo 2, 297 y siguientes; BIDAUT CAMI, "Derecho Constitucional...", Tomo 1, 187; "Manual...", página 649 y "Constitucional" página 271).

Asimismo, con respecto al patrimonio público, el Alto Organismo Asesor se refirió por la competencia del PODER EJECUTIVO NACIONAL, cuando para la creación de un ente autárquico —como en el caso que nos ocupa— no sea necesario crear fondos para constituir su patrimonio, ni crear tributos al efecto, sino el contrario, se trataría únicamente de transformación de un determinado patrimonio, asignándole personalidad jurídica imputándole como patrimonio los presupuestos ya existentes (en los arts. 129-97).

Por otra parte, MARIENHOFF entiende que debe confundirse el acto de creación de un ente autárquico, que resulta atributivo de la competencia del PODER EJECUTIVO NACIONAL, con la asignación de fondos al funcionamiento del mismo, cuya competencia corresponde al CONGRESO DE LA NACION, puesto que dicha asignación implica una cuestión "adjetiva" y no "sustantiva", cuestión esta que por lo tanto resulta de aplicación en el caso que nos ocupa, por cuanto la Comisión a considerarse requiere disponer la creación de recursos, puesto que la misma se refiere a los fondos específicos generados por el sector del transporte automotor, o por la oportunidad fueron creados por el Poder Ejecutivo.

En consecuencia, procede disponer la creación de un ente autárquico de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

La presente medida se fundamenta en lo dispuesto en el Artículo 88, inciso 1º de la CONSTITUCION NACIONAL.

ENTE
ION ARGENTINA

CAPITULO I

ION DE LA COMISION NACIONAL
TRANSPORTE AUTOMOTOR

1º — CREACION — Créase la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

TOR como ente autárquico en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

Art. 2º — DOMICILIO — La COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR tendrá su sede en la CIUDAD DE BUENOS AIRES, pudiendo establecer delegaciones en las Provincias.

Art. 3º — NATURALEZA JURIDICA Y PATRIMONIO — La COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR será un ente autárquico y tendrá plena capacidad jurídica para actuar en los ámbitos del derecho público y privado. Su patrimonio estará integrado por los bienes que se le transfieren y por los que adquiere en el futuro por cualquier título.

Art. 4º — VINCULACION INSTITUCIONAL — La COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR tendrá vinculación institucional con la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

Art. 5º — FUNCIONES — La COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR tendrá como funciones: la gestión y control público de la operación del sistema de transporte automotor de cargas y pasajeros de Jurisdicción Nacional de acuerdo a la normativa aplicable que instrumente las políticas del Gobierno Nacional para el Sector, elaboradas por la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

Sus cometidos podrán ser transferidos en forma parcial o total —en caso de ser creados— a Entes de coordinación multijurisdiccionales de transporte cuando la jurisdicción nacional sea integrante de los mismos.

La Comisión podrá celebrar con las autoridades provinciales de transporte, convenios para fines de utilidad común, en relación con la ejecución de las actividades vinculadas con sus funciones, con miras a propender a la actuación coordinada y armónica en la gestión y control público, y el mejoramiento del sistema de transporte automotor en su conjunto.

CAPITULO II COMPETENCIA

Art. 6º — FACULTADES — La COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR para el cumplimiento de sus funciones, tendrá las siguientes facultades:

a) Aplicar, interpretar y hacer cumplir las leyes, decretos y demás normas reglamentarias en materia de transporte automotor bajo jurisdicción de la Nación, como también en cuanto al control y regulación de lo atinente a la Estación Terminal de Omnibus de Larga Distancia de la Ciudad de Buenos Aires, de acuerdo a lo establecido en el presente Decreto.

b) Fiscalizar las actividades de las empresas operadoras en todos los aspectos preceptados en la normativa aplicable, tales como estado del equipamiento móvil e instalaciones fijas, seguros en general, condiciones psico-físicas del personal de conducción, percepción tarifaria, cumplimiento de pautas preestablecidas de servicios, y todo otro aspecto establecido en la normativa aplicable.

c) Crear un sistema de información que permita evaluar en forma sistemática el desempeño del sistema de transporte automotor que posibilite sugerir medidas tendientes a eliminar las disfuncionalidades detectadas y fundamentar tareas de planeamiento y toma de decisiones.

d) Proponer el dictado de normas reglamentarias, referidas a aspectos técnicos, operativos y funcionales del transporte por automotor.

e) Establecer la base para el cálculo de las tarifas de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros, intervenir en la modificación de las mismas a solicitud de la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— y controlar que las tarifas sean aplicadas de conformidad con las disposiciones vigentes.

f) Administrar los Registros de Transporte de Pasajeros y de Cargas por Automotor.

g) Controlar la ejecución provincial o municipal de los subsidios entregados por la SECRETARIA DE TRANSPORTE para la realización de obras de infraestructura.

h) Proponer a la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR—, la celebración de acuerdos y convenios con autoridades provinciales y municipales, en todo lo concerniente a la administración y control del transporte automotor de cargas y pasajeros y asistir a la misma en la participación que corresponde a la Nación en el COMITE FEDERAL DE TRANSPORTE.

i) Homologar equipos y materiales de uso específico en el transporte automotor, de acuerdo a la normativa aplicable.

j) Procurar altos niveles de competencia entre los operadores del transporte automotor, promoviendo cursos de acción tendientes a desalentar situaciones monopólicas.

k) Resolver en instancia administrativa los reclamos de los usuarios u otras partes interesadas.

l) Percibir, administrar y fiscalizar el cobro de las tasas, derechos y aranceles en materia de transporte automotor.

m) Aplicar las sanciones de apercibimiento y multa previstas en la normativa vigente en materia de transporte automotor y proponer en su caso, las de suspensión y caducidad, para la ulterior resolución del Secretario de Transporte.

n) Publicar los principios generales que deberán observar los operadores para acceder a la prestación de servicios de transporte automotor.

o) Colaborar con la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— en la determinación de las bases y condiciones de selección para el otorgamiento de nuevos permisos de servicio público de transporte automotor de pasajeros, mediante procedimientos públicos o privados cuando razones especiales debidamente acreditadas así lo justifiquen.

p) Colaborar con la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— en los llamados para participar en procedimientos de selección para la cobertura de servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y efectuar las adjudicaciones correspondientes.

q) Velar dentro del alcance de sus funciones por la protección del medio ambiente y la seguridad pública.

r) Promover, ante los Tribunales competentes, acciones civiles o penales incluyendo medidas cautelares, para asegurar el cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto.

s) Requerir a los operadores los documentos e información necesarios para verificar y evaluar el desempeño del sistema de transporte automotor, realizando las inspecciones que al efecto resulten convenientes, con adecuado resguardo de la confidencialidad de información que pueda corresponder.

t) Publicar la información y dar el asesoramiento que sea de utilidad para transportistas y usuarios del sistema, tendiendo a crear la existencia de mercados transparentes y competitivos.

u) Asegurar la publicidad de las decisiones que adopte, incluyendo los antecedentes en base a los cuales fueron tomadas las mismas.

v) En lo que hace al transporte internacional:

1) Asistir a la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— en eventos internacionales relativos a la materia.

2) Asistir en la elaboración y negociación de tratados, acuerdos o convenios internacionales de transporte por automotor, asesorando al organismo oficial que ejerza la representación nacional en las respectivas reuniones internacionales.

3) Asistir a la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— en la actualización de los convenios o acuerdos bilaterales o multilaterales vigentes para el transporte automotor de carácter internacional.

4) Asistir a la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR—

1) En la elaboración de políticas para el transporte automotor nacional e internacional y en el

diseño de pautas de complementación interna.

2) En la elaboración de las modificaciones a la gestión del sistema de transporte automotor, en lo relativo a renovación y/o caducidad de los permisos, modificación de las modalidades operativas, régimen de sanciones aplicables, estaciones terminales y de intercambio, política técnica de los equipos, seguros, régimen tarifario y evaluación psico-física del conductor.

3) Someter anualmente a la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR— un informe sobre las actividades del año y sugerencias sobre medidas a adoptar en beneficio del interés público, incluyendo la protección de los usuarios y el desarrollo de la actividad.

4) Delegar en sus funcionarios las atribuciones que considere adecuadas para una eficiente y económica aplicación del presente decreto.

5) En general, realizar todo otro acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto.

Art. 7º — DEBERES — La COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR ejercerá sus funciones de modo de asegurar la continuidad, regularidad, igualdad y generalidad de los servicios de transporte a precios justos y razonables, así como la competencia ideal y efectiva en la prestación de los servicios.

Asimismo propenderá a brindar toda información necesaria para los usuarios del transporte automotor y facilitar una participación más activa de los mismos en el control y fiscalización del sistema, recibiendo y resolviendo en forma ágil sus denuncias o sugerencias.

CAPITULO III RECURSOS

Art. 8º — INGRESOS — Los recursos de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR se formarán con los siguientes ingresos:

a) Una proporción de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte que asegure el cumplimiento de los planes de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR conforme a los importes que anualmente se determinen en el Presupuesto General de la Administración Nacional para cada ejercicio.

b) Multas y amonestaciones.

c) Los subsidios, legados, donaciones o transferencias que bajo cualquier título reciba.

d) Los demás fondos, bienes o recursos que puedan serle asignados bajo cualquier título.

e) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios bienes.

f) Los aportes extraordinarios del Tesoro Nacional.

Art. 9º — TASA NACIONAL DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE — La COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, propenderá a la SECRETARIA DE TRANSPORTE —SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR—, el tiempo y forma de percepción de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, con el propósito, entre otros, de permitir la financiación de las erogaciones que hacen a su funcionamiento, dentro del marco del ordenamiento jurídico vigente.

CAPITULO IV DIRECTORIO

Art. 10. — DIRECCION — La Dirección de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR será ejercida por un Directorio formado por TRES (3) miembros de los cuales UNO (1) será el Presidente y DOS (2) Vocales. El Presidente será elegido por sus miembros, con carácter rotativo.

Los miembros del Directorio serán seleccionados por Concurso, para los cuales se aplicará el Sistema de Selección de Régimen de Cargos con Función Ejecutiva del Sistema Nacional de la Profesión Administrativa y durarán SEIS (6) años en sus funciones. Su mandato podrá ser renovado por un único periodo de SEIS (6) años.

La renovación de los cargos será escalonada, determinándose por sorteo cuál de ellos se renovará cada DOS (2) años.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL designará a los Directores sobre la base del resultado de los Concursos efectuados y al nombrar el primer Directorio fijará la fecha de finalización de tales designaciones atendiendo a la renovación escalonada bianual.

La remuneración de los Directores será establecida de conformidad con el régimen que, en función de las facultades delegadas por Decreto N° 1716/92 modificatorio del Decreto N° 101 del 16 de enero de 1985, fuera establecido mediante Resolución N° 1117/92 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para las Autoridades Superiores de Organismos del Estado y Empresas y Subdivisiones del Estado y de los Liquidadores y Subliquidadores de los Entes Residuales que dependen de dicho Ministerio.

Art. 11. — CONDICIONES PARA SER DIRECTOR. — Los miembros del Directorio tendrán disolución exclusiva en su función alejándolos de las incompatibilidades fijadas por ley para los funcionarios públicos.

Es incompatible para el desempeño de cargos en el Directorio, el tener o haber mantenido durante los TRES (3) últimos años previos a la designación, relaciones o intereses en empresas prestadoras de servicios de transporte automotor.

La misma incompatibilidad registrará durante el término de TRES (3) años, para los miembros del Directorio que por cualquier motivo cesen en sus funciones, contado a partir de dicho cese.

Art. 12. — REMOCION DE LOS DIRECTORES. — Los Directores podrán ser removidos por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, por incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente decreto, previa sustanciación del procedimiento que asegure la garantía del debido proceso.

Art. 13. — REPRESENTACION LEGAL. — El presidente ejercerá la representación legal de la Comisión y en caso de impedimento o ausencia transitoria será reemplazado por uno de los vocales designado a tal fin.

El Directorio formará quórum con la presencia de DOS (2) de sus miembros, UNO (1) de los cuales será el Presidente o quien lo reemplace y sus resoluciones se adoptarán por mayoría simple.

El Presidente o quien lo reemplace tendrá doble voto en caso de empate.

Art. 14. — FUNCIONES DEL DIRECTORIO. — Serán funciones del Directorio, entre otras:

a) Aplicar y fiscalizar el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias que rigen la actividad de la Comisión.

b) Dictar el Reglamento Interno del cuerpo.

c) Formular el presupuesto anual de gastos, y cálculo de recursos que la Comisión elevará al PODER EJECUTIVO NACIONAL, por intermedio de la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

d) Confeccionar anualmente su memoria y balance.

e) En general, realizar todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones de la Comisión y los objetivos del presente decreto.

CAPITULO V

GESTION FINANCIERA Y CONTROL

Art. 15. — GESTION FINANCIERA Y CONTROL EXTERNO. — La Comisión se registrará en su gestión financiera, patrimonial y contable por las disposiciones del presente decreto y los reglamentos que a tal fin se dicten. Quedará sujeta al control que establece la Ley N° 24.150.

Art. 16. — PRESUPUESTO ANUAL. — La Comisión confeccionará anualmente su presupuesto, estimando razonablemente los gastos e inversiones correspondientes al próximo ejercicio. Un proyecto de presupuesto será previamente publicado, dando oportunidad a los interesados y usuarios a objetarlo fundadamente.

CAPITULO VI

PROCEDIMIENTOS Y CONTROL JURISDICCIONAL

Art. 17. — NORMATIVA APLICABLE. — En sus relaciones con los particulares y la Administración

Pública, así como también en lo relativo al procedimiento aplicable, la Comisión se regirá por las disposiciones de la Ley N° 19.549, el Reglamento de Procedimientos Administrativos Decreto 1759/72 T. O. 1991 y demás normas legales y reglamentarias vigentes en materia de transporte, en tanto resulten aplicables.

Art. 18. — SOLUCION DE CONTROVERSIAS. — Toda controversia que se suscite entre las empresas transportistas o entre ellas y usuarios, con motivo de la prestación de los servicios, podrá ser sometida en forma previa al conocimiento de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

CAPITULO VII

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

Art. 19. — ACCIONES LEGALES. — Cualquier persona cuyos derechos subjetivos o intereses legítimos se vean afectados por actos u omisiones de la Comisión, podrá interponer ante ésta o ante la Justicia Federal, según corresponda, los reclamos administrativos o las acciones legales, en su caso, tendientes a lograr que la Comisión y/o los miembros del Directorio, cumplan con las obligaciones que le impone el presente decreto.

Art. 20. — ESTRUCTURA. — La SECRETARIA DE TRANSPORTE en el término de SESENTA (60) días hábiles administrativos contados a partir de la fecha del presente decreto, elevará al PODER EJECUTIVO NACIONAL la estructura orgánica funcional de la entidad, con el criterio de conformar un grupo especializado y altamente capacitado, a cuyo fin serán de aplicación los regímenes de cargos con funciones ejecutivas y de adicionales por funciones específicas, incluidos en el Decreto N° 993/91.

Dicha estructura se registrará por las disposiciones vigentes del PODER EJECUTIVO NACIONAL referidas a la materia.

El sistema de carrera del personal de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, se encuadrará dentro de las previsiones contenidas en el SISTEMA NACIONAL DE LA PROFESION ADMINISTRATIVA.

La estructura orgánica deberá incluir una dependencia especial para la atención de las quejas de los usuarios de los servicios de transporte automotor de pasajeros y cargas.

El ingreso del personal a todos los cargos que se creen en la referida estructura, se efectuará mediante concurso. Para la realización de dicho procedimiento de selección serán de aplicación las disposiciones específicas contenidas en el régimen del SISTEMA NACIONAL DE LA PROFESION ADMINISTRATIVA.

Art. 21. — A partir del pleno funcionamiento de la estructura orgánica de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR quedará disuelta la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

Art. 22. — Una vez disuelta la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, los bienes y equipamientos asignados a la misma, pasarán a integrar el patrimonio de la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

Art. 23. — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Domingo F. Cavallo.

INTERVENCIONES

Decreto 112/93

Aceptase la renuncia de la interventora Federal en la Provincia de Corrientes. Designación de su reemplazante.

Bs. As., 26/1/93

VISTO los Decretos N° 241 del 4 de febrero de 1991, 1447 del 12 de agosto de 1992 y el 53 del 20 de enero de 1993, y

CONSIDERANDO:

Que a través de las mencionadas normas se ha decretado la intervención de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial de la Provincia de Corrientes.

Que a raíz de la renuncia presentada por la Interventora Federal se hace necesario

designar a un nuevo Interventor Federal en los fines de realizar las tareas pertinentes que resultan y garanticen la plena vigencia del sistema republicano que prescribe la CONSTITUCION NACIONAL.

Que compete al PODER EJECUTIVO NACIONAL el dictado del presente en virtud de los artículos 5, 6 y 143 inciso 10 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE PROVISORIO DEL SENADO DE LA NACION EN EJERCICIO DEL PODER EJECUTIVO DECRETA:

Artículo 1° — Aceptase la renuncia de la Interventora Federal en la Provincia de Corrientes, a partir de la fecha mencionada en el artículo anterior, al Doctor D. Ideler Santiago TONELLI (M. I. 5.004.417).

Art. 2° — Designase Interventor Federal en la Provincia de Corrientes, a partir de la fecha mencionada en el artículo anterior, al Doctor D. Ideler Santiago TONELLI (M. I. 5.004.417).

Art. 3° — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Gustavo O. Bélliz.

— FE DE ERRATAS —

DECRETO 2712/92

En la edición del 18 de enero de 1993, donde se publicó el citado Decreto, en forma sintetizada, se realizó el siguiente error:

DONDE DICE: DECRETO N° 2721

DEBE DECIR: DECRETO N° 2712



Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca

PESCA

Resolución 1337/92

Información que deberán presentar los armadores de buques pesqueros que capturan peces y/o mariscos con buques de bandera argentina y/o extranjera mediante el sistema de poteras y/o palangres.

Bs. As. 23/12/92.

VISTO la necesidad de mejorar la recepción de datos estadísticos de las capturas de cal-

mar y otras especies realizadas con artes de pesca selectivos, y

CONSIDERANDO:

Que la incorporación a la matrícula nacional de un importante número de buques pesqueros poteros hace imprescindible contar con información adicional para las estadísticas e investigación pesqueras.

Que por tal motivo es necesario adecuar los formularios de los partes de pesca de aquellas capturas que utilicen como artes de pesca las poteras y/o palangres.

Que el suscripto es competente para dictar el presente acto en ejercicio de las facultades emergentes del Decreto N° 2230 de fecha 24 de octubre de 1991.

Por ello,

EL SECRETARIO DE AGRICULTURA, GANADERIA Y PESCA RESUELVE:

Artículo 1° — Los armadores de buques pesqueros que capturen peces y/o mariscos con buques de bandera argentina y/o extranjera mediante el sistema de poteras y/o palangres deberán presentar, ante la DIRECCION NACIONAL DE PESCA Y ACUICULTURA con carácter de declaración jurada la información requerida en el formulario adjunto como Anexo I de la presente, debidamente cumplimentado según manual de instrucciones incluido como Anexo II de la presente.

Art. 2° — La información a que se refiere el Anexo I, deberá proveerse de acuerdo a lo establecido por los Artículos 1° y 2° de la Resolución N° 45 de fecha 18 de marzo de 1991 del registro de esta Secretaría.

Art. 3° — El formulario adjunto como Anexo I para las explotaciones establecidas en el artículo 1° de la presente, reemplaza al parte de pesca en uso con carácter general para el resto de las explotaciones.

Art. 4° — El incumplimiento de lo establecido en el artículo 2° dará lugar a la suspensión de despacho del buque a la pesca hasta que regularice dicha entrega, sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan por la aplicación de la Ley N° 22.107.

Art. 5° — Comuníquese a la DIRECCION NAVAL ARGENTINA.

Art. 6° — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Marcelo Leguizamo.

800

Unidades de compra del Estado (Administración Pública — Empresas del Estado — Fuerzas Armadas — Fuerzas de Seguridad — Municipalidad de la Ciudad de Bs. As.)

Miles de productos, servicios, obras, etc. que el Estado compra y que Ud. puede ahora ofertar

Toda esta información a su alcance y en forma diaria, en la 3ª sección "CONTRATACIONES" del Boletín Oficial de la República Argentina

Suscribase

Suipacha 767 - C.P. 1008 - Tel. 322-4056 - Capital Federal

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL NEUQUEN

SANCIONA CON FUERZA DE LEY

(Ley de transporte)

Artículo 1ro.- La Explotación regular y permanente del servicio de Transporte de Pasajeros, Encomiendas y Cargas, en vehículos automotores en jurisdicción de la Provincia, se regirá por las disposiciones de la presente Ley y la reglamentación que en consecuencia dictará el Poder Ejecutivo.-

Artículo 2do.- En todos los casos la explotación deberá obtenerse previa autorización otorgada por el Poder Legislativo a propuesta del Poder Ejecutivo (Artículo 101-Inciso 43, Constitución Provincial).-

Artículo 3ro.- Quedan excluidos de la disposición de la presente Ley, los servicios urbanos o sus combinaciones que se extienden dentro de cada ejido municipal.-

Artículo 4to.- Los servicios públicos de transportes automotores de jurisdicción Nacional que se desarrollan parcialmente dentro de la Provincia quedan excluidos del régimen de la presente Ley. Las empresas que presten este servicio solo podrán efectuar tráfico local, dentro del territorio de la Provincia cuando se haga escala en un servicio interprovincial y se limitará a lo indispensable para asegurar a la empresa de jurisdicción nacional la prestación del servicio.-

Artículo 5to.- El Poder Ejecutivo por medio de la repartición Técnica correspondiente promoverá la planificación y ejecución de los servicios de transportes y muy especialmente:

- a) La competencia leal entre los transportistas, impidiendo la competencia destructiva, en beneficio del usuario.
- b) Proyectará y asegurará servicios permanentes, eficientes y económicos.
- c) Promoverá el bienestar y mejoramiento de los trabajadores del transporte y de la estabilidad financiera de las empresas transportadoras.
- d) Desarrollará y coordinará los servicios en concordancia con los intereses sociales, políticos, económicos y turísticos de la Provincia, las necesidades de la población y el equilibrio de los intereses en juego.
- e) Procurará igualmente obtener una efectiva coordinación y organización de los servicios provinciales de transportes con los nacionales y la información de normas legales y reglamentarias aplicables.

Artículo 6to.- Las autorizaciones otorgadas por el Poder Ejecutivo con anterioridad a la sanción de la presente, permanecerá vigente por un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días período dentro del cual los concesionarios deberán ajustarse a las disposiciones presente de acuerdo a lo establecido en el Artículo 2do.-

Artículo 2do.- Toda solicitud de permiso, deberá acompañarse de un Certificado de Depósito en el Banco de la Provincia en una cuenta denominada: "Garantías Transportes Autopropulsores o Contador y Tesorero de la Provincia", en garantía del cumplimiento de las obligaciones impuestas y para responder a las penalidades e indemnizaciones que dieren lugar. Esta garantía no podrá ser menor del dos por ciento (2%), del valor del material rodante destinado a la explotación, no pudiendo en ningún caso ser inferior a DIEZ MIL PESOS MONEDA NACIONAL (10.000,00).

Artículo 3vo.- Los permisos no se acordarán en ningún caso por un plazo mayor de cinco (5) años y podrán ser renovados por un término igual al acordado, según lo establecido en el artículo 2do. de la presente Ley, salvo que medien las circunstancias siguientes:

- a) Graves deficiencias en los servicios por infracciones comprobadas;
- b) Que la empresa haya incurrido en reiterados accidentes culpables, que evidencien verdadera peligrosidad.

Artículo 4to.- El permiso no tendrá carácter de exclusividad, cuando se solicite la implantación de un nuevo servicio que tienda a servir legítimas necesidades colectivas o suplir deficiencias de los transportes existentes, con superposición que exceda en un treinta por ciento (30%) sobre el mayor recorrido, el transportador existente tendrá prioridad para estos servicios mediante la obligación de mejorar y aumentar su material rodante modificando los recorridos, horarios, velocidades, tarifas, etc., dentro de los plazos razonables, que en cada caso fije el Poder Ejecutivo, por intermedio de la repartición correspondiente.

Artículo 5mo.- Cuando se presentaren varias solicitudes para la explotación de un mismo servicio, se acordará preferencia al primer solicitante, siempre que reúna condiciones de experiencia y de responsabilidad, incluyendo las mejoras ofrecidas por cualesquiera de las otras proponentes, siempre que éstas se ajusten a las necesidades reales del servicio.

Artículo 6to.- Es obligación de los permisionarios:

- a) Aceptar el transporte de personas o efectos que estén autorizados a conducir sin acordar preferencias;
- b) No cobrar un precio distinto al establecido en las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo;
- c) Realizar el transporte con los recorridos, horarios y velocidades autorizadas;
- d) Suministrar al Poder Ejecutivo los datos estadísticos que le sean requeridos sobre la marcha financiera de la empresa;
- e) Asegurar los riesgos inherentes al transporte, como así también los de su personal y terceros, el costo real de este seguro se cargará a gastos de explotación y en ningún caso las tarifas serán incrementadas mediante adicional o en otra forma con destino a este rubro. Dentro los treinta (30) días de concedido el permiso se comprometerá entregar para su vista la póliza correspondiente que cubre estos riesgos al Poder Ejecutivo por intermedio de la repartición pertinente;

- f) No utilizar los vehículos para otros usos que no sean los expresamente determinados en el permiso;
- g) Mantener el material rodante en perfectas condiciones de higiene, conservación y funcionamiento;
- h) Transportar gratuitamente, por coche, un agente de policía o un Empleado de Correos uniformado;
- i) Recibir órdenes oficiales para transporte de personal a costa de la Provincia. Este servicio se abonará con un descuento del cincuenta por ciento (50%) de las tarifas fijadas;
- j) Someter periódicamente a consideración del Poder Ejecutivo y en las fechas que éste determine, las tarifas y horarios a regir en cada temporada, para su aprobación;
- k) Llevar la contabilidad de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio.

Artículo 12do.: Los servicios de transporte de pasajeros estarán sujetos a las siguientes disposiciones:

- a) Solo podrán ser realizados con ómnibus, microómnibus o colectivos;
- b) Todo vehículo antes de ser habilitado para el servicio de transporte de pasajeros debe ser impeccionado y aprobado por el organismo técnico respectivo, designado por el Poder Ejecutivo, quien autorizará su habilitación, sin este requisito no podrá efectuarse el transporte;
- c) Todo vehículo con más de cinco (5) años de antigüedad, a contar de la fecha de su habilitación, deberá ser sometido a una inspección anual especial, a los efectos de que el organismo técnico competente determine si está en condiciones de seguir prestando servicios;
- d) Queda prohibido el transporte de pasajeros en vehículos que no están destinados y habilitados a ese objeto.

Artículo 13ro.: Los permisos no podrán ser negociados, transferidos a terceros, ni los permisionarios fusionarse con otros, o arrendar su empresa sin consentimiento expreso del Poder Legislativo.

La transferencia o arriendo no podrá autorizarse, si no se ha estado por lo menos dos (2) años, en efectiva explotación regular, a la fecha de la solicitud.

Artículo 14to.: Cuando las líneas en servicio resulten notoriamente insuficientes para atender las necesidades del transporte normal, se concederá por intermedio de la repartición correspondiente del Poder Ejecutivo, un plazo de sesenta (60) días a la empresa concesionaria para que amplie sus medios de transporte, procediéndose a prorrateo o por orden de concesión cuando se trate de líneas servidas por dos o más empresas.

Si excedido dicho término no se hubiera cumplido con la ampliación dispuesta, quedará libre el derecho de cualquier otra persona o sociedad para solicitar la adjudicación del servicio en las condiciones exigidas, he iniciado quedará caduco el permiso anterior con pérdida del depósito de garantía. La caducidad no se producirá cuando la ampliación requerida importe un esfuerzo mayor a la tercera parte de las unidades en servicio. En este caso solo se concederá al nuevo solicitante el complemento necesario en las condiciones exigidas y hasta cubrir las necesidades normales del transporte y la nueva concesión caducará al vencimiento del término de la anterior.

Artículo 15to.: Los concesionarios podrán solicitar la reducción parcial del servicio cuando la disminución del transporte de pasajeros o carga llegue al cincuenta por ciento (50%) de épocas normales, dato que deberá concordar con las estadísticas administrativas y corresponderá a la repartición correspondiente informar al Poder Ejecutivo para su resolución, la conveniencia y oportunidad de la reducción solicitada. No podrá concederse una reducción mayor del cincuenta por ciento (50%) de los servicios autorizados y en ningún caso se acordará cuando representen la suspensión virtual de los mismos en este caso la empresa está obligada a mantener los servicios hasta la expiración del contrato.

Artículo 16to.: Las empresas concesionarias deberán estar en condiciones de subsanar de inmediato cualquier interrupción de los servicios por mal funcionamiento de sus vehículos u otras causas análogas, a cuyo efecto deberán poseer como mínimo un vehículo de reserva por cada cinco (5) unidades en perfecto estado de conservación y circulación, además de los necesarios normalmente. Excepto el caso del concesionario de un solo vehículo, toda empresa deberá tener por lo menos una unidad de auxilio.

Artículo 17mo.: Las concesiones serán declaradas caducas por el Poder Ejecutivo:

- a) Cuando se retarde la iniciación de los servicios en más de quince (15) días del término fijado por la autorización;
- b) Cuando por causas imputables al concesionario los servicios se presten en forma defectuosa o incompleta y no se regularicen dentro del término de tres (3) días de la segunda intimación;
- c) Cuando se suspendiera el servicio sin causa justificada a juicio del Poder Ejecutivo;
- d) Por la quiebra o liquidación sin quiebra del concesionario;
- e) Por incumplimiento de la obligación de asegurar;
- f) Por omisión de la matrícula de los vehículos dentro de los plazos legales establecidos;
- g) Por transferencia, venta, cesión o arrendamiento de la concesión sin autorización del Poder Ejecutivo;
- h) Por falta de reposición del depósito de garantía en los términos fijados por esta Ley;
- i) Por la alteración del recorrido, tarifas u honorarios sin previa autorización legal;
- j) Por alteración o utilización indebida de las chapas patentes o matrículas;
- k) Cuando se comprobare que el concesionario no es propietario de los vehículos en servicio;
- l) Por expender boletos, pases o abonos no autorizados legalmente;
- ll) Por muerte del titular de la concesión, salvo en los casos que los señores herederos legales manifiesten, dentro de los treinta (30) días de producido el deceso, su voluntad de continuar con la explotación de la concesión.

La declaración de caducidad llevará implícita la pérdida del depósito de garantía y además la inhabilitación por el término de cinco (5) años para prestar servicios de transporte en la jurisdicción provincial.

Artículo 18vo. Las empresas de transporte abonarán además de las patentes, tasas e impuestos que el Poder Ejecutivo determine, los gastos de desinfección e inspección de los vehículos los que se efectuarán periódicamente.

Artículo 19no. Sin perjuicio de las facultades que le acuerde esta Ley, el Poder Ejecutivo determinará especialmente en la reglamentación;

- 1) Clasificación de servicios;
- 2) Forma y requisitos de las solicitudes de concesiones;
- 3) Garantías;
- 4) Penalidades aplicadas en los casos de violación de esta Ley o su reglamentación;
- 5) Tipo y condiciones del material rodante incluso la referente a inspección, reparación y renovación;
- 6) Honorarios y tarifas;
- 7) Pasajes y equipajes;
- 8) Honorarios, sueldos, salarios mínimos, condiciones de trabajo y capacitación del personal;
- 9) Funciones de control y sistemas tipo de contabilidad que las empresas deban llevar obligatoriamente;
- 10) Servicios sanitarios;
- 11) Sala de espera particulares;
- 12) Estaciones terminales;
- 13) Registro concesionarios, vehículo, empleados y conductores.

Artículo 20mo. Ningún vehículo podrá circular sin estar matriculado en la repartición correspondiente dependiente del Poder Ejecutivo, la que deberá exigir que estén encuadrados dentro de las disposiciones de la presente Ley. La matrícula debe ser renovada anualmente previa inspección de los vehículos por el organismo técnico correspondiente.-

Artículo 21no. Las empresas, personas o entidades adjudicatarias de servicios de transporte de pasajeros constituirán domicilio legal dentro de la provincia desde el momento que solicitan en permiso.-

Artículo 22do. El Poder Ejecutivo convendrá con la Secretaría de Transporte de la Nación la aplicación del Artículo 5to. de la Ley No. 12346 referente a las concesiones de carácter nacional que presten servicio en el territorio de la Provincia.-

Artículo 23no. El Poder Ejecutivo creará la repartición correspondiente que tendrá a su cargo la vigilancia y cumplimiento de la Presente Ley, cuyos gastos deben ser incorporados al presupuesto vigente.-

Artículo 24to. Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

LEY MODIFICATORIA NRO.2027/93

ARTICULO 1ro: Modifícanse los Artículos 1ro., 2do., 3ro., 7mo., 9no., 11ro., 13ro., 14to. y 19no. de la Ley 482/65, los que quedarán redactado de siguiente manera:

"Artículo 1ro: El transporte automotor de pasajeros, cargas y encomiendas en el ámbito de la Provincia del Neuquén, se regirá por la presente Ley y su decreto reglamentario. Será autoridad de aplicación y fiscalización la Dirección Provincial de Transporte de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos o el organismo de competencia que lo reemplace."

"Artículo 2do: La concesión de permisos de explotación de los servicios será otorgada por el Poder Ejecutivo a través de la Autoridad de Aplicación."

"Artículo 3ro: Quedan excluidos de la Disposición de la presente Ley, los servicios urbanos o sus combinaciones que se extienden dentro de cada ejido municipal.

Quando los ejidos municipales sean colindantes y sus servicios de transporte de pasajeros revistan las características propias de un servicio urbano, los municipios podrán firmar convenios tendientes a la optimización de su diagramación, tarifado, definición de recorridos y fiscalización."

"Artículo 7mo: Cuando se otorguen, renueven, amplíen, reduzcan o modifiquen concesiones de explotación de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros, los adjudicatarios de dichos servicios deberán presentar a la autoridad de aplicación -dentro de un plazo máximo de treinta (30) días- un certificado de Seguro de Caución en garantía del cumplimiento de obligaciones, penalidades e indemnizaciones a que diere lugar la aplicación de la presente Ley y su decreto reglamentario, equivalente al dos por ciento (2%) del valor total del parque automotor afectado al servicio concesionado."

"Artículo 9no.- Los permisos no tendrán carácter de exclusividad. La autoridad de aplicación deberá implementar los servicios que tiendan a cubrir necesidades colectivas o suplir deficiencias de los servicios ya existentes; procederá a efectuar los correspondientes llamados a licitación pública o privada, de acuerdo a las características del servicio a conceder."

"Artículo 11ro.- Es obligación de los permisionarios:

- a) Aceptar el transporte de personas o efectos que estén autorizados a conducir sin acordar preferencias;
- b) No cobrar una tarifa superior a la máxima establecida en cada caso por la autoridad de aplicación.
- c) Realizar el transporte con los recorridos, horarios y velocidades autorizadas;
- d) Suministrar al Poder Ejecutivo los datos estadísticos que le sean requeridos sobre la marcha financiera de la empresa;

- e) Asegurar los riesgos inherentes al transporte, como así también los de su personal y terceros, el costo real de este seguro se cargará a gastos de explotación y en ningún caso las tarifas serán incrementadas mediante adicional o en otra forma con destino a este rubro. Dentro los treinta (30) días de concedido el permiso se comprometerá entregar a la autoridad de aplicación, para su vista, la póliza correspondiente que cubre estos riesgos;
- f) No utilizar las unidades para otro uso que no sean los específicamente determinados en el permiso;
- g) Mantener el material rodante en perfectas condiciones de higiene, conservación y funcionamiento;
- h) Transportar gratuitamente a los agentes de policía uniformados y a los escolares de zonas rurales hasta el punto de recorrido más cercano al establecimiento educativo al que concurren;
- i) Recibir órdenes oficiales para transporte de personal a costa de la provincia. Este servicio se abonará con un descuento del cincuenta por ciento (50%) de las tarifas fijadas;
- j) Someter periódicamente a consideración de la autoridad de aplicación, y en la fecha que ésta determine, las tarifas y horarios a regir en cada temporada, para su aprobación;
- k) Llevar la contabilidad de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio.

"Artículo 13ro.- Los permisos no podrán ser negociados, transferidos a terceros, ni los permisionarios fusionarse con otros, arrendar su empresa sin consentimiento expreso del Poder Ejecutivo, a través de la autoridad de aplicación.

La transferencia o arriendo no podrá autorizarse si no se ha estado por lo menos dos (2) años en efectiva explotación regular, a la fecha de la solicitud.

"Artículo 14to.- Cuando las líneas en servicio resulten notoriamente insuficientes para la demanda real de transporte la autoridad de aplicación autorizará nuevos prestadores para la concesión de explotación de estos servicios, licitándolos en forma pública o privada. Se deberá permitir la participación en la licitación del prestador existente, sin ningún tipo de prioridad o preferencia para el acto."

"Artículo 19no.- Sin perjuicio de las facultades que le acuerde esta Ley, el Poder Ejecutivo reglamentará los siguientes aspectos:

- 1) Clasificación de servicios;
- 2) Forma y requisitos de las solicitudes de concesiones;
- 3) Garantías;
- 4) Penalidades plicadas en los casos de violación de esta Ley o su reglamentación;
- 5) Tipo y condiciones del material rodante, incluso la referente a inspección, reparación y renovación;
- 6) Horarios y tarifas;
- 7) Pasajeros y equipajes;
- 8) Funciones de contralor y sistema tipo de contabilidad que la Empresa deba llevar obligatoriamente;
- 9) Registro de concesionarios, vehículos, empleados y conductores.

173.-

Artículo 2do.- Modifícase el inciso a) del artículo 12 de la Ley 482, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"a) Sólo podrán ser realizados a través de ómnibus, micro-ómnibus o colectivos, según las siguientes características:

- Colectivos: vehículos con capacidad mínima de nueve (9) asientos.
- Micro-ómnibus: vehículos con capacidad de hasta veinte (20) asientos.
- Ómnibus: vehículos con capacidad mayor a los veinte (20) asientos."

Artículo 3ro.- Deróganse los artículos 10mo. y 23ro., y el inciso k) del artículo 17, de la Ley 482.

Artículo 4to.- La presente Ley será reglamentada dentro de los sesenta (60) días de su promulgación.

Artículo 5to.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial del Neuquén, a los dos días de Setiembre de mil novecientos noventa y tres.- — — — — —

amc.-



LEY 1820



Ver 1865.
KJ. 1945.

MENTO PUBLICO para ser consultado
ivamente en el Departamento Centralizador
Leyes y Decretos.

Legislatura de la Provincia del Neuquén
Sanciona con Fuerza de
Ley:

DECLARACION

Artículo 1° La presente Ley pone en ejercicio el poder de policía de emergencia del Estado, con el fin de superar las graves circunstancias sociales y económicas que atraviesa la Nación y su repercusión en la Provincia del Neuquén, en adhesión a las Leyes 23.696 y 23.697, sancionadas por el Congreso de la Nación.

CUENTAS OFICIALES

Artículo 2° Facúltase al Poder Ejecutivo a disponer la apertura de cuentas bancarias en entidades financieras pertenecientes al Estado nacional, provincial o municipal, con el objeto de realizar operaciones financieras que hagan al desenvolvimiento de los organismos centralizados y descentralizados del Estado.

OPERACIONES EN MONEDA EXTRANJERA

Artículo 3° El Banco de la Provincia del Neuquén podrá recibir depósitos y/u operaciones en moneda extranjera, garantizando el Estado provincial al o los titulares de la operación, el reintegro en la misma moneda.

MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS

Artículo 4° El Poder Ejecutivo podrá incrementar las partidas del Presupuesto General correspondiente al Ejercicio Fiscal 1989 cuando existan elementos objetivos que permitan reestimar fehacientemente los ingresos previstos en el cálculo de recursos.

REGALIAS EN ESPECIE

Artículo 5° Autorízase al Poder Ejecutivo provincial a convenir con los organismos competentes del Estado nacional la percepción total o parcial en especie de las regalías de petróleo, gas, hidroeléctricas o de cualquier naturaleza que le corresponda, pudiendo -asimismo- transformar, distribuir o comercializar los bienes recibidos o que se generen con los mismos, dentro o fuera del país, de manera tal que se asegure la defensa del patrimonio provincial y el interés fiscal, mediante procedimientos que gocen de publicidad y transparencia, propendiendo a la participación de la mayor cantidad posible de interesados.

OBRAS PUBLICAS

Artículo 6° Facúltase al Poder Ejecutivo a modificar los contratos de obras públicas en ejecución cuando los mismos hubieran sido afectados

por la situación económica y ello resulte imprescindible para hacer posible la prosecución de los mismos. Los acuerdos a los que se arribe entre comitentes y contratistas deberán contemplar el principio del sacrificio compartido y enmarcarse en las siguientes pautas:

- a) Adecuación del plan de trabajo a las condiciones de disponibilidad del Tesoro provincial, sin afectar sustancialmente los niveles de ocupación del personal directamente asignado a la obra.
- b) Ajuste en los sistemas de reconocimiento en las variaciones de los gastos financieros, de forma tal que reflejen con la mayor precisión posible el comportamiento de los mismos durante el período de exposición.
- c) Sustitución del régimen de liquidación de intereses por mora en el pago, adaptándolo a la misma metodología que la aplicada por el Banco de la Provincia del Neuquén para descuentos de certificados de obras públicas y previendo mecanismos automáticos de liquidación.
- d) En el ámbito del IPVU, facúltase a sustituir el régimen de reconocimiento de variaciones de costos vigentes para las obras ejecutadas con fondos provinciales, por el correspondiente al implementado por la Resolución 65/SVOA y concordantes.
- e) Actualización de las deudas que se generen como consecuencia de la aplicación de los incisos precedentes, por el período correspondiente a la certificación de obra de enero de 1989 hasta el mes de sanción de la presente, desde el momento de su devengamiento hasta el de su efectivo pago, utilizándose indicadores diarios que se establezcan al efecto.

Las medidas que se dispongan, como consecuencia de la autorización conferida, serán de aplicación para las certificaciones de obras en ejecución a partir del mes de enero de 1989 hasta la finalización de los contratos, y tendrán vigencia en la medida en que los acuerdos se celebren dentro de los sesenta (60) días de entrada en vigencia de la presente Ley.

EJECUCION DE SENTENCIAS - SUSPENSION

Artículo 7° Suspéndese la ejecución de las sentencias que condenen el pago de una suma de dinero dictadas contra el Estado provincial, municipal, entidades descentralizadas, entes autárquicos, empresas y sociedades del Estado, y sociedades con participación mayoritaria estatal, por el plazo de dos (2) años a partir de la promulgación de la presente Ley. Las sentencias que se dicten en los juicios en trámite dentro del plazo aludido, tendrán un efecto meramente declarativo. Vencido el plazo de dos (2) años de suspensión, el juez de la causa fijará el término en que la sentencia deberá ser cumplida, previa vista al organismo demandado, para que indique en qué plazo puede cumplir la sentencia. En ningún caso ese organismo podrá fijar un plazo mayor al de seis (6) meses. Si dicho organismo no contestare la vista e indicare un plazo irrazonable conforme con las circunstancias de la causa, el término para el cumplimiento de la sentencia se fijará judicialmente. A los efectos de la aplicación de lo precedente, es indiferente que el objeto de la obligación se hubiera constituido originalmente en una suma de dinero o que se transformara en tal, con motivo de un incumplimiento.

EXCEPCIONES

Artículo 8° Quedan excluidos del régimen precedente:

Documento que ha sido consultado
exclusivamente en el Legajo Centralizador
de Leyes y Decretos

- 230
41
- a) Toda prestación de naturaleza alimentaria. No se considerarán tales las deudas provenientes de ajustes remunerativos, en cuanto las asignaciones básicas hayan sido percibidas.
 - b) Los créditos por daños y perjuicios por responsabilidad extracontractual cuando se reparan daños en la vida, en el cuerpo o la salud de personas físicas o daños en cosas que constituyan elementos de trabajo o vivienda del damnificado.
 - c) El cobro de indemnizaciones por expropiación.
 - d) Los créditos generados en la actividad mercantil del Banco de la Provincia del Neuquén y el Instituto Provincial Autárquico del Seguro (IPAS).
 - e) Las jubilaciones y pensiones, las que se regirán por su régimen específico.
 - f) Las acciones de amparo.

TRANSACCIONES

Artículo 9° Durante la sustanciación del pleito o período de suspensión de la ejecución de las sentencias podrán, no obstante, arribarse a transacciones en las cuales:

- a) Las costas se establezcan por el orden causado y las comunes por mitades.
- b) Se determine el pago estableciendo una quita no inferior al veinte por ciento (20%) y la refinanciación del saldo resultante.

RECLAMACIONES Y RECURSOS

Artículo 10° Los actos que resuelvan recursos o reclamaciones -regidas o no por la Ley 1284- y que reconozcan créditos a favor del recurrente o del reclamante, relativos al pago de una suma de dinero o que se traduzcan en el pago de una suma de dinero, se limitarán al mero reconocimiento del derecho, quedando regidos en cuanto a su ejecutoriedad -y en lo que resulte pertinente- al régimen de los artículos 7° y 9° inclusive, de la presente Ley. Lo previsto en el artículo 9° de esta Ley también resultará aplicable durante la tramitación del recurso o reclamo de que se trate.

ENTIDADES FINANCIERAS

Artículo 11 Establécese por excepción, para las entidades mencionadas en los incisos d) y e) del punto 2) del artículo 196 del Código Fiscal (TO 1987), que el importe mínimo mensual correspondiente al mes siguiente al de la publicación de esta Ley será de australes diez millones (A 10.000.000) por cada sucursal, incluida casa matriz, de las entidades localizadas en el territorio de la Provincia y hasta un máximo de australes sesenta millones (A 60.000.000). Dicho importe tendrá carácter de definitivo.

REFORMA CODIGO FISCAL

Artículo 12 Incorpórase como tercer párrafo del artículo 326 del Código Fiscal, el siguiente:

"El Poder Ejecutivo podrá establecer una comisión de hasta el diez por ciento (10%) del impuesto retenido a favor de aquellos agentes de retención del impuesto sobre los Ingresos Brutos que sean organismos del Estado nacional

o empresas del mismo en que tenga participación mayoritaria y cualquiera sea la forma jurídica que adopte."

Artículo 13 Agrégase como inciso k) del artículo 148 del Código Fiscal (TO 1987), el siguiente:

"Los inmuebles de personas indigentes o con afligente situación socio-económica. Esta exención será otorgada por decreto del Poder Ejecutivo, previo informe ambiental y pudiendo comprender total o parcialmente deudas pasadas."

PAUTAS SALARIALES

Artículo 14 REMUNERACION AUTORIDADES POLITICAS. LIMITACIONES. Prohíbese por el término de ciento ochenta (180) días en el ámbito de la Administración Central, organismos descentralizados, entes autárquicos, empresas y sociedades del Estado, sociedades con participación mayoritaria estatal y Poder Legislativo, todo incremento de haberes, fijación de nuevos conceptos remunerativos o cualquier otro beneficio que directa o indirectamente integre o mejore la retribución de las autoridades superiores o políticas, electivas o no, de acuerdo a las denominaciones que correspondan en cada sector, que superen los aumentos de salarios que se fijan para la Administración Pública provincial. El incumplimiento de este artículo hará responsable a quien autorice o cobre un mayor incremento, directamente por ante el Tribunal de Cuentas de la Provincia, que queda facultado para auditar sobre el tema y efectuar cargos separados a la aprobación o desaprobación de las cuentas anuales.

Artículo 15 ADHESION AL ARTICULO 45 - LEY DE EMERGENCIA ECONOMICA NACIONAL. Las políticas salariales que se instrumenten a partir de la vigencia de la presente Ley al personal de la Administración Pública provincial Poder Judicial, Poder Legislativo, entidades descentralizadas, entes autárquicos banco oficial, empresas y sociedades del Estado y sociedades con participación mayoritaria estatal, se trate de personal sujeto o no al régimen de convenciones colectivas de trabajo, deberán expresamente excluir la aplicación de todo medio de cálculo preestablecido para la determinación de las remuneraciones en función de fórmulas, coeficientes, porcentajes, índices de precios de referencias o cualquier otro que tenga como base retribuciones distintas a las del propio cargo o categoría o que establezca la automática aplicación de mejores beneficios correspondientes a otros cargos, sectores, categorías laborales, escalafonarias o funciones cuando ellas no se ejerzan efectivamente.

A esos efectos interrúmpese por el plazo de ciento ochenta (180) días la vigencia de los regímenes legales de determinación de las remuneraciones del personal de los Poderes del Estado y de los organismos mencionados en el párrafo precedente.

Los plazos de ciento ochenta (180) días fijados en el artículo 14 y en el presente, podrán ser prorrogados por el Poder Ejecutivo por única vez y por igual período.

Artículo 16 PAUTAS SALARIALES. Transcurridos los plazos establecidos en el artículo 15 de la presente Ley, en el futuro, las remuneraciones se fijarán conforme a las siguientes pautas:

- a) Ningún funcionario o empleado de los tres Poderes del Estado, Administración Central, organismos descentralizados, entes autárquicos, empresas y sociedades del Estado y sociedades con participación mayoritaria estatal percibirá una remuneración mensual -incluyendo todo concepto de carácter general- superior a la asignada para el titular

de cada uno de los tres Poderes del Estado, los que -a su vez- estarán equiparados entre sí.

- b) La adecuación de los niveles remunerativos a lo dispuesto en el inciso anterior para los tres Poderes del Estado, entidades descentralizadas, entes autárquicos, empresas y sociedades del Estado y sociedades con participación mayoritaria estatal, se efectuará gradualmente hasta su total encuadramiento en la política salarial provincial.
- c) Cuando un organismo o sector tenga remuneraciones adicionales a los sueldos mensuales, tales como participación en las utilidades, comisiones, incentivos, con independencia de la periodicidad en su percepción, se computarán en su proporción mensual a los fines de la fijación del tope establecido.
- d) El Poder Ejecutivo provincial con acuerdo de la Legislatura podrá disponer excepciones al presente régimen, únicamente para el caso de sociedades del Estado declaradas de interés provincial que desarrollen actividades comerciales, industriales o de investigación científica y que además por las exigencias de alta especialización tecnológica de la actividad, no puedan ser asimiladas al régimen salarial general.

ADHESION ARTICULO 44 - LEY DE EMERGENCIA ECONOMICA NACIONAL
MODIFICACION LEY 972

Artículo 17 Derógase el artículo 29 de la Ley 972. En su reemplazo regirá la siguiente norma:

"Será de aplicación al Banco, en lo referente a la estabilidad de su personal, lo establecido en los artículos 231 al 250 y 252 al 255 de la Ley 20.744, modificada por la Ley 21.297, según texto ordenado por Decreto 390/76.

Transitoriamente se aplicará la convención colectiva de trabajo 18/75 y el régimen vigente, en cuanto no se oponga a los principios de esta Ley y hasta tanto el Poder Ejecutivo dicte el estatuto que rijan las relaciones del Banco con su personal.

Las convenciones colectivas de trabajo que involucren al personal de bancos oficiales deberán ser previamente aprobadas por ley provincial como condición de validez.

Será de aplicación a los conflictos individuales lo establecido por Ley provincial 1284, con la competencia establecida por Ley 1305.

Se declara a la presente norma de orden público, teniendo vigencia a partir de la fecha de su publicación.

Las condiciones establecidas en el régimen que se deroga caducan como consecuencia de la presente disposición.

Los derechos no ejercitados con anterioridad a su promulgación no podrán ser ulteriormente invocados. Tampoco podrán alegarse como derecho adquirido".

MODIFICACION LEY 1131

Artículo 18 Derógase el artículo 19 y modifícanse los artículos 17 y 20 de la Ley 1131, que quedarán redactados de la siguiente manera:

Artículo 17 El cómputo de los servicios prestados por el personal policial a los fines de establecer el haber de retiro, se efectuará en la forma que determine esta Ley y su reglamentación, de acuerdo con lo siguiente:

a) Para el personal en actividad:

1) En todas las situaciones del servicio efectivo y de disponibilidad y pasiva, en los casos previstos por la Ley del Personal Policial.

2) Los prestados bajo los regímenes policiales de la Nación o de otras provincias.

3) El período de servicio militar obligatorio, por llamado ordinario de movilización o convocatoria especial, desde la fecha de la convocación y hasta treinta (30) días después de concluido el servicio, siempre que al momento de la incorporación el afiliado se hallare en actividad.

4) Los prestados por los alumnos de cursos de formación de oficiales, suboficiales y agentes.

b) Para el personal en situación de retiro llamado a prestar servicio, se computará el nuevo período que, de corresponder, acrecentará el haber de retiro cuando cese la prestación de servicios en esta condición.

"Artículo 20 Para establecer los años de servicios prestados en la Policía de la Provincia, se computará desde la fecha de ingreso a la misma hasta la fecha de decreto de retiro o baja, o hasta la que éste expresamente establezca.

Asimismo:

a) Los servicios civiles prestados en la Administración Pública nacional, provincial o municipal, o bajo otros regímenes jubilatorios, que se computarán conforme al sistema de reciprocidad vigente.

b) Los servicios prestados bajo regímenes policiales nacionales o de otras provincias, se computarán como tales desde el momento en que el causante haya prestado diez (10) años de servicios simples en la Policía de la Provincia del Neuquén.

c) Cuando no se lograre cubrir la cantidad mínima de servicios policiales prevista en el artículo 38 para los retiros voluntarios u obligatorios, los mismos serán válidos para la obtención de las prestaciones jubilatorias contempladas para el personal civil de la Administración Pública de la Provincia."

MODIFICACION LEY 859

Artículo 19 Modifícase el artículo 5° inciso a) y sustitúyense los artículos 17 y 18 de la Ley 859, que quedarán redactados de la siguiente manera:

"Artículo 5° Para tener derecho a jubilación ordinaria se requiere:

a) Acreditar -como mínimo- treinta (30) años de servicios efectivos en uno o más regímenes jubilatorios en el sistema de reciprocidad, de los cuales diez (10) -por lo menos- deberán ser con aportes al Instituto de Seguridad Social del Neuquén (ISSN)."

"Artículo 17 A los fines de los descuentos, aportes y beneficios, se considerará como remuneración la contemplada por el artículo 15 de la Ley provincial 611. No se computará la vivienda ni lo que se abone por este concepto. Los aportes personales y las contribuciones a cargo del empleador serán obligatorios y equivalentes a un porcentaje sobre la

remuneración, que fijará el Poder Ejecutivo, de acuerdo con las necesidades económico-financieras del sistema."

"Artículo 18 Facúltase al Poder Ejecutivo provincial a establecer los haberes mínimos y máximos de las jubilaciones otorgadas y a otorgarse, bajo el régimen de la presente Ley."

MODIFICACION LEY 1282

Artículo 20 Modifícase el artículo 2° de la Ley 1282, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 2° A los fines del otorgamiento del beneficio, los interesados o sus derecho-habientes, deberán acreditar un período mínimo de diez (10) años de servicios con aportes al Instituto de Seguridad Social del Neuquén (ISSN)."

REESTRUCTURACION ADMINISTRATIVA DEL ESTADO

Artículo 21 Facúltase al Poder Ejecutivo a lo siguiente:

- a) A transformar la tipicidad jurídica de entidades autárquicas, empresas del Estado y sociedades con participación estatal, cualquiera sea su denominación, dentro de las formas jurídicas previstas por la legislación vigente.
- b) A transferir al sector privado las acciones, cuotas de capital, activos o unidades productivas de las empresas o sociedades arriba indicadas y de las participaciones mayoritarias o minoritarias de las empresas mixtas.

PRIVATIZACIONES

Artículo 22 La privatización total o parcial de empresas o sociedades que realice el Poder Ejecutivo, de conformidad con la habilitación legal prescripta en el artículo anterior, se llevará a cabo a través de procedimientos que aseguren en cada caso la máxima transparencia y publicidad, estimulando la concurrencia de la mayor cantidad posible de interesados, con conocimiento del Tribunal de Cuentas de la Provincia.

El Tribunal de Cuentas tendrá intervención -a priori- en relación con la realización de las contrataciones indicadas en el párrafo precedente, a los efectos de formular las observaciones y sugerencias que estime pertinentes. Se deberá expedirse dentro de los veinte (20) días hábiles desde la recepción de las actuaciones. En caso de silencio se considerará que no existen observaciones o sugerencias a formular, debiéndose devolver las actuaciones dentro del primer día hábil siguiente.

PRIVATIZACIONES - PROTECCION DEL EMPLEO

Artículo 23 En los procesos de privatización llevados a cabo conforme esta Ley deberá tenerse en cuenta, como criterio en el diseño de cada acto de privatización, evitar efectos negativos sobre el empleo y la pérdida de puestos de trabajo, en el marco de una función productiva, acorde y eficiente.

DOCUMENTO ENTREGADO A LA COMISIÓN
exclusivamente en el Departamento Centralizador
de Leyes y Decretos.

CONCESIONES DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

Artículo 24 El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones de servicios y obras públicas por un término fijo, a sociedades privadas, mixtas o a entes públicos para la construcción, conservación o explotación de obras públicas mediante cobro de tarifas, precios o peaje, conforme a los procedimientos que fija esta ley. La concesión se hará por decreto del Poder Ejecutivo.

Podrán otorgarse concesiones de obra para la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes con la finalidad de obtención de fondos para la construcción o conservación de otras obras que tengan vinculación física, técnica o de naturaleza con las primeras, sin perjuicio de las inversiones previas que deba realizar el concesionario.

Para ello se tendrá en cuenta la ecuación económico-financiera de cada emprendimiento, la que deberá ser estructurada en orden a obtener un abaratamiento efectivo de la tarifa, precio o peaje a cargo del usuario.

La tarifa, precio o peaje compensará la ejecución, modificación, ampliación o los servicios de administración, reparación, conservación o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva.

CONCESIONES TURISTICAS

Artículo 25 Facúltase al Poder Ejecutivo provincial a otorgar concesiones de servicios turísticos y a dejar sin efecto y/o a renegociar los contratos de concesión de servicios turísticos, los que deberán adecuarse a las modalidades de la presente Ley.

CONCESIONES - MODALIDADES

Artículo 26 Las concesiones podrán ser:

- a) A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución sobre sus beneficios a favor del Estado;
- b) Gratuita;
- c) Subvencionada por el Estado, con una entrega inicial durante la construcción o con entrega en el período de la explotación reintegrables o no al Estado.

Aclárase que no se considerará subvencionada la concesión por el solo hecho de otorgarse sobre una obra ya existente.

CONCESIONES - CONDICIONES

Artículo 27 Para definir la modalidad de la concesión dentro de las alternativas fijadas en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo deberá considerar:

- a) Que el nivel medio de la tarifa no podrá exceder el valor económico medio del servicio ofrecido;
- b) La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico, uso o demanda presunto, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficios y de los gastos de conservación y de explotación.

Si al definir la modalidad de la concesión a otorgar se optase por la gratuita o subvencionada por el Estado, deberán precisarse las obligaciones

de reinversión del concesionario o de participación del Estado en el caso de que los ingresos resulten superiores a los previstos.

CONCESIONES - PROCEDIMIENTO

Artículo 28 Las concesiones de obra pública se otorgarán mediante uno de los siguientes procedimientos:

- a) Por licitación pública;
- b) Por contratación directa con entes públicos o con sociedades de capital estatal;
- c) Por contratación con sociedades privadas o mixtas. En tal caso, se admitirá la presentación de iniciativas que identifiquen el objeto a contratar, señalando sus lineamientos generales.
- d) Si la entidad pública concedente entendiéndose que dicha obra y su ejecución por el sistema de la presente Ley es de interés público -lo que deberá resolver expresamente- podrá optar por el procedimiento del inciso a) o bien por el concurso de proyectos integrales. En tal caso, convocará a la presentación de los mismos mediante anuncios a publicarse en el Boletín Oficial y en dos (2) diarios de principal circulación a nivel nacional y provincial, por el término de cinco (5) días. Dichos anuncios deberán explicitar la síntesis de la iniciativa, fijar el día, hora y lugar de presentación de las ofertas, el día, hora y lugar de la apertura. El término entre la última publicación de los anuncios y la fecha de presentación de oferta será de treinta (30) días corridos como mínimo.

De existir una oferta más conveniente que la presentada por quien tuvo la iniciativa y el de la oferta considerada más conveniente, podrán mejorar sus respectivas propuestas en un plazo original de presentación.

El acto de apertura, la continuación del procedimiento licitatorio, la adjudicación y posterior continuación del contrato, se regirán en lo pertinente por los principios de la Ley 687.

En todos los casos deberán respetarse, en cuanto a la etapa de construcción las normas legales establecidas por el contrato de obra pública en todo lo que sea pertinente.

CONCESIONES - FISCALIZACION DEL PODER EJECUTIVO

Artículo 29 El cumplimiento de las condiciones de la concesión será fiscalizado por el Estado provincial. El Poder Ejecutivo designará su representación o delegación en el ente concesionario, cualquiera sea su naturaleza, con las facultades que se fijan en el contrato de concesión.

CONCESIONES - CLAUSULAS CONTRACTUALES OBLIGATORIAS

Artículo 30 En todos los casos el contrato de concesión deberá definir el objeto de la concesión; su modalidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo 27 de esta Ley; el plazo; las bases tarifarias y procedimiento a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas, la composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el artículo 28 de esta Ley. El procedimiento de control contable y de fiscalización de los trabajos técnicos; las obligaciones recíprocas al término de la concesión; las causales y las bases de valuación para el caso de rescisión.

Artículo 31 Las concesiones que se otorguen de acuerdo a esta Ley, deberán asegurar necesariamente que la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión.

CONCESIONES - REGIMEN APLICABLE

Artículo 32 Todo lo atinente a la ejecución de las obras dentro del régimen de concesión establecido por la presente se regirá por la Ley 687, conforme a la reglamentación que se dicte.

CONCESIONES - INCUMPLIMIENTOS - CONCLUSION ANTICIPADA

Artículo 33 En caso de incumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario se aplicarán las sanciones que al respecto establezca el contrato de concesión.

CONCESIONES - CONCLUSION ANTICIPADA

Artículo 34 El contrato de concesión concluirá antes del plazo previsto para su expiración por caducidad, rescate, rescisión, muerte o quiebra del contratista y renuncia. Las decisiones administrativas que dispongan conclusión anticipada de concesiones tendrán ejecutoriedad propia sin perjuicio del derecho de quien se considera afectado de solicitar la posterior revisión judicial.

ADHESION MUNICIPIOS

Artículo 35 Invítase a los municipios a adherirse a los artículos 14, 15 y 16 de la presente Ley. Aquellos que no emitan la norma legal respectiva no podrán recibir aportes o subsidios del Tesoro provincial.

ORDEN PUBLICO

Artículo 36 Declárase la presente Ley de orden público, la que entrará en vigencia a partir de su promulgación. Todo conflicto normativo relativo a la aplicación de la presente Ley, deberá resolverse en beneficio de esta última.

Artículo 37 Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial del Neuquén,
a los treinta días de noviembre de mil novecientos ochenta y nueve. -

LUIS OSCAR TISOT
Secretario

Dr. CARLOS ANTONIO SILVA
Vicepresidente 1° a/c. Presidencia
H. Legislatura del Neuquén

//11.-

Artículo 36°.- Declaráso la presente Ley de orden público, la que entrará en vigencia a partir de su promulgación. Toda conflicto normativo relativo a la aplicación de la presente Ley, deberá resolverse en beneficio de esta última.-

Artículo 37°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial del Neuquén a los treinta días del mes de noviembre de mil novecientos ochenta y nueve.-

FDO: SILVA
TISOT

Registrada bajo el número:

1820

NEUQUEN, 30 de noviembre de 1989.-

FOR TANTO:

Téngase por Ley de la Provincia, complase, comuníquese, dése al Registro y Boletín Oficial y Archívese.-

DECRETO N° 4047

ES COPIA

FDO) ECHEGARAY
FORNI
FERNANDEZ
MORETA
TOSELLO
ROBIGLIO
VACA HARVAJA

Daniel Oscar Pardini



L.F.Y. 2000

*La Legislatura de la Provincia del Neuquén
Sanciona con Fuerza de
Ley:*

Artículo 1° Mediante la presente Ley quedan sin efecto -por derogación de la normativa que las estableció- todas las restricciones a la oferta de bienes y servicios, las limitaciones a la información de los consumidores o usuarios de servicios sobre precios, calidades técnicas o comerciales y toda otra restricción que distorsione los precios de mercado y que limite o impida la interacción espontánea de la oferta y la demanda, sin afectación de la vigencia de la legislación provincial o municipal referida al ejercicio del poder de policía sobre salubridad, la seguridad y la higiene.

Artículo 2° Exceptúase de lo establecido en el artículo 1°, todas aquellas actividades vinculadas a la prestación de servicios públicos esenciales prestados por el Estado provincial o por los municipios, o por concesionarios privados y que se encuentran reguladas por leyes específicas.

En todo supuesto de duda o controversia respecto de si la actividad se encuentra o no comprendida en lo dispuesto en este artículo, se deberá estar a lo normado por la ley específica que la regula, y supletoriamente, a lo que disponga sobre el particular el Poder Ejecutivo a través de la autoridad de aplicación en la materia.

Artículo 3° Deróganse todas las normas legales existentes que establecen el carácter de "orden público" de honorarios, aranceles, tarifas o comisiones, y de cualquier otra forma de remuneración de los servicios profesionales.

Artículo 4° Todas las remuneraciones por servicios prestados por los profesionales, cualquiera fuera la actividad que desarrollen, se pactarán libremente entre ellos y los usuarios. De no existir precio pactado, se aplicarán las normas vigentes para cada una de las profesiones en materia de honorarios, con las modificaciones que establece esta Ley.

Artículo 5° Quedan derogadas todas las disposiciones legales que faculten a la autoridad pública, o a entes o corporaciones privadas a intervenir en la formación del precio del servicio profesional y de cualquier otra prestación de servicios.

También se derogan todas aquellas que de cualquier forma obstaculicen, traben o impidan la libre contratación de todo servicio personal.

A partir de la vigencia de la presente Ley, quedan sin efecto todas las normas contenidas en estatutos de personas jurídicas que se opongan a lo que en ella se dispone.

Artículo 6° Prohíbese toda forma directa o indirecta que obligue a los prestadores de servicios, a delegar el cobro de los mismos a entidades públicas o a corporaciones privadas.

Lo expuesto en el párrafo precedente no invalida el derecho de las entidades legalmente reconocidas, a percibir, conforme sus estatutos, derechos

de inscripción, matrícula, cuotas sociales y precios de las prestaciones de servicios que presten a sus asociados o colegiados.

Deróganse toda norma que autorice a trasladar el precio del servicio al valor de lo que su prestador debe abonar por los conceptos expresados en el párrafo anterior.

Artículo 7° Deróganse todas las normas existentes que impongan limitaciones al ejercicio de profesiones universitarias, y no universitarias, sean en materia de límites cuantitativos, exigencias de domicilio real en la Provincia, o antigüedad en la radicación.

Se exceptúa de lo dispuesto en este artículo, la legislación vigente en materia de ejercicio del notariado.

Artículo 8° Los abogados y procuradores y demás auxiliares del Poder Judicial, podrán renunciar total o parcialmente a los honorarios regulados o a regularse, pactar disminuciones de los mismos, formas y modalidades de pago e incluso renunciar a los privilegios que le acuerda la legislación para el cobro.

Artículo 9° Todos los mencionados en el artículo anterior podrán también convenir con sus clientes o mandantes, el cobro de honorarios a cargo de los mismos y sin perjuicio del cobro que corresponda contra la parte condenada en el proceso al pago.

En ese caso, la parte condenada en costas sólo estará obligada al pago de lo que fuera fijado judicialmente a su cargo.

Lo dispuesto en este artículo no es de aplicación en los juicios laborales, previsionales o de alimentos, en la relación con los trabajadores activos o pasivos, o con la parte reclamante de alimentos.

Artículo 10° Modifícase el artículo 4° de la Ley 1594, el que en adelante tendrá la siguiente redacción: "Los profesionales podrán pactar con sus clientes una participación en concepto de honorarios, en el resultado económico del proceso. En este caso, los honorarios no podrán exceder del treinta por ciento (30%) del resultado económico obtenido y sin perjuicio del cobro que correspondiere a la parte contraria según la sentencia o transacción. Cuando los profesionales no actúan durante todo el desarrollo del proceso, la participación en el resultado será ajustada en consideración a las etapas procesales desarrolladas. Se seguirá al efecto el criterio sustentado por la presente Ley para la regulación de honorarios. Los pactos a que alude este artículo no podrán formalizarse en los juicios laborales, previsionales y de alimentos, en la relación del profesional con los trabajadores activos o pasivos, o con la parte reclamante de alimentos. El pacto de cuota litis debe formalizarse por escrito, no siendo admisible acreditarlo de otra forma."

Artículo 11 Los convenios que se formalicen por aplicación de lo dispuesto en esta Ley, deberán ser hechos por escrito y en su defecto sólo podrán acreditarse por el reconocimiento expreso de la parte contra la que se aleguen.

Artículo 12 Cualquier persona física o jurídica autorizada por sus estatutos o contrato social, podrá ser propietaria de farmacias en la jurisdicción provincial sin restricción alguna en cuanto a su cantidad y localización, salvo en este último, de lo que pueda resultar de normas municipales referidas estrictamente al planeamiento urbano. En todos los

casos la dirección técnica deberá ser ejercida por un profesional farmacéutico matriculado en la Provincia.

Artículo 13 Autorízase la venta de especialidades medicinales en aquellos establecimientos comerciales que acondicionan espacios para funcionar como farmacias, en las condiciones que determine la autoridad de aplicación, bajo la dirección técnica de un profesional farmacéutico.

Artículo 14 El expendio de especialidades medicinales catalogadas como de venta libre por la autoridad sanitaria, podrá ser realizada en todo establecimiento legalmente habilitado, según las normas que dictará al efecto el Ministerio de Salud y Acción Social.

Artículo 15 Suprímase toda restricción de horarios y días de trabajo en la prestación de servicios de venta, empaque, expedición, administración y otras actividades comerciales afines sin perjuicio de los derechos individuales del trabajador.

Artículo 16 Libérase y desregúlase el transporte automotor de cargas por carreteras, la carga y descarga de mercaderías y la contratación entre transportistas y dueños de carga en todo el territorio de la Provincia, sin perjuicio de las normas de policía relativas a la seguridad del transporte y la preservación del sistema vial.

Artículo 17 Facúltase al Poder Ejecutivo a desregular el transporte automotor de pasajeros según los lineamientos generales del Decreto nacional 958/92, y dictar las normas que sean necesarias en todo supuesto de transporte automotor que vincule ejidos municipales colindantes.

Artículo 18 Invítase a todos los municipios de la Provincia, a dictar las ordenanzas que consideren necesarias para adherir a los principios de desregulación que inspiran la presente Ley.

Artículo 19 El Poder Ejecutivo establecerá, conforme la materia, cuál será la autoridad de aplicación a la que corresponderá la adopción de las medidas tendientes a la rápida y eficaz ejecución de lo normado por esta Ley, y el control de su cumplimiento.

Artículo 20 Derógase la Ley 1912.

Artículo 21 En lo pertinente y en cuanto se oponen a esta Ley, se derogan las disposiciones que en materia se contienen en las Leyes provinciales 495, 671, 795, 1004, 1074, 1594, 1674 y 1837.

Artículo 22 Déjase sin efecto el segundo párrafo del artículo 68 del Decreto 249/78 con la reforma introducida por el Decreto 1797/86, reglamentario de la Ley 1033.

Artículo 23 Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial del Neuquén, a los treinta días de diciembre de mil novecientos noventa y dos.- -

RICARDO JORGE NATTA VERA
Secretario
H. Legislatura del Neuquén

FEDERICO GUILLERMO DROLLO
Vicepresidenta 1° a/c. Presidencia
H. Legislatura del Neuquén



LEY 2003

*La Legislatura de la Provincia del Neuquén
Sanciona con Fuerza de
Ley:*

Artículo 1° Por la presente Ley se efectivizará la reforma del Estado provincial dentro del marco general de la emergencia reconstruida en la Ley 1820.

Artículo 2° Quedan comprendidos en la presente Ley: la administración pública provincial, centralizada y descentralizada, empresas y sociedades del Estado, sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria y todo ente de derecho en que el Estado tenga participación.

Artículo 3° La reforma del Estado provincial se realizará en los términos que autoriza esta Ley, lo que resulte de los proyectos aprobados por el Poder Legislativo y los decretos que a tales efectos dicte el Poder Ejecutivo.

Artículo 4° Por "reforma del Estado provincial" se entiende el conjunto de acciones y decisiones que se adopten para los siguientes fines:

- 4.1. La desburocratización del aparato estatal y la simplificación de todos los procedimientos y trámites.
- 4.2. La modernización y tecnificación de sus estructuras.
- 4.3. La efficientización de los servicios que presta.
- 4.4. La capacitación y jerarquización del personal público.
- 4.5. La eliminación de gastos e inversiones innecesarios.
- 4.6. La corresponsabilidad del Estado provincial, los municipios y la actividad privada, en la correcta prestación de los servicios públicos, dentro de marcos normativos que mantengan el poder de policía del gobierno provincial y las debidas garantías para los administrados.

Artículo 5° A estos fines, la "reforma del Estado" comprenderá:

- 5.1. La privatización total o parcial, mediante la venta o locación al sector privado, de empresas, servicios y funciones o la concesión, licencias o permisos de las prestaciones del Estado o la venta de acciones o participaciones en sociedades.
- 5.2. La transferencia a los municipios en forma onerosa o gratuita, en el sentido que expresa el artículo 11 de la Constitución, de todo lo que sea delegable por el Estado provincial y que los municipios estén en condiciones de recibirlo.
- 5.3. El ordenamiento administrativo, incluyendo la reubicación del personal y la modificación de los emplazamientos físicos.

Artículo 6° A los efectos establecidos en el apartado 5.1. del artículo anterior el Poder Ejecutivo remitirá a la Honorable Legislatura los pertinentes proyectos de Ley que:

- 6.1. Aprueben la privatización y los pliegos generales y especiales de la licitación a convocarse.
- 6.2. Establezcan el marco regulatorio del servicio o función a privatizarse, en el supuesto de que se modifique o corresponda modificar el vigente.

Artículo 7° A partir de la remisión del proyecto, el Poder Ejecutivo no podrá realizar en el área declarada privatizable inversión alguna, excepto que se encuentre en peligro la normal prestación del servicio o que se considere la inversión como beneficiosa en función de un mayor precio a fijarse como base del proceso licitatorio. En todos los casos la inversión se dispondrá por decreto fundado.

Artículo 8° En los procesos de privatización deberá tenerse en cuenta, en el diseño de cada proyecto, evitar efectos negativos sobre el empleo

y la pérdida de puestos de trabajo, en el marco de una función productiva, acorde y eficiente.

Artículo 9° El Poder Ejecutivo, declarará el servicio, obra o función sujeto a transferencia, invitando a los municipios que corresponda a la formalización de los convenios respectivos.

Artículo 10° Los convenios se formalizarán entre el Poder Ejecutivo y el intendente municipal o el presidente de la Comisión municipal, según corresponda, ad referendum de su aprobación por los Concejos Deliberantes o las Comisiones municipales y ratificación de la Honorable Legislatura.

Los mismos establecerán las condiciones de la descentralización, el costo de los servicios y la participación de cada parte en su mantenimiento. Como así también el inventario de todos los activos y pasivos que se transfieran.

Artículo 11 El Estado provincial establecerá por ley el marco normativo regulatorio de la transferencia, reservándose las facultades de modificarlo cuando lo considere pertinente, tomando a su cargo en forma directa la prestación del servicio en todo supuesto de que se encuentre en peligro su normal prestación, pudiendo utilizar a estos efectos los bienes y el personal transferido al municipio.

Artículo 12 El personal que se desempeñe en los servicios, funciones y obras que se transfieran a los municipios quedará incorporado a la administración municipal, en situación de revista equivalente a la función y jerarquía en que se encontraba a la fecha de la transferencia, garantizándose la retribución por todo concepto no inferior a la que percibía al momento de la transferencia y la equiparación con la escala salarial de jurisdicción municipal.

No se podrá cambiar el ámbito de residencia geográfica del agente, salvo la previa y expresa conformidad del mismo.

Artículo 13 Los sumarios administrativos referidos al personal transferido, pendientes al momento de efectivizarse la transferencia, serán resueltos por la autoridad competente y normas legales vigentes al momento de producirse el hecho. El órgano de origen, en un plazo de un año contado a partir de la efectiva transferencia resolverá los mismos y la jurisdicción receptora aplicará, en su caso, la sanción correspondiente.

Artículo 14 Todo reclamo, concurso, licitación o actuación existente al momento de la transferencia y pendiente de resolución, será resuelto de acuerdo a la normativa de origen con los alcances y modos que fijen los respectivos convenios.

Artículo 15 Las actuaciones judiciales que como actor o demandado tramiten los órganos que resultaren disueltos o transferidos, serán continuadas por la Fiscalía de Estado de la Provincia.

Artículo 16 Facúltase al Poder Ejecutivo a modificar y suprimir las partidas presupuestarias de los entes y organismos alcanzados por la reforma del Estado.

Artículo 17 Créase en el ámbito del Poder Legislativo una Comisión Especial de Reforma del Estado como órgano de fiscalización de la Honorable Legislatura y de asesoramiento a la misma. Estará integrada esta Comisión por ocho (8) diputados: cinco (5) por el Bloque mayoritario y tres (3) por el Bloque de la minoría.

Corresponde especialmente a dicha Comisión:

- 17.1. Producir Despacho en todo proyecto remitido al Poder Legislativo referido al objeto de la presente Ley.
- 17.2. Verificar permanentemente el cumplimiento de esta Ley y de las disposiciones complementarias y reglamentarias que se dicten, pudiendo recabar a tal fin todas las informaciones que se estimen necesarias, solicitar documentación, realizar consultas y recabar asesoramientos.
- 17.3. Requerir a la Honorable Cámara las medidas que juzgue pertinentes

por la comprobación de acciones de incumplimiento de la Ley, determinando responsabilidades en lo posible.

Esta Comisión será la única que intervendrá para producir Despacho con referencia a la Reforma del Estado.

Artículo 18 Facúltase al Tribunal Superior de Justicia de la Provincia para disponer la adhesión del Poder Judicial, en lo que considere pertinente y aplicable de la presente Ley. El citado Tribunal reglamentará los mecanismos, condiciones y modalidades de cualquier privatización que juzgue conveniente.

El Poder Legislativo provincial, podrá privatizar servicios actualmente existentes en los términos de esta Ley.

Artículo 19 A partir de la promulgación de esta Ley, no se podrá incorporar personal alguno a la Administración Pública Provincial. Se exceptúa de esta prohibición:

- 19.1. Las designaciones que se originen en necesidades de la salud, seguridad y educación; en este último caso sólo referido al personal docente para desempeñarse en aulas.
- 19.2. El personal de la planta política.
- 19.3. Cuando se trate de servicios esenciales, fundamentando la esencialidad del servicio y el carácter de imprescindible de la designación.

Artículo 20 Este proceso de Reforma del Estado deberá cumplirse en un plazo máximo de un (1) año a partir de la promulgación de la presente Ley.

Artículo 21 Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial del Neuquén, a los treinta días de diciembre de mil novecientos noventa y dos. - - -

RICARDO JORGÉ NATTA VERA
Secretario
H. Legislatura del Neuquén

FEDERICO GUILLERMO BROLLO
Vicepresidente 1° A/c. Presidencia
H. Legislatura del Neuquén

REGLAMENTO DE PENALIDADESSECCION 1DE LAS INFRACCIONES Y LAS PENASTITULO 1DE LAS PENAS POR INFRACCIONES AL REGIMEN LEGAL DE PREMISOS

- ARTICULO 1º.- El establecimiento de servicios regulares de TRANSPORTE AUTOMOTOR PUBLICO sin permiso previo de la autoridad de aplicación será reprimido con multa de TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. Cuando se prestaren servicios no autorizados de carácter ocasional se aplicará multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.
- ARTICULO 2º.- El transporte por carretera, sin previo permiso de la autoridad / de aplicación, de aquellas cargas que por su dimensión, peso o peligrosidad lo requieran especialmente, será sancionado con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.
- ARTICULO 3º.- El transportista que iniciara la prestación de servicios autorizados sin la previa habilitación de los mismos o de las instalaciones fijas será sancionado con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.
- ARTICULO 4º.- Sin perjuicio de las penas que se apliquen por las faltas previstas en los artículos precedentes, la autoridad de aplicación podrá disponer, simultáneamente, la paralización del servicio en el tiempo y lugar de su verificación bajo la plena responsabilidad / del transportista transgresor respecto de terceros damnificados.
- ARTICULO 5º.- El incumplimiento de lo prescripto por la Ley Nº 482 artículo 13º respecto de transferencias de permisos o modificaciones en la composición de las estructuras societarias será sancionado con la caducidad del permiso acordado.
- ARTICULO 6º.- La suspensión o el abandono de los servicios sin la previa autorización de la autoridad de aplicación será reprimido con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos por cada servicio incumplido o por cada vehículo integrante del parque móvil de la infractora afectado a ese servicio, sin perjuicio de // las demás consecuencias legales que dicho acto acarree a sus /// responsables. Cuando la interrupción fuese total y no se restableciese la prestación en el plazo que al efecto fijare la autoridad de aplicación, podrá disponerse la suspensión o la caducidad del / permiso, y , en su caso, la ejecución directa del servicio, en las condiciones que establece la reglamentación vigente, sin perjuicio de la multa correspondiente.
- ARTICULO 7º.- Será causal de caducidad del permiso respectivo, la falta de contratación de seguros que cubran los siguientes riesgos:
- a) Pérdida total o parcial de los vehículos afectados al transporte por accidente, incendio o robo, con los adicionales de huelga, tumulto o alboroto popular; y
 - b) Responsabilidad civil sin límites por daños a personal o cosas no transportadas.
- ARTICULO 8º.- La falta de pago de la Tasa de Fiscalización de Transporte o las que se crearen en el futuro, será causal de suspensión del permiso. La falta de pago durante DOS (2) periodos consecutivos o TRES (3) alternativos, será penada con caducidad del permiso.



TÍTULO II
DE LAS PENAS POR INFRACCIONES AL RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN
DE LOS SERVICIOS

CAPÍTULO I

DE LAS PENAS POR INFRACCIONES A LAS MODALIDADES DE
EXPLOTACIÓN

- ARTICULO 9º.- La realización de los servicios en violación de las modalidades autorizadas, por acto u omisión del transportista, será reprimido, con multa de QUINIENTOS (500) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. Sin perjuicio de la pena pecuniaria, y si la gravedad de la infracción afectare directamente la continuidad del servicio, podrá dispo- nerse la suspensión o caducidad del permiso, y, en su caso, porce- der a la ejecución directa de aquel, de acuerdo con las prescrip- ciones de la reglamentación.
- ARTICULO 10º.- La violación ocasional del régimen tarifario será penada con multa de QUINIENTOS (500) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. La vio- lación reiterada o sistemática de ese régimen será causal de caduci- dad del permiso.
- ARTICULO 11º.- Se aplicará multa de TRESCIENTOS (300) a QUINCE MIL (15.000) bole- tos mínimos al transportista que no procediera a la devolución tota- l o parcial-según corresponda- de los importes abonados por pasa- jes para servicios que se suspendieran antes de su iniciación o in- terrumpieran durante su prestación, por causas ajenas a la voluntad de los usuarios. Igual pena merecerá el transportista que no obser- vara las normas sobre devolución de pasajes adquiridos con anticipa- ción.
- ARTICULO 12º.- El transportista que, sin previo permiso de la autoridad de aplica- ción, desafectara del servicio regular vehículos de su parque móvil para utilizarlos en actividades ajenas a la prestación de aquél, se- rá sancionado con multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) bole- tos mínimos.
- ARTICULO 13º.- La circulación de un vehículo fuera de la ruta autorizada por la au- toridad de aplicación, sin el permiso correspondiente, o con él, pe- ro fuera del recorrido establecido en el mismo, o llevando personas ajenas a la función específica de conducción o reparación, se repri- mirá con multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a MIL (1.000) boletos mínimos.
- ARTICULO 14º.- El transportista que, en las oficinas de atención al público o en / las terminales cabecera de servicios, no dispusiera del personal o parque móvil auxiliar suficiente para cumplir eficientemente todas las prestaciones inherentes al servicio, será sancionado con multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos. Esta san- ción se aplicará previa determinación de la falencia y en el caso / de que la misma no sea subsanada dentro del plazo en que intime la autoridad de aplicación que será guardado prudencialmente entre tres y diez días.
- ARTICULO 15º.- Se penará con multa de MIL (1.000) a DIEZ MIL (10.000) boletos míni- mos al transportista que no acatará las normas referentes a la do- ble conducción en servicio de transporte de pasajeros interurbanos.
- ARTICULO 16º.- El transportista cuyas autorizaciones o empleados, directa o indirec- tamente, se negaron a transportar pasajeros o encomiendas o cargas

en general, sin causa que lo justifique, será penado con multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos.

ARTICULO 17°. -El transportista que no entregare a los usuarios la correspondiente guía o contraseña de equipajes, o proporcionar una guía / que no cumpla con las prescripciones reglamentarias, será sancionado con multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a DOS MIL (2.000) / boletos mínimos.

ARTICULO 18°. -La violación de las normas que regulen la contratación de seguros por equipajes transportados será sancionada con multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

ARTICULO 19°. -El deterioro o pérdida total o parcial del equipaje, bultos o encomiendas que fueran confiados al transportista por los pasajeros, originados en negligencia del personal o deficiencias del / medio de transporte que fueran imputables al transportista, se / penará con multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal de la causante respecto de los damnificados.

ARTICULO 20°. -La demora injustificada en la entrega de los equipajes, encomiendas o carga, determinará la aplicación al transportista responsable de multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) / boletos mínimo, sin perjuicio de las acciones a que tuvieren derecho los damnificados.

ARTICULO 21°. -Se penará con multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a MIL (1.000) boletos mínimos al transportista que no respetara el procedimiento reglamentario a observarse para la disposición de objetos olvidados o abandonados por los pasajeros, sin perjuicio de los derechos de éstos por el daño que pudieren haber sufrido.

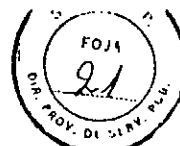
ARTICULO 22°. -Se impondrá multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boletos / mínimos al transportista que no observara las normas prescriptas por la extensión y uso de cartas de porte, manifiestos de carga o documentos análogos. La pena podrá elevarse hasta TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos cuando esos documentos se insertaran datos falsos o ambiguos con la intención de encubrir violaciones / al régimen legal del autotransporte de cargas, sin perjuicio, en este caso, de poderse disponer la caducidad del permiso.

ARTICULO 23°. -Se sancionará con multa de DOS MIL (2.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos al transportista cuyos vehículos circulen con // carga cuyo peso exceda los topes máximos autorizados por las leyes vigentes.

ARTICULO 24°. -Las averías o pérdidas verificadas en la carga, por culpa del // transportista, al no utilizar vehículos apropiados, o por embalar deficientemente la mercadería cuando ello lo correspondiere, o por no adoptar en general los recaudos esenciales imprescindible para brindar seguridad al cargamento, será sancionada con / multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boletos mínimos, al / margen de la reparación a que tuvieren derecho los terceros perjudicados.

ARTICULO 25°. -El transporte de pasajeros en vehículos de carga, será reprimido con multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a MIL (1.000) boletos mínimos.

ARTICULO 26°. -La conducción imprudente a excesiva velocidad, en infracción a / las normas de tránsito; la prestación de servicios con conductores que no hubiesen cumplido con el descanso mínimo reglamentario, o por cualquier causa viera afectada su capacidad psico-física para la conducción;



la obstrucción o deficiente funcionamiento de las salidas de emergencia en los vehículos; la realización de la operación de carga de combustible sin disponerse previamente las precauciones reglamentarias; el transporte de pasajeros que sobresalgan del perfil de la carrocería, el transporte de inflamables en vehículos con pasajeros, o cualquier otro acto, omisión o deficiencia técnica que atente contra la seguridad del servicio, de los usuarios o / de terceros no transportados, serán sancionados con multas de // QUINIENTOS (500) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos, por cada una de las faltas tipificadas, sin perjuicio en su caso, de / la aplicación de los artículos 32 infino, o 52 según proceda.

ARTICULO 27º.-Se impondrá multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a QUINIENTOS (500) boletos mínimos al transportista cuyo personal permitiera el /// transporte de animales a bordo de los vehículos de pasajeros, ex cepción hecha de lo dispuesto para perros lazarillos de no viden tes.

CAPITULO II

DE LAS PENAS POR INFRACCIONES A LA REGLAMENTACION SOBRE VEHICULOS, PERSONAL DE CONDUCCIONES E INSTALACIONES FIJAS

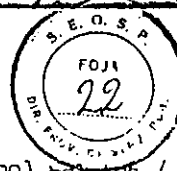
ARTICULO 28º.-La prestación de servicios con vehículos no habilitados por la / autoridad de aplicación o por autoridad en la cual aquella hubie ra delegado tal función, será penada con multa de MIL (1.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos; simultaneamente se dispon drá la inmediata separación del servicio de tales unidades, has ta que se proceda a su habilitación. Igual pena se aplicará cuan do se produzca una baja en el parque móvil sin la previa autori zación, ordenándose la inmediata afectación del vehículo dado de baja, a su reemplazo.

ARTICULO 29º.-La utilización de instalaciones fijas, públicas o privadas, pro pias o arrendadas, en puntos terminales o de paradas intermedias sin autorización de la autoridad de aplicación, se reprimirá con multa de DOS MIL (2.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. Accesoriamente, podrá prohibirse el uso de esas instalaciones has ta tanto reúnan los requisitos previstos por la reglamentación / vigente.

ARTICULO 30º.-Las modificaciones que, sin autorización previa de la autoridad de aplicación se introdujeran en los vehículos o instalaciones / fijas y alterasen las características originales de habilitación, serán sancionadas con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos. Como medida accesorio, podrá prohi birse la utilización de esos chches o instalaciones en tanto no se supriman las variaciones antirreglamentarias.

ARTICULO 31º.-Se impondrá multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos al transportista que no enviara sus vehículos para la ra visión periodica o para su inspección o pesaje, dentro de los // plazos y a los lugares establecidos por la autoridad de aplica ción. La Pena será de multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boletos mínimos. Cuando esos vehículos se encontrasen prestando servicios. En ambos casos se aplicará una multa por cada día de mora y se ordenará la desafectación de las unidades en infracción hasta que se cumpla con el requisito citado.

ARTICULO 32º.-El transportista cuyos vehículos adolecieran de deficiencias de índole mecánica, de carrocería o de instrumental será penado con



multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos / mínimos. Si las irregularidades afectasen o pudiesen afectar la / seguridad del servicio, de los usuarios o de terceros no trans- / portados se aplicará el artículo 26. En ambos supuestos, podrá / disponerse simultáneamente la desafectación de las unidades has- / ta la puesta en condiciones reglamentarias.

ARTICULO 33°.- La falta o el deficiente funcionamiento del extintor de incendios con que deben estar dotados los vehículos y las instalaciones fi- / jas será penada con multa de QUINIENTOS (500) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos.

ARTICULO 34°.- La falta, de chapa patente, no denunciada, la deficiente exposi- / ción o conservación de la chapa-patente, o del Certificado de Ha- / bilitación, o de la Ficha de Inspección Técnica periódica, o de / la Tarjeta de Identificación del personal de conducción, o del / Permiso Provisorio de Circulación, o de todo aquel documento cu- / ya exhibición en los vehículos fuera expresamente dispuesta por / la autoridad de aplicación harán pasible al transportista, en ca- / da caso, de multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a MIL (1.000) bo- / letos mínimos.

ARTICULO 35°.- La falta de Libro de Quejas en el interior de los vehículos o / de las instalaciones fijas, cuando correspondiere; la ubicación / del mismo en otras unidades o dependencias que las establecidas / en la habilitación pertinente; su deterioro injustificable, o el / uso de libros o formularios no habilitados para la recepción de / denuncias de usuarios con la intención de evitar su asiento en / el libro oficial, se reprimirán en cada caso, con multas de QUI- / NIENTOS (500) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos.

ARTICULO 36°.- La perturbación o incorporación a los vehículos de transporte de pa- / sajeros de elementos no autorizados tales como el "baston" para / prueba de neumáticos, elementos de limpieza a la vista del usua- / rio, calcomanías, leyendas no permitidas, ornamentos, o todo otro / aditamento de similar índole serán cada una reprimidas con multas / de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos míni- / mos, disponiéndose el inmediato retiro de los mismos.

ARTICULO 37°.- La inobservancia de las condiciones esenciales de higiene de los / vehículos o de las instalaciones fijas será penada con multa de / DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

ARTICULO 38°.- El incumplimiento de las disposiciones sobre publicidad de las / condiciones de explotación en el interior de los vehículos o de / las instalaciones fijas, por ausencia o deficiente exposición de / los elementos pertinentes, o por desactualización de la informa- / ción en ellos contenidos, se penará con multa de DOSCIENTOS CIN- / QUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos.

ARTICULO 39°.- La utilización de los vehículos o instalaciones fijas para efec- / tuar publicidad comercial no autorizada por la autoridad de apli- / cación, o apartada de las normas por ella establecidas, será sa- / ncionada con multa de QUINIENTOS (500) a CINCO MIL (5.000) boletos / mínimos; se ordenará el inmediato retiro de la misma o su regula- / rización, según proceda.

ARTICULO 40°.- Se impondrá multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boletos / mínimos al transportista que utilizare los de personal de conduc- / ción que no contase con la previa habilitación de la autoridad / de aplicación. La pena se elevará a la suma de TREINTA MIL (30.000) / boletos mínimos cuando el personal en servicio hubiera resultado / expresamente inhabilitado y la decisión comunicada debidamente a

la causante. En ambos casos se dispondrá la inmediata separación del servicio del personal afectado, hasta tanto regularice su situación, sin perjuicio de poder aplicarse, en ocasión de verificarse el segundo supuesto, la medida prevista por el artículo 52°.

ARTICULO 41°.- El desempeño de la función de conducción sin vestir el uniforme especificado por la autoridad de aplicación, por negligencia del personal o por razones imputables al transportista; o en condiciones higiénicas inadecuadas, hará pasible al transportista de una multa de TRESCIENTOS (300) a MIL QUINIENTOS (1.500) boletos mínimos.

CAPITULO III

DE LAS PENAS POR INFRACCION A LA REGLAMENTACION SOBRE COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL CON EL PUBLICO

ARTICULO 42°.- Se impondrá multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a DOS MIL (2.000) boletos mínimos al transportista cuyo personal concediera a determinados usuarios en detrimento de otros, privilegios no autorizados por la legislación o negare los expresamente reconocidos por ella.

ARTICULO 43°.- El transportista cuyo personal tratase en forma desconsiderada / o agrediere de hecho a usuarios o terceros será sancionado con / multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos. / Si ese personal demostrara gravísima conducta, o si reincidiera en la comisión de actos de esa naturaleza, podrá aplicarse simultáneamente la medida prescripta por el Artículo 52°.

ARTICULO 44°.- Se sancionará con multa de TRESCIENTOS (300) a DOS MIL QUINIENTOS (2.500) boletos mínimos al transportista cuyo personal no // obrará en la forma debida para impedir la alteración del orden o la comisión de actos indecorosos o contrarios a la moral y buenas costumbres por parte de usuarios o terceros, a bordo de vehículos a su cargo o en los locales públicos de la empresa.

ARTICULO 45°.- Se penará con multa de QUINIENTOS (500) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos el abandono que los conductores hiciesen de su puesto de conducción durante la prestación del servicio y sin justa causa.

ARTICULO 46°.- Se penará con multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a MIL (1.000) boletos mínimos al transportista cuyo personal, expresa o tácitamente, se negare a detener la marcha del vehículo a su cargo en los distintos lugares autorizados para permitir el descenso de pasajeros que lo hubieren solicitado. La detención para ascenso o descenso de pasajeros en lugares antirreglamentarios se sancionará con multa de QUINIENTOS (500) a DOS MIL (2.000) boletos mínimos, igual sanción correspondera por la violación del régimen de paradas nocturnas y para días de lluvia.

ARTICULO 47°.- El transportista cuyo personal condujera los vehículos de transporte de pasajeros con las puertas de ascenso y descenso abiertas, o permitiera el uso injustificado de la puerta delantera para el descenso de usuarios, o internamente no llevara encendidas las series completas de iluminación interior, será castigado con multa de DOSCIENTOS CINQUENTA (250) a DOS MIL (2.000) boletos mínimos, por cada una de las faltas tipificadas.

ARTICULO 48°.- El uso indebido de la puerta delantera izquierda de los vehículos de transporte de pasajeros, así como el uso de la plataforma



de la misma para transportar objetos o personas, serán en cada caso castigados con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a MIL // QUINIENTOS (1500) boletos mínimos.

ARTICULO 49°.- Será penado con multa de QUINIENTOS (500) a DOS MIL QUINIENTOS / (2.500) boletos mínimos por cada una de las infracciones detalladas, el transportista cuyo personal de conducción no observara / las ordenanzas vigentes relativas a:

- a) Prohibición de fumar o salivar o conversar con pasajeros;
- b) Prohibición de utilizar aparatos radiofónicos o de reproducción de cintas grabadas, instalados o portátiles; y
- c) Prohibición de permitir la actuación de vendedores ambulantes o mendigos a bordo del vehículo. Similar pena merecerá la actitud tolerante de aquel personal para con los usuarios que / infrinjan alguna de esas normas.

ARTICULO 50°.- Se aplicará multa de QUINIENTOS (500) a MIL QUINIENTOS (1.500) / boletos mínimos a aquel transportista cuyo personal negare el Libro de Quejas a quien lo solicitare, u opusiere trabas para entregarlo, no observare las normas sobre publicidad y uso del mismo, o no comunicara a la autoridad de aplicación del deterioro, pérdida o baja del Libro dentro de las CUARENTA Y OCHO (48) Horas de producida. En este último caso la sanción se aplicará por cada día de demora.

ARTICULO 51°.- El transportista que no remitiera una queja asentada en el libro oficial respectivo dentro de los plazos que establezca la reglamentación vigente será sancionado con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos por cada día de mora; sin perjuicio de tenerse por ciertos los hechos denunciados, salvo prueba en contrario.

ARTICULO 52°.- Podrá suspenderse temporariamente la habilitación otorgada, a // aquel personal que reiteradamente violara las normas vigentes o cuya conducta en el desempeño de funciones, hacia los usuarios o terceros, atentara contra la seguridad y el orden público. La medida no podrá extenderse mas allá de los DIEZ (10) años, y se graduará de acuerdo con la importancia de la infracción cometida y los perjuicios que ella hubiera causado a los usuarios, // los terceros, o sus bienes. Todo ello sin perjuicio de la sanción a que hubiere hecho acreedor el transportista responsable y de los derechos de los usuarios o terceros damnificados.

TITULO III

DE LAS PENAS POR INFRACCIONES RELATIVAS A LAS RELACIONES DE LOS

TRANSPORTISTAS CON LA AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 53°.- El desconocimiento de las atribuciones de la autoridad de aplicación o de sus agentes autorizados, el otorgamiento de trato de consideración a éstos agentes o la desobediencia a sus órdenes debidamente notificadas, serán penados, en cada caso, con multa de MIL (1.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. Igual sanción se aplicará a la comisión de actos que obstaculicen el cumplimiento de sus funciones. En todos los casos podrá aplicarse al personal responsable del acto u omisión la medida prevista en el art: 52°, cuando se cumplieren los presupuestos para ello.

ARTICULO 54°.- Se castigará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos por cada día de mora, al transportista / que no remitiera los datos u otros elementos requeridos por la /

autoridad de aplicación o lo hiciere fuera de los plazos establecidos al efecto. Igual pena será aplicada al transportista / que no pusiera en conocimiento de la autoridad de aplicación, / dentro de las 48 horas de producido, todo hecho ajeno a su voluntad que causara la alteración o supresión de cualquiera de / las modalidades del servicio que presta.

- ARTICULO 55°.- Se impondrá multa de DOS MIL (2.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos al transportista que, ante el requerimiento de la autoridad de aplicación o en cumplimiento de sus obligaciones, / presentare datos u otros elementos falsos o con errores inexcusables. Cuando esos vicios se verificaren en informaciones relativas a Balances generales, resultado de explotación, estadísticas o seguros, la multa será de CUATRO MIL (4.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos. Ambas infracciones podrán ser consideradas causales para resolver la caducidad del permiso.
- ARTICULO 56°.- La falta de comunicación a la autoridad de aplicación de las altas y bajas del material rodante será penada con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos, // por día de demora.
- ARTICULO 57°.- El transportista que, en ocasión de los accidentes que sufren / los vehículos de su flota, no remitiere las denuncias e informes que prevee la reglamentación vigente, será sancionado con / multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos por cada día de demora.
- ARTICULO 58°.- El incumplimiento de las normas que reglamentan proposición en horarios a la autoridad de aplicación, será reprimida con multa de DOSCIENTO CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos.
- ARTICULO 59°.- El incumplimiento de las citaciones emanadas de la autoridad de aplicación se sancionará con multas de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos por cada día de demora.

TITULO IV DISPOSICIONES GENERALES

- ARTICULO 60°.- La autoridad de aplicación podrá cuando las circunstancias del caso así lo aconsejen cambiar la sanción pecuniaria por apercibimiento o llamado de atención. Los actos u omisiones de los /// transportistas o su personal que transgredan disposiciones expresas de la autoridad de aplicación, que no tengan sanción específica en el presente reglamento, serán castigados con apercibimiento, llamado de atención, multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos, suspensión o caducidad del permiso otorgado, de acuerdo con la naturaleza y gravedad de la infracción.
- ARTICULO 61°.- Cuando un transportista incurriese en reiteradas infracciones y las multas aplicadas no hubieran logrado la normalización de la situación, demostrando su ineficiencia para tal fin, podrá resolverse, a juicio de la autoridad de aplicación y sobre la base de los antecedentes del causante, la suspensión o caducidad del permiso de que fuere titular, y, si el interés público en / juego lo aconsejare, la ejecución directa de las prestaciones, en la forma que prescriben las leyes vigentes. Podrá también declararse extinguido el permiso por inhabilidad legal del transportista. La suspensión de un permiso no interrumpirá el término de su vigencia.

ARTICULO 62º.- Las penalidades se graduarán, dentro de cada categoría, atendiendo, simultáneamente, a la importancia de la infracción y a las circunstancias en que se produjo el hecho. No habrá concurso /// ideal ni material de infracciones; se aplicará una pena por cada transgresión, atendándose esta como el acto u omisión, contrario a las normas vigentes, único y distinto en el tiempo y lugar de su comisión, e independiente de su autor material. El aparcamiento o llamado de atención podrá aplicarse cuando las faltas fuere leve y el infractor no fuere reincidente.

ARTICULO 63º.- En los casos en que la pena deba graduarse en función de la mora en que hubiera incurrido el infractor esta se computará a partir del día siguiente al vencimiento del plazo establecido para el cumplimiento de la obligación, y hasta el día en que se verifique el cumplimiento en que es producido el último informe de la Dependencia competente sobre la persistencia de la mora, en estos casos no será de aplicación el artículo 53º.

ARTICULO 64º.- Las penas se aplicarán a los transportistas, en todos los casos, excepción hecha de las medidas accesorias previstas por los artículos 26º, última parte; 40º, última parte; 43º última parte; 52º y 53º última parte. Los transportistas no podrán declinar en su personal la responsabilidad por las infracciones en que los mismos incurran.

SECCION II

DEL PROCEDIMIENTO

TITULO UNICO

ARTICULO 65º.- Los sumarios se iniciarán:

- Por informes de los distintos organismos de controlador de la Dirección General de Servicios Públicos o dependencias en que se hubieran delegado esas informaciones;
- Por actas o boletas de infracción labradas según las prescripciones del artículo siguiente, por el personal de fiscalización del organismo y mencionados en el inciso a) del presente;
- Por denuncias de las autoridades nacionales, provinciales o municipales; y
- Por denuncias de las empresas, transportistas de extraña jurisdicción y el público usuario.

ARTICULO 66º.- El agente que comprobare una transgresión labrará de inmediato / un acta o boleta de infracción que contendrán los elementos necesarios para determinar:

- El lugar, la fecha y la hora de la comisión de la infracción.
- La razón social o nombre y el domicilio, si fuese conocido, / del transportista imputado, y, en su caso, la identificación del vehículo utilizado;
- Las características fundamentales de la infracción.
- La disposición legal presuntamente infringida; y
- El nombre y cargo del agente actuante.

ARTICULO 67º.- Cuando se comprobare la comisión de un hecho que "prima facie" / se encuadrare en los extremos previstos por los Artículos 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35 y 40 del presente reglamento, los agentes intervinientes autorizados podrán ordenar preventivamente la desafectación del servicio del personal, vehículos o instalaciones fijas en falta, hasta tanto se cumplan a su respecto las prescripciones reglamentarias, y sin perjuicio de las personas que correspondiere aplicar por las infracciones verificadas.



ARTICULO 68º.- La Dirección General de Servicios Públicos analizará los informes, actas o boletas, y denuncias a que se refiere el Artículo / 65º, a fin de determinar la efectiva comisión o no de ellos violatorios de las leyes y reglamentaciones vigentes en la materia, procediendo, con tal objeto, a la acumulación de las pruebas y / constancias necesarias, mediante la documentación pertinente, // inspecciones in situ, declaraciones de las partes y personas involucradas o testigos de los hechos, y todo otro elemento de juicio que aporte el esclarecimiento del caso bajo investigación. / Podrá solicitar, asimismo, la colaboración de las reparticiones nacionales, provinciales o comunales pertinentes.

ARTICULO 69º.- Los transportistas deberán proporcionar obligatoriamente toda // aquella documentación que les fuere requerida por la instrucción para mejor proveer en las actuaciones sumarias,

ARTICULO 70º.- En todos los casos el procedimiento será de carácter sumario y / actuado, dándose vista a la parte imputada para que pueda hacer uso del derecho de defensa.

ARTICULO 71º.- El procedimiento, los plazos y las formalidades de los actos procesales se reglamentará por lo dispuesto por la Ley 1284 de procedimiento Administrativo y legislación complementaria.

ARTICULO 72º.- Las actas o boletas de infracción labradas conforme lo previsto por el Artículo 68º constituirán plena prueba de la responsabilidad del infractor, mientras no sea enervadas por otras pruebas; asimismo, sustituirán a la vista del Artículo 70º en todos sus / efectos, cuando expresamente otorgaren el plazo del Artículo 71º para la formulación de descargos y fuesen suficientemente notificadas al imputado.

ARTICULO 73º.- Demostrada la existencia cierta de transgresión y la ausencia, o, en su caso, producidos los descargos del imputado y recepcionadas las pruebas que se hubieren ofrecido, o vencidos los plazos legales sin haberse cumplido tales diligencias por culpa del Imputado, previo el dictamen legal que prevee el art. 98º de la Ley Nº 1284, se dictará resolución que correspondiere, sobreseyendo o sancionando al imputado.

ARTICULO 74º.- Se dispondrá el archivo de las actuaciones, por resolución fundada y mediante informe propiciatorio en los términos del Artículo precedente, cuando:

- a) Se compruebe la inexistencia de infracción.
- b) Las pruebas acumuladas no fuesen suficientes para demostrar / la comisión de falta o individualizar a los autores de una infracción comprobada. En este caso, no se fijará plazo de depuración, si subsistiera la posibilidad de arrimar a autos nuevos elementos de juicio determinados para el esclarecimiento del caso.

ARTICULO 75º.- Los recursos administrativos se regirán por lo dispuesto en el / Título VI de la Ley 1284. Con los escritos que interrogan recursos contra multas deberán acompañarse las respectivas boletas // que acrediten el depósito del importe de la sanción en la cuenta que se determine, requisito sin el cual se ordenará la devolución de los escritos presentados.

ARTICULO 76º.- A los efectos de la aplicación del presente Reglamento, los siguientes términos se interpretarán en la forma que se indica:

- a) AUTORIDAD DE APLICACIÓN: Comprende el Ministerio de Obras / Servicios Públicos; la Dirección General de Servicios Públicos sus organismos de fiscalización y contralor y las Reparticio-

nes Nacionales, Provinciales o Municipales expresamente autorizadas, actuando cada organismo dentro de las funciones que les sean específicas.

- b) TRANSPORTISTA: La persona física o jurídica, organizada o no en empresas, que preste servicios públicos de autotransporte sometidos a la jurisdicción de la Dirección General de Servicios Públicos, sea o no permissionaria.
- c) PERSONAL: Las personas físicas que cumplan funciones para el desarrollo de las actividades del transportista, sean o no / empleados en relación de dependencia, y mantengan relaciones con la autoridad de aplicación o el público usuario.
- d) MONTO DE LA MULTA: Este monto se obtendrá multiplicando el / valor del boleto mínimo de la escala tarifaria de los servicios públicos de autotransporte de pasajeros en la jurisdicción, vigente el día de la comisión de la infracción por la cantidad de boletos que corresponda, de acuerdo a la transgresión cometida. Para los casos de reincidencia se aplicará el doble de la correspondiente a la anterior infracción aún para el caso de que supere el máximo de la escala prevista.
- e) REINCIDENTE: Se considerará reincidente al Transportista que incurra en falta de igual tipo a la que motivó la primera infracción, dentro de los dos años contratados a partir de la fecha de haber cometido la primera. Los términos "INFRACCION" y "TRANSGRESION" tienen el mismo significado, al igual que / el vocablo "FALTA" utilizado en los Artículos 26º, 4º, 62º, 67º, y 74º del presente Reglamento con el alcance definido / en el Artículo 62º del mismo.
- f) Cuando la multa sea abonada en fecha posterior al acordado / en la intimación que se formule, se tomará como base el valor del boleto mínimo vigente a la fecha de pago.

ARTICULO 77º.- El importe correspondiente a las multas que se aplicarán será / depositado en la fuente FONDOS DE TERCEROS - RENTAS GENERALES / o/c. Contador y Tesorero de la Provincia, del Banco de la Provincia del Neuquén o la cuenta que designe la Tesorería.