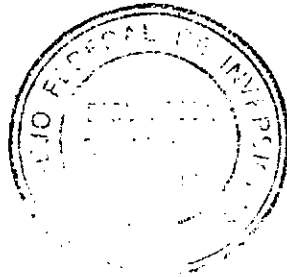


0
432
F19
I

32404



ENTREGA PARCIAL PRIMERA ETAPA CONTRATO SUSCRITO CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
Y EL DR. NELSON A. FISCHER EN FECHA 5 DE JULIO DE 1993.-

* FECHA COMIENZO 19 DE JULIO DE 1993.

* FECHA ENTREGA PARCIAL 1ra ETAPA 19 DE SEPTIEMBRE DE 1993

* TEMARIO 1ra. ETAPA (PLAN DE TRABAJO ANEXO I)

I. Recopilación y Análisis de Antecedentes.

II. Descripción del Marco Legal.

III. Formulación de las Bases Para un Anteproyecto de Ley
Provincial de Transporte.

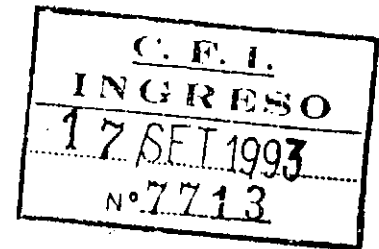
IV. Análisis de la Posibilidad de Incluir Normas
Referentes al Transporte Fluvial, Lacustre, Aéreo y Ferroviario.

0/002
F19
I

NELSON A. FISCHER Y ASOCIADOS
ABOGADOS

Buenos Aires, 17 de septiembre de 1993

Señor Secretario General
del Consejo Federal de Inversiones
S / D



Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de presentarle la primera entrega del trabajo encomendado para la Provincia de Neuquen, referente al Transporte Terrestre Automotor; Contrato suscripto el 5 de julio de 1993, y comenzado a ejecutar el 19 del mismo mes.

El tiempo previsto para la primera parte, conforme al Anexo del Contrato se estimó en dos (2) meses.

Por lo tanto hago entrega de cuatro ejemplares en el tiempo y forma previstos, sometiéndolo a su consideración.

Saludo a Ud. atentamente

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

En primer lugar cabe caracterizar la tarea de esta primera etapa que me ha sido encomendada:

Tales cometidos surgen del ANEXO I, Plan de Trabajos, puntos 1, 2 y 3, que coincide con el Cronograma, ANEXO IV, Puntos 1, 2 y 3, ambos del Contrato suscrito con el Consejo Federal de Inversiones (C.F.I.).

I. Recopilación y Análisis de Antecedentes.

II. Descripción del Marco Legal.

III. Formulación de las bases para un Anteproyecto.

IV. Posibilidad - Lacustre, Aéreo, Ferroviario -

I. RECOPILACION DE ANTECEDENTES Y ANALISIS

RECOPILACION 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 Decreto .

* Ley Provincial de Terminales de Omnibus.

* 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 de Neuquen.

Sin perjuicio de tomar como referencia ciertas políticas que se encuentran esbozadas en documentos internos que promueven políticas, entendemos que la tendencia política 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
 , 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 cincuenta (50) 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 no 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 tres 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.
- 3) Por cumplimiento de un tráfico libre de más de 50 km., si ya es permisionario de un servicio público. Puede competir en la línea de un Servicio Público ya existente.

Aquí es evidente que hay una por lo menos 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 permiso 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 de Neuquen, la modificación de la Ley 482, incluye un primer paso para la atención de las Líneas de baja rentabilidad, permitiéndolo por el artículo 8vo. 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. REGIMEN 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 Órgano 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 también 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."

A los efectos de su mejor comprensión, se acompaña como complementario a este análisis la transcripción de la Ley 21844.

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 la 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 de 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 le 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 de 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.

Por ello se transcribe a continuación el texto de la Ley 21844 que entiendo garantiza los derechos individuales consagrados por las Constituciones y por el Pacto de San José de Costa Rica.

D. Regulación del Tránsito y del Transporte Automotor.

Decreto 692/92.

La Legislatura de la Provincia de Neuquen ha adherido a la aplicación de esta norma, de conformidad a la previsions 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) Fluidez 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 autodemomina 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 de 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 consiste 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 de 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:

1ro.- Reglas para el transporte de pasajeros y carga, que constan en el 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 de 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 está desregulando, mientras que correctamente el Decreto 1494/92, sólo se remite al Código de Comercio en el que se regula el Contrato de Transporte.

Ovviamente 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 maximos 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 lro. de enero de cada año, en este caso el lro 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 (Comisiones, 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 de Neuquen, 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 incluída 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 complementaríá 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.

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

vi
gente.

Parece hasta molesto, que nos referiramos en cada aspecto 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 traves de la unificación o complementación de los procedimientos.

Se clasifican los Servicio 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 cincuenta (50) 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 rígidass 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 cincuenta (50) 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

de 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.

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.

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.

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 pueden los recursos y la apelación ante los Organos Judiciales.

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

Formulación de las bases para un Anteproyecto

A. 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 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, sin un derecho cierto que lo respalde, todo lo cual trae inseguridad jurídica:

B. Proyecto de Ley

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 Neuquén; 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.

C. 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.

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

lro.- Ambito de Aplicación y Autoridad de Aplicación

Este aspecto se desarrolla en los primeros cuatro artículos.

El artículo lro. expresa que el ámbito es el de la provincia.

Establece tres (3) excepciones:

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

b) Los servicios prestados entre éjidos 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 1ro. 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 1ro., 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.

2do.- 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 11 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.

3ro.- 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 estén 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.

4to.- 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.

a) En primer lugar la Ley no define el concepto de Servicio Público, 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.

5to.- 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 21, la renovación automática de los permisos vigentes, agregándole a dicho artículo un párrafo 2do.

"La renovación de los permisos no tendrán 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 exija. Cumplido los mismos, se producirá la renovación desde la fecha determinada en el párrafo anterior."

6to.- 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 Tráfico 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 espontaneamente, 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 espontaneamente 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.

En este punto es necesario tener en cuenta que en un nuevo proyecto de ley habria que preveer que cuando se efectúe un servicio público el transportista debe integrar el 2% del valor total del parque automotor, cuestión esta que no se encuentra regulada.

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

El Proyecto Reglamentario no prevé lo considerado más arriba respecto a la integración del 2% de los servicios de tráfico libre que compitan con servicios públicos, aspecto este que a nuestro criterio debe regularse expresamente en este proyecto.

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.

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 tres maneras": en forma directa, cuando no hay más interesados, por Licitación Pública, cuando hay más interesados que el servicio a cubrir y por el 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, practicamente 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.

Los permisos vigentes es una norma transitoria, a la que 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:

a) Graves deficiencias en los servicios por infracciones comprobadas.

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

El Proyecto de Decreto Reglamentario expresa que no se renovarían 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.

E. PROPUESTAS PARA UN PROYECTO DE LEY DEFINITIVA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

lro) 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 estas 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 expuso en el punto D de este título 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 incluida en un Proyecto de Ley, porque es meramente reglamentaria.

c) Calidades técnicas.

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 Tráfico 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 incluir este punto. 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.

ANEXO NORMAS

(INCLUYE ALGUNAS DE LAS NORMAS BASICAS CONSULTADAS)

LEY PROVINCIAL Nro. 2027/93

- [illegible]

- Artículo 7mo: Cuando se otorguen, renueven, amplien, reduzcan o modifiquen concesiones de explotación de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros, los administradores 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 8vo.- 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 modificación de circunstancias siguientes:

- a) Incumplimiento de las obligaciones por incumplimiento cometido;
- b) Que la empresa haya incurrido en reiterados accidentes culpables que evidencien verdadera peligrosidad.

- Artículo 9no.- Los permisos no tendrán carácter de exclusividad. La autoridad de aplicación deberá implementar los servicios que tiendan a cubrir necesidades colectivas o cumplir las funciones de los servicios ya existentes; procediendo a otorgar los correspondientes llamados a licitación pública o privada de acuerdo a las características del servicio a conceder.

Artículo 10mo.- Derogado.

Artículo 11ro.- La obligación de los permisionarios:

- a) Aceptar el transporte de personas y efectos que se les autorice a conducir sin aceptar penalidades;
- b) No cobrar una tarifa superior a la máxima establecida en cada caso por la autoridad de aplicación;
- c) Realizar el transporte con los recaudados, horarios y condiciones autorizadas;
- d) Suministrar al Poder Ejecutivo los datos estadísticos que le sean requeridos sobre la marcha financiera de la empresa;
- e) Despejar 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 los tarifas serán incrementadas mediante adicional, o en otros casos con descuento a este rubro. Dentro los treinta (30) días de concedido el permiso se comprometerá entregar a la autoridad de aplicación;
- f) No utilizar las unidades para otro uso 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 a los agentes de policía uniformados y a los escolares de zonas rurales hasta el punto de recambio 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 fijas.



- 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 12do.-** Los servicios de transporte de pasajeros estarán sujetos a las siguientes disposiciones:

- a) Todo podrá ser realizado a través de omnibuses, micro-omnibuses o colectivos, según las siguientes características:

- Colectivos: vehículos con capacidad mínima de nueve (9) pasajeros.
- Micro-omnibuses: vehículos con capacidad de hasta cuatro (4) personas.
- Omnibuses: vehículos con capacidad mayor a los vehículos anteriores.

- 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, 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 estay destinados y habilitados a ese efecto.

— **Artículo 13ro.-** Los permisos no podrán ser negociados, transcritos, cedidos o terceros, ni los permisionarios autorizados con otros, atendiendo a expresa, con consentimiento y presencia del Poder Ejecutivo, a través de la autoridad de aplicación.

La transigencia o arrendado 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 insuficientemente insuicientes para la demanda real de transporte la autoridad de aplicación autorizará nuevos proveedores para la explotación de estos servicios, fijándolos en forma pública o privada, se deberá permitir la participación en la explotación del proveedor existente, en ningún tipo de propiedad o porcentaje para el otro.

— **Artículo 15to.-** Los concesionarios podrán solicitar la reducción parcial del servicio cuando la demanda real de transporte de pasajeros o carga lleve al crecimiento por ciento de los espacios normales, dato que deberá concordar con la estadística administrativa, y corresponderá a la repartición correspondiente informar al Poder Ejecutivo para su resolución, la conveniencia y oportunidad de la reducción solicitada. No podrá generarse

deberá una reducción menor 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 o todo estado de conservación y circulación, además de los necesarios para el mantenimiento. Excepto el caso del concesionario de un solo vehículo, toda empresa deberá tener por lo menos una unidad de repuesto.

— **Artículo 17mo.-** Las concesiones serán declaradas caducas por el Poder Ejecutivo:

- a) cuando se extinga la inscripción 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 suspendan, en forma definitiva o incompleta, por los resultados dentro del término de tres (3) días de la segunda infracción;
- c) cuando se suspendiere 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 adición del excedente, cuando no hubiere sido previsto en la autorización respectiva;
- j) por adición o modificación de unidades de los tipos o patentes no autorizadas;
- k) por expiración.
- En los supuestos b) f) y g) podrá otorgarse, por autoridades designadas por el Poder Ejecutivo, la concesión, a plazo no mayor que los servicios han sido suspendidos, dentro de los treinta (30) días de producido el hecho, con voluntad de conformidad con la explotación de la concesión.

La declaración de caducidad forzará a pagar la pérdida del depósito de garantía y, además, la multa fijada por el término de cinco (5) años para por los servicios de transporte en la jurisdicción provincial.

DE DESREGULACION DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS

OFICIO N.º _____

BUENOS AIRES, de _____ de 1993.

VISTOS:

La Ley Provincial N.º 482/65, la Ley Provincial de Desregulación de la Economía N.º 2027/93, la Ley N.º _____, modificatoria de la Ley N.º 482/65, el Decreto del P.E.H. N.º 953 del 15 de junio de 1992 reglamentario de la Ley N.º 123/60, y

CONSIDERANDO:

Que mediante la Ley N.º 2000 / 92, se ha iniciado un proceso de desregulación de la economía provincial, tendiente a facilitar las tareas que obstruían la expansión económica, facilitar las inversiones y generar una adecuada asignación de recursos;

Que el Gobierno Provincial ha emprendido un amplio programa de transformación del sistema provincial de transportes, tendiente a racionalizar la oferta de servicios, expandir las inversiones y disminuir los costos, en la perspectiva de contribuir al mejoramiento de la competitividad de la economía y al mejoramiento de la calidad de los servicios;

Que en tal sentido, resulta oportuno adoptar el régimen del transporte terrestre de pasajeros a los principios de apertura y competencia que ha implementado el Gobierno Provincial en otros sectores de la economía y el transporte, con el objeto de asegurar la armonización de los distintos componentes del sistema;

Que la tutela del interés general requiere la armonización de los registros, la revisión de los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad del transporte, con el objeto de asegurar, especialmente, la necesaria certificación de los vehículos, el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial y el respeto por parte de los transportistas de las normas relativas al control mecánico y de seguridad de los vehículos;

Que en el marco de la Ley Provincial N.º 482/65 y su modificatoria N.º _____, se impone la implementación de un régimen moderno para el transporte automotor de pasajeros, que permita la organización de servicios en libre competencia, el mejoramiento de la oferta, la cantidad y calidad, fortaleciendo las vinculaciones entre las distintas regiones de la Provincia, sin perjuicio de la garantía de una adecuada suspensión y fiscalización de los servicios;

Que el presente decreto aprobado por el presente, permitirá a todas las empresas establecidas en la Provincia y a las que se incorporen en el futuro prestar servicios libremente en todos los recorridos, garantizando asimismo la continuidad de los servicios públicos en aquellos recorridos que determine la autoridad de aplicación.

Que el presente decreto aprobado por el presente en materia de transporte de pasajeros permite armonizar las obligaciones del servicio público con un sistema de servicios de trabajo libre concurriendo los principios de libre competencia y tutela del interés general.

Que el presente decreto determina las modalidades de prestación de los servicios turísticos, tendiendo al mejoramiento de los mismos con el objeto de satisfacer el importante potencial con que en este campo cuenta la Provincia.

Que el establecimiento de un Registro Provincial de transporte de Pasajeros, permitirá controlar y regular su desarrollo, controlando racionalmente el uso de recursos y evitando la superposición de trámites y requisitos.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades otorgadas por Ley Provincial No. 4827/65 en su artículo 1º.

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DEL BUENOS AIRES

DECRETA:

ARTÍCULO 1º

DEL ESTUDIO GENERAL

ARTÍCULO 2º DEL ESTUDIO GENERAL

El presente decreto se aplicará al transporte automotor de Pasajeros por carretera, que se desarrolla en el ámbito de la jurisdicción provincial, que comprende el transporte intermunicipal entre las distintas localidades de la provincia, excluyendo de la aplicación del presente aquellos servicios de transporte de personas que se desarrollan exclusivamente en los viajes en buses de las distintas Municipalidades de la provincia, salvo en los casos de tipo local en el ámbito de la Ley No. 12.441, cuando se trate de municipios colindantes.

ARTÍCULO 3º DEL ESTUDIO GENERAL

La Dirección Provincial de Transporte del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de Buenos Aires, será la autoridad de aplicación del presente Decreto.

ARTÍCULO Segundo. - COORDINACIÓN:

La autoridad de aplicación del presente podrá coordinar con las autoridades municipales de la provincia la implementación de este reglamento, de forma de lograr una más eficiente organización o implementación de los servicios de transporte intermunicipal provincial, a través de la modificación y/o complementación de procedimientos, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

ARTÍCULO Tercero. - DEFINICIONES:

El transporte automotor definido en el artículo primero, se clasifica en:

- a) Servicio Público.
- b) Servicio de Tráfico Libre.
- c) Servicios Privativos.
- d) Servicios de transporte para el turismo.

CAPÍTULO II

REGISTRO PROVINCIAL

ARTÍCULO Cuarto. -

Corresponde al Registro Provincial del Transporte de Pasajeros por automotor, los dicho registro quedarán incorporados:

- 1º Los prestadores que realizan transporte dentro del régimen de Servicio Público y de Tráfico Libre de carácter intermunicipal provincial.
- 2º Los prestadores del Servicio Privativo y del transporte para el turismo, con la excepción de los casos de dichos servicios.

ARTÍCULO Quinto. - PROCEDIMIENTO DE INCORPORACIÓN:

La autoridad de aplicación de la presente ordenará, mediante la presente, a los interesados en el Registro Provincial de los transportes, prestadores de servicios de transporte automotor, que presenten al organismo correspondiente, con carácter Público, Privativo de Tráfico Libre, Servicios Privativos, Servicios de transporte para el turismo.

CAPÍTULO III

DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

ARTÍCULO Sexto. - REQUISITOS:

Los operadores de los servicios de transporte por automotor de Pasajeros, sean personas físicas o jurídicas, deberán cumplir los requisitos que se detallan en los artículos siguientes.

ARTICULO 9vo. - PERSONAS FISICAS:

Las PERSONAS FISICAS deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a): Estar inscritas en la matrícula del Registro Público de Comercio.
- b): Estar inscritas en los organismos competentes y previsionales pertinentes.
- c): Poseer domicilio real en la provincia.

ARTICULO 10vo. - PERSONAS JURIDICAS:

Las PERSONAS JURIDICAS deberán constituirse adoptando los tipos societarios establecidos en la legislación mercantil, sea sea como sociedades de personas, de capital o cooperativas, debiendo estar radicadas en el territorio provincial.

Las filiales transitorias de empresas no deberán satisfacer los requisitos previstos por la Ley Nro. 12.469 en materia.

ARTICULO 11vo. - ARTICULO 9vo. b):

En el caso de transporte de pasajeros, el contrato con el titular o el estatuto societario deberá incluir como cláusula esencial la explotación del transporte por automotor, en general, la explotación de la prestación de servicios que corresponde al transporte de personas.

ARTICULO 12vo. - ARTICULO 9vo. c):

Las empresas de transporte de pasajeros pueden realizar transporte de cargas y correspondencia en los correspondientes vehículos a tal efecto en los mismos vehículos de transporte de pasajeros de acuerdo a la reglamentación que establezca la autoridad de aplicación del presente concordando con la SUBSECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y LABORES Y SERVICIOS PUBLICOS.

ARTICULO 13

ARTICULO 14vo.

ARTICULO 15vo. - ARTICULO 16vo. b):

El conductor de los vehículos que prestan los servicios de transporte por automotor deberá observar las disposiciones generales en materia de tránsito que rigen a nivel nacional, y 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 IVto. - 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 Neuquén, 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 apócrita cuya posesión esté en virtud de comodato, alquiler o compraventa con reserva de dominio. La autoridad de aplicación no podrá establecer pertenencias del parque móvil que deban ser de propiedad del prestador del servicio, cualquiera sea la modalidad de éste.

TITULO V

TRANSPORTE DE PASAJEROS

CAPITULO I - DEFINICIONES

ARTICULO Ito. - SERVICIO PUBLICO:

Constituye servicio público de transporte de pasajeros, todo aquél 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 ordenamiento de permisos, en la determinación de recorridos, frecuencias, horarios, tarifas máximas, y en la fiscalización y control de los mismos.

ARTICULO IIto. - SERVICIO DE TRANSPORTE:

Los servicios de transporte libre son aquellos respecto de los cuales no existe ni intervención alguna respecto de la programación de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios y tarifas, políticas de los vehículos y condiciones o modalidades de tránsito.

Los transportes que realicen un servicio público, en un recorrido que supere los límites administrativos, en las condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, podrán realizar servicios de transporte libre sobre cualquier recorrido, inclusive en competencia con servicios públicos.

ARTICULO Ito. - SERVICIO DE TRANSPORTE PARA TURISTAS:

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

Se entiende por programación turística un servicio complementario de transporte y alojamiento, al que puede agregarse excursiones complementarias, alquileres quincenas, servicios gastronómicos u otras prestaciones relacionadas al turismo.

ARTÍCULO 150.- LISTA DE PASAJEROS:

En los servicios para el turismo deberán llevarse por lista exclusivamente pasajeros destinados a realizar la promoción turística. No podrán transportarse pasajeros que no requieran el boleto de ida y de vuelta con devolución pagamente.

ARTÍCULO 151.- SERVICIO PÚBLICO:

Es aquel que presenta características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las reglamentaciones que establezca la autoridad de aplicación.

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

ARTÍCULO 152.- PERMISOS TURÍSTICOS:

ARTÍCULO 153.- PERMISOS:

La explotación del servicio público de transporte ante actos de pasajeros, será autorizada a través de un permiso previo, que deberá cumplir con el plan de tránsito.

La autorización de un permiso de explotación de servicio público, implicará para el permisionario la obligación de prestar los servicios en las condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, la permitirá asumir, a su libertad de contratación, a la explotación de cualquier servicio de tráfico libre de pasajeros provinciales.

ARTÍCULO 154.- OBLIGACIÓN DEL PERMISO:

La autoridad de aplicación podrá adscribir en cada permiso, el "compartimento de pasajeros", horarios y capacidad de transporte, de acuerdo a las características descriptas en el artículo 151, en función de las demandas de transporte.

ARTÍCULO 155.- MODIFICACIÓN PERMISOS:

Los permisos para la explotación de servicios de pasajeros de carácter regular que se emitan en virtud de los que se autorizarán de la autoridad de aplicación, podrán ser modificados en sus condiciones, con excepción de la capacidad de transporte, a partir de la entrada en vigencia del presente, por el Consejo de Transito de la Provincia.

ARTÍCULO 156.- RENOVACIÓN DE LOS PERMISOS:

Los permisos podrán ser renovados por un período igual al 50% a su vencimiento, salvo que la autoridad de aplicación considere fundadamente que existen causas que justifiquen la caducidad o la renovación.

ARTICULO 25to. - 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 o no de un permiso sobre un mismo trayecto.

ARTICULO 26to. - OTORGAMIENTO DE PERMISOS:

La autoridad de aplicación otorgará los permisos para la explotación de servicios públicos a los transportistas que cumplan los requerimientos establecidos por el presente, aquellos que se otorgaron respecto del servicio público a otorgar, cuando cumplieron que las necesidades del transporte así lo requirieran.

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 licitación pública en aquellos casos en que la autoridad de aplicación lo considere conveniente.

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

ARTICULO 27to. - REDUCCION:

Una vez otorgado el permiso el admisor deberá cumplir con el deber de reducir la aceptación del mismo dentro de los 45 días hábiles siguientes a la notificación fehaciente por parte de la autoridad de aplicación sobre el otorgamiento de dicho permiso de explotación.

ARTICULO 28to. - REGISTRO DE PERMISOS:

Según obligación de los permisionarios, los permisos otorgados en el ámbito de la Ley Provincial de Transporte,...

ARTICULO 29to. - OTORGAMIENTO DE PERMISOS:

ARTICULO 30to. - OTORGAMIENTO DE PERMISOS:

Los transportistas de servicios públicos podrán solicitar los servicios de transporte público cualquier recorrido de una dirección Provincial, previa comunicación a la autoridad de aplicación, con un plazo no menor a los 45 días hábiles corridos antes de la iniciación de los nuevos servicios.

La comunicación realizada en la forma y el tiempo establecido, en tirá los efectos de una autorización automática respecto de la comunicación, 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 interviniera los transportistas.

En dicha conformidad, el transportista deberá informar sobre los servicios que desea 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 desarrollará sus prestaciones, especificando la cantidad de asientos y las comodidades o servicios que se prestan a bordo. En dicho vehículo deberá indicarse la Aduana adscrita 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 los servicios y tarifas de los distintos servicios y prestadores.

ARTÍCULO 23º.- PUBLICIDAD:

Toda modificación en cualesquiera de dichas especificaciones, deberá comunicarse a la autoridad de aplicación con una anticipación de TREINTA (30) días corridos.

La suspensión de los servicios, será comunicada con una anticipación de TREINTA (30) días corridos, en su debidamente fundamentada a los usuarios en los lugares de venta de pasajes.

ARTÍCULO 24º.- DERECHO DE PUBLICIDAD:

El costo de cualquier publicación, manifestada a la autoridad de aplicación al público en general, de perforaciones de prestaciones o de recorridos, los servicios de tráfico libre, deberá ser abonado al Estado de acuerdo al artículo 23º.

ARTÍCULO 25º.- RESPONSABILIDAD:

Los prestadores de los servicios de transporte, deberán suministrar la información estadística y operativa de los servicios que realizan, de conformidad a los planes que elaborará la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 26º.- SERVICIO DE TRÁFICO LIBRE DE CAPACIDAD EXCEPCIONAL:

Los servicios de tráfico libre pueden otorgarse a prestadores "voluntarios" o con incentivos, que aumenten o disminuyan según la variación de las demandas del mercado durante determinados períodos del año; para lo cual los transportistas deberán comunicar expresamente el plan de transporte referido a dicho prestador, quedando excluido del alcance del deber de conformidad.

ARTICULO 11. SERVICIOS ESPECIALES

ARTICULO 11.1. Adm.

Se considerarán servicios especiales aquellos en los que los vehículos respondan en un todo a lo establecido y contemplado en la Resolución Hec. 15.011-S. y en su Hec. 14 de la Secretaría de Transporte de la Nación, y a las regulaciones vigentes, a su vez, basados en el futuro sobre el particular.

ARTICULO 11.2. Viales. SERVICIOS ESPECIALES

Las empresas de Transporte Público y/o Especializado 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.

ARTICULO 11.3. SERVICIOS ESPECIALES

ARTICULO 11.3.1. SERVICIO PARA VIAL

Para realizar servicios de transporte para el interno en todo el territorio de la provincia, se requerirá la autorización previa de la autoridad de aplicación de la provincia. La cumplimiento de la disposición por el Hec. 15.011-S. de la Secretaría de Transporte de la Nación.

ARTICULO 11.3.2. SERVICIO PARA VIAL

Las empresas de transporte para el interno podrán cobrar libremente los recorridos, tarifas, modalidades, etc. para estos servicios, continuando de los servicios que prestan.

ARTICULO 11.3.3. SERVICIO PARA VIAL

Las modalidades de transporte para el interno, podrán ser:

a) El servicio comprende el traslado de pasajeros entre el punto de partida y el punto de destino, por un solo trayecto, por otros medios, los tiempos de hospedaje, en el punto de destino.

b) El servicio comprende el transporte de pasajeros en un vehículo que permanezca a disposición exclusiva de estos, durante todo el transcurso del viaje, desde la salida y hasta el arribo al punto de destino. El conductor puede permanecer durante el transcurso del servicio, en la medida en que el mismo tenga en su totalidad un igual punto de destino. En su retorno, el conductor puede disminuir por descenso de personas que lo requiera. Las DGS (2) últimas circunstancias deben estar expresamente previstas antes de iniciar el viaje.

c) **RECEPCIÓN:** 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 esa actividad.

d) **TRANSPORTE:** Es aquella que tiene lugar cuando la unidad que transporta el contingente, después de arribar a un punto de destino, representa o con otro contingente que haya sido transportado por la empresa responsable del vehículo, contratado el servicio con igual apoyo de viáticos, en itinerario o enba.

e) **REPOSICIÓN:** Es aquella en la cual las unidades tienen un recorrido "predeterminado" establecido como de interés turístico, donde podrán permanecer o pasar, interrumpiendo el viaje por un lapso que no exceda la duración total del circuito, pudiendo trabajar por partida o integrando el tiempo del recorrido.

DEFINICIONES:

Las empresas de transporte por carretera para el turismo se clasifican en:

a) **RECEPCIÓN:** Es el resultado en forma de actividades en el momento del arribo enba.

b) **TRANSPORTE:** Aquel que, partiendo del comienzo del contingente al punto de partida, continúa en el ba del mismo o de otro, ya sea en un modo o en la programación turística, pudiéndose efectuar en un enba, en otro o en ambos.

c) **REPOSICIÓN:** Es el resultado para atender a programaciones turísticas, pudiéndose efectuar en un enba o en otro, enba o en otro, como en itinerario o enba.

d) **RECEPCIÓN:** Es realizado por un ba o por un enba de viajeros para el traslado de los autobuses, los o beneficiarios, ya sea con vehículos propios o contratados.

Las empresas de transporte turístico podrán realizar otras modalidades de transporte, dentro o fuera del territorio de destino, de las necesidades del servicio que presten.

ARTICULO 34vo. - TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Las empresas de transporte de pasajeros, inscritas en el Registro Provincial, que presten servicios públicos o colectivos, podrán prestar servicios turísticos de acuerdo a las modalidades previstas en el presente reglamento, a cuyo efecto solo deberán comunicar tal decisión a la autoridad de aplicación.

ARTICULO 35vo. - 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 partidas y regreso.
- c) Itinerario que origina el viaje.

TITULO VI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS.

ARTICULO 36vo. - VALIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS.

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

ARTICULO 37vo. - DESTINO DE LOS FONDOS.

El destino del 5% correspondiente por concepto sobre las cedentes fiscales, antes de que haya recaudación, será el de la Ley 2017/83, modificatoria del artículo 11ro. inciso c) de la Ley 382/80, se efectivizará exclusivamente en aquellas deudas asumidas por el Ministerio de Salud y Acción Social, y destinadas a cubrir necesidades de transporte automotor de pasajeros de grupo social. Quedarán excluidas, de tal manera, todas las deudas inherentes de la Ley que emitan los organismos autorizados para el personal en concepto de Comisiones de Servicios, Funciones especiales, etc., las que serán abonadas a la empresa prestataria al locatario por cuenta de su valor.

ARTICULO 38vo. - INSPECCION, CLASIFICACION Y REGISTRO DE LOS VEHICULOS.

El transporte turístico a que hace referencia el artículo 1o. ro. de la Ley 2017/83, modificatoria del artículo 11ro. inciso c) de la Ley 382/80, se limitará a los vehículos que tienen la responsabilidad y/o concuerdan a establecimientos escolares obligados, fuera de los ejidos Municipales.



ARTICULO 4to.

La autoridad de aplicación elevará a consideración del Poder Ejecutivo Provincial, dentro de los NOVENA (9) días de entrada en vigencia del presente, un proyecto de régimen de penalidades que se adecuen a las partes del presente Decreto.

ARTICULO 5to. =

Los transportistas podrán realizar las comunicaciones exigidas en el presente régimen, así como los trámites en general, mediante el uso de correos o otros medios, según lo determine la autoridad de aplicación, o a través de las autoridades o organismos municipales de acuerdo a lo establecido en el artículo 2do. de este Decreto.

ARTICULO 6to. =

Deróganse toda norma o resolución que contradiga con esta Ley y al presente, se opongan al mismo.

ARTICULO 7to. =

Invítase a los municipios a adherir en forma total o parcial a los principios del presente Decreto.

ARTICULO 8to. =

De forma.

Se.



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 reconocida en la Ley 1920.

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 eficientización 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 desempeña 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 JORGE NATTA VERA
Secretario
H. Legislatura del Neuquén

FEDERICO GUILLERMO BROLLO
Vicepresidente 1° a/c. Presidencia
H. Legislatura del Neuquén



LEY 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, cualesquiera 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 facultan 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.

Derógase 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 actúen 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 determina 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 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.

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 BROLLO
Vicepresidente 1º a/c. Presidencia
H. Legislatura del Neuquén

Art. 4° — El Poder Ejecutivo nacional recamentará la presente ley dentro de los 30 días de la fecha.

Art. 9° — Comuníquese, etc.

Sanción y promulgación: 6 abril 1967.

LEY 15.231. — Expropiación de un terreno ubicado en Estación Metán, provincia de Salta.

LEY 15.232. — 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 25) 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 14.314 (XIX-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 12.316 (1920-1940, 699) y 12.355 (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 25) 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 14.314 (XIX-A, 1° 47°).

Atento: Que el art. 24 párrafo 6 de la aludida 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 emitirse 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° — Manténganse las autorizaciones oportunamente otorgadas por leyes 12.316 (1920-1940, 699) y 12.355 (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 aún 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 14.314, 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 S. Costa Méndez.

LEY 15.233. — 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 prestatarios 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 otorguen 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 autoricen 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 fiscalización y control de la Secretaría de Estado de Transporte.

Art. 3° — La Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte se fija entre más 7000 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 de Transporte registrará 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 aquélla, los recargos 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 propicia 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 12.346 (1920-1940, 788) 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 prestatarias de servicios públicos de autotransporte por calles y caminos.

dados sobre la tasa adeudada, y para causar suficiente para disponer la paralización de los servicios o resolver la capacidad 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	40%
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 merceden circunstancias excepcionales debidamente justificadas, eximir en todo o en parte la obligación de abonar los recargos.

Art. 8°.—El cobro de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte y recargos se hará por la vía de apremio establecida en el título XXV de la ley 50 (1852-1880-1911), 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 nacionales y supedita la extensión 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 exiguo 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,

calles y caminos, con relación a las vigentes 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 destinaron 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

solo 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 calles 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 permitidas o de terceros cuando por cualquier título o relación jurídica ésta 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 1920-1941, 1761, excepto las que adeuden aquellas empresas que paguen exclusivamente ese impuesto, 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 Fijación para que sea destinado a fin que indique 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°.—Deroguese a partir del año 1967 los decs. 11.616/44 [IV, 231] y 9146/45.

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 de 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 propicia 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. 303/59, el régimen de aplicación es el del pago de hasta 5 años de retroactividad en los beneficios que se otorgan o en los reajustes peticionados, 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.

Lev. 12.314 — Expropiación de terrenos ubicados en la Capital Federal (B. O. 14 IV 67).

Lev. 12.335 — Instituto Municipal de Previsión Social: aplicación del régimen de prescripción fijado por el art. 30 de la ley 14.750 en el pago de retroactividades (B. O. 12 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 14.370 (XIV, A, 171).

Art. 2° — Comuníquese, etc.

Sanción y promulgación: 7 abril 1967.

Lev. 12.336 — Ley orgánica del Servicio Penitenciario Federal (B. O. 11 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 en los trámites, ya que la mera solicitud interrumpe la prescripción, sino por tardanza imputable al interesado en solicitar su beneficio o reajuste.

Atento al estado actual de las disponibilidades 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 resulta 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 14.370 (XIV-A, 171).

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 14.515 (Estado del Servicio Penitenciario de la Nación [XVIII-A, 150]).

En virtud de ello, y a fin de coordinar esa labor con las tareas previstas en el "Pro-

país el señor Primer Ministro de JAMAICA, Honorable Percival J. PATTERSON y miembros de su comitiva, lo acompañado 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 Percival 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 Archivos — MENEM — Guido Di Tella.

HUESPEDES OFICIALES

Decreto 2658/92

Convalidase el tratamiento acordado a una Senadora del Commonwealth de Australia y miembros de su comitiva.

Rs. As., 29/12/92

VISTO la vista 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 acompañado por el MINISTERIO 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 Archivos — MENEM — Guido Di Tella.

TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Decreto 2073/92

Apruébase el Régimen de Penidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional.

Rs. As., 29/12/92

VISTO, el Expediente N° 3949/92 del registro de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, las Leyes N° 12.346 y 21.844 y los Decretos N° 3106/91, 1028/92, 954/92, 1149/92 y 1491/92, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 13 de la Ley N° 21.844 dispone que el PODER EJECUTIVO NACIONAL reglamentará el régimen de las sanciones previstas en sus artículos 1º y 2º.

Que en virtud de ello se dictó el Decreto N° 698/79 por el cual se aprobó el Reglamento de Penidades vigente.

Que las disposiciones contenidas en el Decreto N° 698/79, introdujeron nuevas pautas al sistema de transporte sobre la base de establecer un régimen que se ajustara por una mayor desregulación y flexibilización en materia de prestación y operación de servicios, promoviendo de ese modo un mayor nivel de competitividad.

Que, como consecuencia de ello aparecen nuevas hipótesis y supuestos que obligan a reformular el reglamento de penidades 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 incorporadas por el Decreto N° 698/79.

Que por otra parte, mediante el Decreto N° 1494/92, se dictaron nuevas complejidades para la desregulación 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 contravencionales por infracciones cometidas en la operación de tal modalidad de transporte, y las sanciones a que estarán expuestos.

Que mediante el Decreto N° 1149/92 se determinó el mecanismo de persecución de valores tardados 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 inobservancia 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, contemple adecuadamente el interés público, que se verificará en la rápida aplicación de sanciones en el caso de infracciones cometidas, circunstancia que además ejerce un eficaz efecto correctivo al desalentar para el futuro la comisión de nuevas conductas transgresoras.

Que por lo tanto procede dictar el nuevo régimen de Penidades.

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 — Apruébase el Régimen de Penidades 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 Archivos — MENEM — Domingo F. Cavallo.

REGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCION A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLEMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE JURISDICCION NACIONAL

SECCION 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 de las transgresiones no podrán derivar en su persona la responsabilidad por las infracciones en que el mismo incurra.

ARTICULO 2º — Se sancionará con apercibimiento, multa, suspensión o caducidad de los permisos, autorizaciones, habilitaciones o inscripción en el Registro Nacional, con las accesorias de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción, cuando así corresponda 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 o 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 accesoria de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción, en su caso:

a) Las infracciones a las disposiciones vigentes en materia de equipamiento 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 caducidad del permiso, autorización, habilitación o 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 o inscripciones de que fuere beneficiario.

ARTICULO 5º — La sanción de suspensión del permiso, autorización, habilitación o 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 número de las tareas específicas relativas a la conducción de vehículos afectadas 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 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.

mento Nacional de Transporte y Transportes II a Decreto 2254/92)

La inhabilitación definitiva o temporal que aplique la Autoridad de aplicación será independiente de la que, en su caso, se hubiese impuesto en sede judicial, y se aplicará sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder al transportista responsable.

La inhabilitación que se aplique será comunicada al Registro de Inhabilitados previsto en el Capítulo II, Artículo 3º del Reglamento para el Otorgamiento y Uso de la Licencia Nacional Habilitante.

ARTICULO 7º — El apercibimiento se aplicará cuando la falta fuere leve y no mediare reincidencia.

ARTICULO 8º — Será considerada reincidencia, apercibimiento que, dentro del periodo de NOVE (9) años corridos de haberse emitido en transgresión, como de ser una falta de igual naturaleza a la que dio motivo a la primera sanción, de acuerdo a la clasificación electuada en los Artículos 2º y 3º.

ARTICULO 9º — La sanción 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 2º de la Ley N° 21.844.

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

ARTICULO 10º — Cuando tuviese lugar la comisión de una nueva infracción que sea tan sólo merecedora de inhabilitación temporal, dicha reincidencia se graduará de conformidad a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito aprobado por Decreto 692/92 (o Decreto 2254/92).

ARTICULO 11º — Las sanciones se graduarán atendiendo, simultáneamente, a la importancia de la infracción, los antecedentes del imputado en materia de infracciones, y las circunstancias en que se produjo el hecho. No habrá concurso real de infracciones, aplicándose una sanción para cada transgresión comprobada.

ARTICULO 12º — Cuando un transportista incurriese en reiteradas infracciones y las multas aplicadas no hubieran logrado la modificación de la situación, demostrando en todo caso, para tal fin, podrá resolverse, a pedido 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 Nacional de que fuere beneficiario.

TITULO II

DEL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 13º — Cuando un hecho ha alcanzado a más de una persona, podrá significar la comisión de una infracción descripta en el presente Régimen, se procederá a la sustanciación del correspondiente sumario.

ARTICULO 14º — La sustanciación del sumario será efectuada por la Autoridad de Aplicación, a través de la oficina con competencia específica en la materia de acuerdo a la estructura orgánica de aquella.

ARTICULO 15º — Son deberes de los funcionarios sumariados:

a) Investigar los hechos, reunir pruebas, enmarcar la falta y determinar responsables, si los hubiere.

b) Fijar y dictar las medidas de prueba y realizar personalmente las demás diligencias que este Régimen pone a su cargo.

En caso de que la denuncia, por causa del dolo durante justificados se suspendiere, el instructor deberá dentro del plazo de TRESCUROS (3) días, fijar nuevo día y hora para la realización de la misma.

c) Dictar las providencias con sujeción a los siguientes plazos:

1) Para fijar nueva audiencia dentro de los TRES (3) días de la presentación que diere lugar a la misma, o inmediatamente si debieran ser

Actuando en sus actuaciones o resistieran en ellas de urgente

2) Los restantes, cuando no se hubiera previsto un plazo especial, dentro de los CINCO (5) días.

d) Dirigir el procedimiento, debiendo, dentro de los límites establecidos en el presente Reglamento, y en especial:

1) Concretar en lo posible en un mismo acto, todas las diligencias que sea necesario realizar.

2) Señalar, antes de dar trámite a cualquier petición, los defectos o omisiones de que adolezca concurriendo que se subsanen dentro del plazo perentorio que fije, y disponer de oficio toda diligencia que fuera necesaria para evitar nulidades.

3) Mantener el buen orden y decoro en la subsección de las investigaciones, mandando al testar toda frase injuriosa o reñida en términos indecorosos u ofensivos, salvo que fuese de utilidad para el sumario, y excluir de las actuaciones a quienes las perturben.

4) Cuando correspondiere el desglose de la pieza respectiva para trámite separado, deberá dejarse constancia de ello, como así también la excepción interdictada de la misma en el expediente.

ARTICULO 16. — Cuando el hecho que motiva el sumario consista en presunto delito de acción pública, el instructor deberá realizar la denuncia policial o judicial correspondiente, de la que se dejará constancia en el sumario.

Cuando los indicios de haberse cometido un delito de acción pública surjan durante la instrucción de un sumario, el instructor llevará a cabo la denuncia o copia autenticada de las piezas en las que consten tales hechos a los fines de efectuar la denuncia del caso ante la autoridad policial o judicial.

ARTICULO 17. — El instructor deberá ejercer su cargo y podrá ser reusado:

a) Cuando medie parentesco o por consanguinidad hasta el cuarto grado o segundo de afinidad con el denunciante o sumariado, en su caso, y con el o los representantes legales o apoderados de las personas físicas que fueran inculpadas.

b) Cuando tengan intimitad íntima o enemistad manifiesta con el denunciante o en su caso, con la persona física sumariada y con los representantes legales o apoderados de las personas físicas que fueran inculpadas.

c) Cuando hubiesen sido denunciados.

d) Cuando tengan intimitad en el sumario o sean co-reos o denunciados del sumariado o el denunciante.

ARTICULO 18. — La recusación deberá ser deducida inmediatamente de conocerse las causas alegadas, elevándose informe escrito sobre los mismos al SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, quien resolverá en el plazo de CINCO (5) días.

ARTICULO 19. — La recusación deberá ser deducida en el primer acto procesal en que se intervenga. Si la causal fuere sobreviniente o desconocida sólo podrá hacerse valer dentro del quinto día de haberse llegado a conocimiento del recusante y antes de la clausura de las actuaciones. En el mismo acto deberá ofrecerse la prueba del impedimento o causal invocada.

ARTICULO 20. — El recusado deberá producir informe escrito sobre las causas alegadas y rendir las actuaciones al SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR. La resolución que se dicte será irrecurrible y deberá producirse dentro de los CINCO (5) días siguientes.

CAPITULO II

REGLAS PROCESALES

ARTICULO 21. — A fin de que las actuaciones se efectúen con la mayor celeridad posible, se considerará trámite de urgente todo lo referente a la constitución del sumario, salvo calificación expresa de "may urgente" impuesta por el SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

ARTICULO 22. — Los transportistas deberán proporcionar obligatoriamente toda aquella documentación que le fuere requerida por la

Instrucción para mejor proveer en las actuaciones sumariales.

ARTICULO 23. — En todos los casos el procedimiento será de carácter sumario y actuado, dándose vista a la parte inculpada para que pueda hacer uso del derecho de defensa.

ARTICULO 24. — Los plazos se computarán en días hábiles administrativos, a partir del día siguiente al de la notificación.

Cuando no se hubiese establecido un plazo especial para la contestación de vistas y traslado, el mismo será de CINCO (5) días.

Para toda diligencia que deba practicarse dentro de la República, pero fuera del radio urbano de la CIUDAD DE BUENOS AIRES el plazo fijado quedará ampliado a razón de un día por cada DOSCIENTOS (200) kilómetros o fracción que no baje de CINCUENTA (50) kilómetros.

Las notificaciones se diligenciarán dentro de los TRES (3) días computados a partir del día siguiente al acto objeto de notificación, y serán efectuadas en cualquiera de las formas previstas en el artículo 41 del Reglamento de Procedimientos Administrativos, Decreto 1759/72 T.O. 1991.

ARTICULO 25. — Las actas o boletas de infracción labradas conforme lo previsto por el Artículo 6º de la Ley Nº 21.844, constituirán plena prueba de la responsabilidad del infractor, mientras no sean anuladas por otras pruebas. Asimismo, sustituirán a la vista en todos sus efectos, cuando expresamente otorgare el plazo del Artículo 24 para la formulación de descargos y fuesen suficientemente notificadas al inculpada.

ARTICULO 26. — Los sumarios se instruirán:

a) Por informes de los distintos organismos de control de la Autoridad de Aplicación y repartimientos provinciales en las que se hubieran delegado esas funciones.

b) Por actas o boletas de infracción labradas según las prescripciones del artículo siguiente, por el personal de fiscalización de los organismos y repartimientos mencionados en el numeral anterior.

c) Por denuncias de las autoridades nacionales, provinciales o municipales.

d) Por denuncia de empresas transportistas de la misma o de extraña jurisdicción; y

e) Por denuncias de organismos gubernamentales o no gubernamentales, ante la comisión de actos que afecten o pudieran afectar los derechos o intereses legítimos de los usuarios.

Las denuncias del público usuario obligarán a la autoridad de aplicación a efectuar los controles y verificaciones pertinentes de los cuales se podrá luego reunir elementos fehacientes que serán motivo suficiente para la Instrucción de un sumario.

ARTICULO 27. — El agente que comparezca una transgresión labrada de inmediato un acta o boleta de infracción que contendrá los elementos necesarios para determinar:

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

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

c) Las características fundamentales del acto ilegal o antirreglamentario.

d) La disposición legal presuntamente infringida; y

e) El nombre y cargo del agente actuante.

ARTICULO 28. — Cuando se compruebe la comisión de un acto que "prima facie" se encuadra en los extremos previstos por los Artículos 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124 y 125 del presente Reglamento, los agentes autorizados intervinientes podrán ordenar preventivamente la desactivación 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 29. — La DIRECCION DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR, o el organismo que lo reemplace, analizará los

bolones, actas o boletas y denuncias a que se refiere el Artículo 26, a fin de determinar la efectividad comisión o no de actos violatorios de las leyes y reglamentaciones vigentes en la materia, procediendo, con indubio, 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 comunales pertinentes.

ARTICULO 30. — Cuando el sumario hubiere originado en una denuncia en los términos del artículo 26 inciso d), en el caso de que la misma no se hubiese efectuado ante funcionario público, el instructor deberá al denunciante para que ratifique la denuncia, como así también para que manifieste si tiene algo más que agregar, quitar o enmendar. En el supuesto de que no compareciera, sin causa que lo justifique, el instructor deberá disponer las diligencias y medidas tendientes a esclarecer la o las irregularidades denunciadas, siempre y cuando resulte ser prima facie verosímiles.

ARTICULO 31. — Cuando haya motivo suficiente para considerar que el dependiente de una empresa de transporte, es responsable de los hechos que motivó la investigación, se podrá optar a recibir declaración sin exigir juramento o promesa de decir verdad. Cuando solamente existiere estado de sospecha, el instructor podrá llamar a prestar declaración sobre los hechos que pudieran implicarlo. En tal caso estará amparado por las garantías establecidas para la declaración del sumariado, sin que ello implique el carácter de tal.

ARTICULO 32. — La no concurrencia del dependiente sumariado, su silencio o negativa a contestar no hará presunción alguna en su contra, ni pudiendo ser obligado al reconocimiento de documentos privados que pudieran tener relevancia para determinar su responsabilidad.

ARTICULO 33. — Si el dependiente sumariado no concurre a la primera citación, se dejará constancia de ello, y se podrá citar a citado por segunda y última vez. Si no concurre, se continuará con el procedimiento, pero sin que la falta del sumariado se presente para prestar declaración, la misma le será recibida.

ARTICULO 34. — En caso de formularse cargos, el mismo podrá, con asistencia de letrado si lo deseara, reformar 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 loirá 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 decalado 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 35. — 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 instrucción del sumario, la responsabilidad que se le atribuye y se le interrogará sobre todos los pormenores que puedan conducir al esclarecimiento de los hechos y su ejecución, como así también por todas las circunstancias que sirven para establecer la mayor o menor gravedad de los mismos y su participación en ellos.

CAPITULO III

PRUEBA

ARTICULO 36. — 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 en atención que resultan superfluas, improcedentes o meramente dilatorias.

Todas las medidas de pruebas deberán ser producidas en el plazo de DIEZ (10) días.

CAPITULO IV

TESTIGOS

ARTICULO 37. — Se podrá ofrecer hasta un máximo de TRES (3) testigos y dos suplentes, 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.

Los testigos serán examinados libremente de oficio por el instructor.

La parte que ofreciere la declaración de testigos, estará sujeta a la obligación de su comparecencia a la audiencia que a tal efecto se señale, bajo apercibimiento de tener por desistido de dicho medio de prueba.

No podrán ofrecerse testigos de concepto ni preguntas relacionadas con ella.

ARTICULO 38. — Los menores de 14 años podrán ser llamados como testigos. Los menores de esa edad podrán ser interrogados, a requerimiento del instructor cuando fuere necesario a efectos de esclarecer los hechos.

ARTICULO 39. — No podrán ser ofrecidos ni declarar como testigos el Presidente y el Vicepresidente de la Nación.

ARTICULO 40. — Quedan exceptuados de la obligación de comparecer, pudiendo declarar por oficio: ministros, secretarios de estado y funcionarios de jerarquía equivalente, subsecretarios y equivalentes, oficiales superiores de las fuerzas armadas, embarcaciones y ministros plenipotenciarios, jefes y subefes de las fuerzas de seguridad y de la Policía Federal, rectores y decanos de universidades nacionales, presidentes de entidades financieras oficiales y otras personas que, a juicio del instructor, puedan ser exceptuados de la obligación de comparecer.

ARTICULO 41. — Quedan exentos de la obligación de declarar, pudiendo hacerlo voluntariamente, y sin su forma personal o mediante oficio, las siguientes personas: legisladores nacionales y provinciales, intendentes y concejales municipales, gobernadores y vicegobernadores, ministros provinciales y funcionarios de jerarquía equivalente, magistrados nacionales y provinciales y funcionarios judiciales, notarios, doctores en esa calidad, obispos y dignatarios de la Iglesia Católica Apostólica Romana, jefes y subefes de las policías provinciales.

ARTICULO 42. — Si alguno de los testigos se hallare impedido de comparecer o no hubiere 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 43. — Las preguntas serán claras y precisas. Al formularlas no se empleará ningún género de coacción, amenaza o promesa. El interrogado podrá dictar por sí sus declaraciones. Si no lo hubiere, lo hará el instructor procurando señalar las mismas palabras que el exponente hubiere utilizado.

ARTICULO 44. — Se permitirá al interrogado exponer cuanto tenga por conveniente para su descargo o para la aplicación de los hechos, escuchando los diligentes que propusiera el instructor las estimare conducentes para la comprobación de las manifestaciones efectivas.

ARTICULO 45. — Concluida su declaración, el interrogado deberá leerla por sí mismo. Si no lo hubiere, el instructor le leerá íntegramente, haciéndose mención expresa de la lectura. En ese acto, se le preguntará si ratifica su contenido y si tiene algo que añadir, quitar o enmendar.

ARTICULO 46. — Si el interrogado no ratifica en sus respuestas o hubiere algo que añadir, quitar o enmendar, así se hará, pero en ningún caso se borrará o testará lo escrito sino que las nuevas manifestaciones, emendadas o alteraciones se agregarán a continuación de la actuada, relacionando cada punto con lo que conste más arriba y sea objeto de modificación.

ARTICULO 47. — La declaración será firmada por todos los que hubieren intervenido en ella, salvo en el supuesto del Artículo 48. El delante rubricará además cada una de las hojas en que conste el acta. Si no quisiere firmar, el instructor sumariado dejará constancia de ello.

ARTICULO 48. — Si el interrogado no pudiere firmar la declaración, se hará mención de ello, firmando dos testigos previos a la del mismo. En este supuesto, el instructor y los testigos rubricarán.

carán además cada una de las hojas en que conste la misma.

ARTICULO 49. — Los testigos prestarán juramento a promesa de decir verdad antes de declarar y serán informados de las consecuencias que puedan dar lugar las declaraciones falsas o reticentes.

ARTICULO 50. — Al comenzar su declaración, previa acreditación de identidad, los testigos se le preguntará:

a) Por su nombre y apellido, edad, estado civil, profesión y domicilio.

b) Si concierne o no al denunciante, a sumariado, a los habilites.

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 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.

ARTICULO 52. — El testigo contestará sin poder leer notas o apuntes a menos que por la índole de la pregunta se le autorice y deberá dar siempre razón de sus dichos.

ARTICULO 53. — Si las declaraciones ofrecieren indicios graves de falsedad, el instructor efectuará las comunicaciones correspondientes.

ARTICULO 54. — En la forma del interrogatorio se observará lo prescrito por el presente Reglamento para la declaración del sumariado, en cuanto no esté previsto precedentemente y fuese compatible con la declaración testimonial.

CAPITULO V

CAREO

ARTICULO 55. — Cuando las declaraciones obtenidas en un sumario discordaren acerca de algún hecho o circunstancia que conenga 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 exigirá a los testigos juramento a promesa de decir verdad, no así a los sumariados.

ARTICULO 56. — Los sumariados están obligados a concurrir pero no a someterse a careo.

ARTICULO 57. — El careo se realizará de dos personas por vez, dándose lectura, en el pertinente, a las declaraciones que se repiten contradictorias, llamando el instructor la atención de los careados sobre las contradicciones, a fin de que entre sí se reconvoquen para obtener el esclarecimiento de la verdad. Se inventarán las preguntas y contestaciones que mutuamente se hicieron y se harán constar además las particularidades que sean pertinentes, firmando ambos la diligencia que se extiende, previa lectura y ratificación.

ARTICULO 58. — El reconocimiento del hecho del sumariado o su dependiente hace prueba suficiente en su contra, salvo que fuere inverosímil o contradictorio 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 otros responsables.

CAPITULO VI

PRUEBA PERICIAL

ARTICULO 59. — El instructor podrá ordenar el examen pericial en caso necesario, disponiendo los puntos de pericia y fijando un plazo inexcusable para su producción.

ARTICULO 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 excusación o recusación deberá efectuarse dentro de los CINCO (5) días de la correspondiente notificación o de tenerse conocimiento de la causa cuando fuere sobreveniente a desconocida.

ARTICULO 61. — La recusación o excusación de los peritos deberá efectuarse por escrito, dentro del plazo establecido, exponiendo la causa de la misma. La DIRECCION DE FISCALIZACION 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 TRES (3) días de dictada la Resolución.

ARTICULO 62. — Si el perito designado fuere un Organismo Oficial se le requerirá su colaboración.

Cuando no hubiere en el lugar Organismos Nacionales que concuerden con los peritos requeridos, 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.

ARTICULO 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 corridos a partir del siguiente al de la aceptación.

ARTICULO 64. — El nombramiento de peritos que implique 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.

ARTICULO 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 los fundamentos de las mismas y acompañará sus fotografías, registros, análisis, gráficos, croquis u otros elementos que correspondan. Si la pericia fuera incompleta, el instructor así lo hará ordenar a los peritos que procedan a su ampliación.

CAPITULO VII

PRUEBA INSTRUMENTAL E INFORMATIVA

ARTICULO 66. — El instructor deberá hacer constar 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 67. — 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 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 reinterrogatorio 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.

CAPITULO VIII

INSPECCION

ARTICULO 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.

CAPITULO IX

CONCLUSION DEL SUMARIO

ARTICULO 70. — Producida la prueba, se notificará al sumariado para que, en el término de CINCO (5) días, alegue sobre el mérito de la misma.

ARTICULO 71. — Producido el alegato sobre la prueba, si lo hubiere y practicadas todas las averiguaciones y tramitadas todas las actuaciones 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.

CAPITULO X

DEL INFORME DE CLAUSURA

ARTICULO 72. — Clausurado el sumario, la DIRECCION DE FISCALIZACION 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 las reglas de la sana crítica.

c) La calificación de la conducta del sumariado.

d) Los antecedentes de 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 73. — Demostrada la existencia de la infracción y en su caso, la ausencia de motivo de la defensa interpuesta, la Autoridad de Aplicación dictará el acto sancionatorio, debidamente fundado, previo informe preceptado, en los términos del Artículo 72. Este informe será considerado parte integrante del acto sancionatorio.

ARTICULO 74. — La DIRECCION DE FISCALIZACION 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 si subsistiera la posibilidad de añadir a los autos nuevos elementos de juicio determinantes para el esclarecimiento del caso.

CAPITULO XI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 75. — Con respecto del recurso de reconsideración establecido por el Artículo 8º de la Ley N° 21.844, serán de aplicación, en lo pertinente, los Artículos 81, 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 reputarse denegado definitivamente; si así lo quiere, lo quedará abierta la vía judicial en los términos del Artículo 8º preceptado. Con los escritos que interpongan recursos de reconsideración o apelación contra multas deberán acompañar las respectivas boletas que acrediten el depósito del importe de la sanción, en la cuantía que se determine, requisito sin el cual no se admitirá la presentación de los referidos escritos.

ARTICULO 76. — Transcurrido el término de CINCO (5) años, contados desde la comisión del acto u omisión que pudiese configurar infracción, la Autoridad de Aplicación no podrá imponer ninguna de las sanciones previstas en el

presente. El término se tendrá por cumplido por su solo vencimiento, sin necesidad de que el interesado lo alegue, sin perjuicio de la responsabilidad administrativa que pudiese corresponder a los agentes intervinientes en el respectivo procedimiento. Se exceptúan de lo dispuesto en el presente, aquellos procedimientos cuya conclusión se halle pendiente a la espera de la que en definitiva se resuelva en sede judicial.

ARTICULO 77. — En los casos en que la DIRECCION DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR o el organismo que la reemplaza, a las autoridades competentes a efectos del contrato y liberación de los servicios de Transporte por Automotor de jurisdicción nacional, se podrá disponer que el ESTADO NACIONAL, remita a las provincias correspondientes un porcentaje de lo percibido en concepto de sanciones pecuniarias aplicadas como consecuencia de la comprobación provincial.

ARTICULO 78. — En todo aquello no previsto en el presente reglamento, será de aplicación la Ley de Procedimientos Administrativos y su Decreto Reglamentario N° 1759/72 T. O. 1991.

SECCION II

PARTES ESPECIALES DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

ARTICULO

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES AL REGIMEN DE PERMITOS, AUTORIZACIONES, HABILITACIONES E INSCRIPCION EN EL REGISTRO NACIONAL

ARTICULO 79. — El Estado impondrá de serlos públicos regulares de transporte por automotor sin permiso previo de la autoridad de aplicación será reputado con multa de TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.

Cuando se pretenda serlos no autorizados de carácter ocasional se aplicará multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.

En ambos casos se podrá disponer la paralización de los servicios.

ARTICULO 80. — El transporte por carretera, sin previa inscripción, de aquellas cargas 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) boletos mínimos, 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 será exclusiva.

ARTICULO 81. — La infracción de serlos de tráfico libre sin la previa inscripción a la Autoridad de aplicación será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos, sin perjuicio de poder disponer de la paralización de los mismos.

La infracción de serlos urbanos de tráfico restringido (límites, rápidos y semirrápidos) previstos en la Resolución M.E. y O. y S.P. N° 129/91, sin la correspondiente autorización de la Autoridad de Aplicación, se sancionará con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos, sin perjuicio de poder disponerse la paralización de los mismos.

ARTICULO 82. — 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) boletos mínimos.

ARTICULO 83. — La realización de servicios de transporte de carga sin la previa inscripción en el Registro Nacional respectivo, será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.

ARTICULO 84. — Cuando se verifiquen actos u omisiones que configuren la comisión de infracción, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan luego de concluido el procedimiento respectivo, la Autoridad de Aplicación dispondrá con carácter preventivo la paralización de los servicios, si la irregularidad detectada fuere verosímil y fuere atendido de la seguridad del servicio, de los usuarios y de terceros no transportados.

Asimismo, se podrá ordenar en forma preventiva la paralización del servicio del personal de

conducción, vehículos e instalaciones. Bajas, cuando se verifique algún acto u omisión que pudiese implicar transgresión a las normas legales y reglamentarias vigentes. La medida se mantendrá mientras la irregularidad subsista, sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las infracciones efectivamente comprobadas.

ARTICULO 85. — 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, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta. Labóndese acta en los términos y con los alcances establecidos en los Artículos 6º y 7º de la Ley N° 21.844, requiriendo el auxilio de la fuerza pública si así resultare necesario. Una vez efectuada la comprobación técnica, el vehículo será restituído a quien acreditó su tenencia legítima. Todo ello, sin perjuicio de poder disponer la suspensión de las acciones a la Justicia de Instrucción ante la eventual comisión de actos ilícitos contra la seguridad del Transporte Público.

ARTICULO 86. — El transportista que intente la prestación de servicios públicos autorizados sin la previa habilitación de los mismos o de las instalaciones fijas que utilice, será sancionado con multa de DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

ARTICULO 87. — La infracción de los servicios de tránsito libre, ejecutados o de turismo, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por las normas vigentes, será sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

ARTICULO 88. — La falta de habilitación de la ejecución de los servicios en el plazo previsto para cada categoría de aquéllas, su suspensión o el abandono de los mismos sin la previa conformidad de la Autoridad de Aplicación, de acuerdo a la modalidad elegida, será sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos. La falta de habilitación de la ejecución de los servicios en el plazo previsto para cada categoría de aquéllas, su suspensión o el abandono de los mismos sin la previa conformidad de la Autoridad de Aplicación, de acuerdo a la modalidad elegida, será sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos. La falta de habilitación de la ejecución de los servicios en el plazo previsto para cada categoría de aquéllas, su suspensión o el abandono de los mismos sin la previa conformidad de la Autoridad de Aplicación, de acuerdo a la modalidad elegida, será sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

ARTICULO 89. — La presentación de declaraciones juradas, con datos falsos, será sancionada con la caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción, según corresponda.

ARTICULO 90. — La falta de contratación de los seguros exigidos por la reglamentación respectiva, será sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) a VEINTE MIL (20.000) boleros mínimos sin perjuicio de poder disponerse la suspensión del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiese acordado.

En caso de que el transportista preste servicios mediante la utilización de vehículos enajenados de seguro será sancionado con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos sin perjuicio de poder disponerse la suspensión del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiese acordado.

ARTICULO 91. — La falta de pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, será sancionada de acuerdo a lo establecido en la Ley 17.233 y sus modificatorias.

La falta de exhibición de la constancia de pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, cuando la Autoridad de Aplicación así lo requiera a la Empresa Transportista, será sancionada con multa de MIL (1.000) a CINCO MIL (5.000) boleros mínimos.

ARTICULO 92. — La falta de comunicación de las modificaciones a los modos de prestación en las categorías de servicio público y de tránsito libre, dentro del plazo y condiciones establecidos por la normativa vigente, será sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) a VEINTE MIL (20.000) boleros mínimos.

ARTICULO 93. — El transporte interjurisdiccional de cargas ejercido dentro del territorio de la República por transportista extranjero que opere en el marco del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre puesto en vigencia mediante Resolución S.F. N° 263/90, será sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

denominado con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, sin perjuicio de disponerse la caducidad de la autorización complementaria otorgada, remitiéndose la multa al país emisor del permiso original.

TITULO II

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

ARTICULO 94. — La realización de los servicios en violación de las modalidades autorizadas, por acto u omisión del transportista, será reprimida con multa de CINCO MIL (5.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos. Sin perjuicio de la sanción pertinente, y si la gravedad de la infracción afectara directamente la continuidad del servicio, podrá disponerse la suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado.

El incumplimiento de las restricciones al tráfico en los servicios urbanos de tránsito restringido (medios rápidos y semirrápidos) previstos en la Resolución M.E. y O. y S.F. N° 129/91, será sancionada con multa de CINCO MIL (5.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos. Ante la violación reiterada o sistemática a las restricciones de tráfico anteriormente referidas, se podrá disponer suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado.

ARTICULO 95. — La violación ocasional del régimen tarifario autorizado o propuesto, será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos. La violación sistemática de ese régimen será causal suficiente para resolver la caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado.

ARTICULO 96. — La falta de emisión de boleros 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 correspondiere, y la tarifa cobrada, será sancionada con multa de CINCO MIL (5.000) a QUINCE MIL (15.000) boleros mínimos.

ARTICULO 97. — La falta de adecuación de los equipos de percepción de valores tarifarios a las normas técnicas y de funcionamiento establecidas a su respecto por la Autoridad de Aplicación, será sancionada con multa de CINCO MIL (5.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos.

El incumplimiento de los plazos establecidos por la reglamentación específica para la instalación de los equipos lectores de monedas destinadas a la percepción de valores tarifarios, en la cantidad prevista por el cronograma de generalización del sistema, respecto de las unidades afectadas a servicios que por sus características regularan contar con ese instrumento, será sancionada con multa de QUINCE MIL (15.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos.

ARTICULO 98. — Se aplicará multa de TRESCIENTOS (300) a QUINCE MIL (15.000) boleros mínimos, al transportista que no procediera a la devolución total o parcial — según corresponda — de los importes abonados por pasajeros por 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 los montos sobre devolución de pasajes adquiridos con anticipación.

ARTICULO 99. — 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 tránsito libre o ejecutivo, será sancionada con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a QUINCE MIL (15.000) boleros mínimos.

ARTICULO 100. — 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 QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

ARTICULO 101. — El transportista cuyas autoridades o empleados, directa o indirectamente, se negaran a transportar pasajeros, equipajes, encomiendas o cargas en general, sin

causa que lo justifique, será sancionado con multa de MIL (1.000) a DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

ARTICULO 102. — El transportista que no entregare a los usuarios la correspondiente guía o contrasña de equipajes, o proporcionara una guía que no cumpla con las prescripciones reglamentarias, será sancionado con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

ARTICULO 103. — La falta de entrega por parte del transportista del documento billete que acredite la transportación de encomiendas, se sancionará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos.

ARTICULO 104. — 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 QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boleros mínimos, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal del causante respecto de los damnificados.

ARTICULO 105. — La demora injustificada en la entrega de los equipajes, encomiendas o cargas, determinará la aplicación al transportista responsable de multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boleros mínimos, sin perjuicio de las acciones a que tuvieran derecho los damnificados.

ARTICULO 106. — Se sancionará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a MIL (1.000) boleros mínimos al transportista que no respetara el procedimiento reglamentario o que no observara la disposición de objetos o de personas extrañados por los pasajeros, sin perjuicio de los derechos de éstos por el daño que pudiesen haber sufrido.

ARTICULO 107. — La empresa que realice transporte de correspondencia sin utilizar las piezas postales en los compartimientos especialmente habilitados a tal fin, será sancionada con multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boleros mínimos. La demora injustificada, extinción o destrucción total o parcial de la correspondencia transportada será reprimida con multa de CINCO MIL (5.000) a VEINTE MIL (20.000) boleros mínimos, sin perjuicio de las acciones civiles y penales que pudiesen corresponder.

ARTICULO 108. — Se impondrá multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boleros mínimos al transportista que no observara las normas prescriptas para la extracción y uso de cartas de porte, manifiestos de carga o documentos análogos, sin perjuicio de la responsabilidad del dolo y toda otra persona que haya intervenido en el contrato de transporte de mercancías o en la extensión de la documentación preñada o en cuya extensión se denoten deficiencias. La sanción podrá elevarse a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos cuando en esos documentos se observen datos falsos o ambiguos con la intención de evadir violaciones al régimen jurídico del transporte automotor de cargas, sin perjuicio de, en caso de, poderse disponer la caducidad de la inscripción en el Registro respectivo.

ARTICULO 109. — Se sancionará con multa de DOS MIL (2.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, 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 110. — Las averías o pérdidas verificadas en la carga, imputables al transportista por no utilizar vehículos apropiados, o por embalar defectivamente la mercadería cuando ello estuviese a su cargo, o por no adoptar en general los recaudos esenciales imprescindibles para brindar seguridad al cargamento, será sancionada con multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boleros mínimos, al margen de la reparación a que tuvieran derecho los terceros perjudicados.

ARTICULO 111. — El transporte de pasajeros en vehículos de carga, será reprimido con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos.

ARTICULO 112. — La empresa de transporte cuyo personal no adoptara las medidas tendientes a garantizar la seguridad del servicio y de los pasajeros transportados, cuando se verificaran situaciones de intransitabilidad, en los términos previstos por el Artículo 6º del Decreto 602/92, será sancionada con multa de CINCO MIL (5.000) a VEINTE MIL (20.000) boleros mínimos.

Siempre que quepa la de la omisión oportuna de las condiciones de transitabilidad, la sanción se elevará hasta TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, sin perjuicio de disponerse la caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado.

ARTICULO 113. — La omisión o inobservancia o no correcta verificación, en relación a las normas de tránsito, la prestación de servicios con conductores que no hubiesen cumplido con el descanso mínimo reglamentario, o si encuentran en estado de ebriedad, o que por cualquier causa vieran afectada su capacidad psicológica para la conducción según sancionadas con multas de QUINIENTOS (500) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, por cada uno de los faltos tipificados, sin perjuicio de, en su caso, de la aplicación del artículo 84 segundo párrafo.

ARTICULO 114. — 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 sobrepasen del perfil de la carrocería; el transporte de inflamables en vehículos con pasajeros, o cualquier otro acto, omisión u deficiencia técnica que atente contra la seguridad del servicio, de los usuarios o de terceros en transportados, serán sancionados con multas de MIL (1.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, por cada uno de los faltos tipificados, sin perjuicio de, en su caso, de la aplicación del artículo 84 segundo párrafo.

ARTICULO 115. — Se impondrá multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boleros mínimos al transportista cuyo personal permitiera el transporte de animales a bordo de los vehículos de pasajeros, excepción hecha de lo dispuesto para perros labradores de no videntes.

ARTICULO 116. — Se impondrá multa de MIL (1.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, al transportista que habiendo obtenido la autorización para operar un servicio ejecutivo en una traza determinada, realizara la prestación bajo la forma de otra categoría de servicio.

Si la irregularidad fuese acorde con carácter sistemático, se dispondrá la caducidad o suspensión de la inscripción en el registro, sin perjuicio de aplicar las medidas necesarias contempladas en el artículo 84, segundo párrafo.

TITULO III

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A LA REGlamentación SOBRE VEHICULOS, PERSONAL DE CONDUCCION E INSTALACIONES

ARTICULO 117. — La prestación de servicios con vehículos no habilitados por la Autoridad de Aplicación o por autoridad en la cual aquélla hubiera delegado tal función, será sancionada con multa de MIL (1.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos, simultáneamente se dispondrá la inmediata separación del servicio de tales unidades, hasta que se presente a su habilitación. Igual sanción se aplicará cuando se produjera una baja en el parque móvil sin la previa autorización.

ARTICULO 118. — Las modificaciones que sin autorización previa de la Autoridad de Aplicación se introdujeran en los vehículos, y alteren sus características originales de habilitación serán sancionadas con multa de MIL (1.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos. Como medida necesaria, podrá prohibirse la utilización de dichos vehículos, en tanto no se supriman las violaciones autorreglamentarias.

ARTICULO 119. — Se impondrá multa de MIL (1.000) a QUINCE MIL (15.000) boleros mínimos al transportista que en cualquier caso, 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 DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boleros mínimos cuando esos vehículos se encontraran 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 120. — El transportista cuyos vehículos adquieran deficiencias de índole mecánica, de carrocería, de instrumental o de estructura de los elementos de seguridad o el adecuado funcionamiento de esos dispositivos,

A) sancionada con multa de DIEZ MIL (10.000) a TREINTA MIL (30.000) boletos mínimos.

Si las irregularidades afectasen o pudiesen afectar la seguridad del servicio, de los usuarios o de terceros no transportados, 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 desafectación de las unidades hasta su puesta en condiciones reglamentarias.

ARTICULO 121. — La falta de denuncia, la deficiente exposición o conservación de la Chapa Patente o de la Flecha de Inspección Técnica Peridóica, o de todo tipo de 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 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° 233/86, sus modificaciones 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 inservancia de las condiciones esenciales de higiene en los vehículos y en las instalaciones fijas, o el desempeño de la función 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 COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL CON EL PUBLICO

ARTICULO 125. — El transportista cuyo personal actúe en forma desconsiderada o agresiva de hecho a usuarios o 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 obra en la forma debida para impedir la alteración del orden o la comisión de actos inadecuados 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 hicieren 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 transeúntes.

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 ascenso o descenso de pasajeros en lugares no reglamentarios se sancionará con multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

ARTICULO 129. — La violación del régimen de paradas posturas y para días de flota se sancionará con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a TRES MIL (3.000) boletos mínimos.

ARTICULO 130. — 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 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 salir o conversar con los pasajeros;

b) prohibición de utilizar aparatos móviles en caso de repudios (no de citas grabadas, hasta ladro y 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 merecerá la actitud tolerante de aquel personal para con los usuarios que infringían 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 desconocimiento de las atribuciones de la Autoridad de Aplicación o de sus agentes autorizados, el obsequio 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 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 o el orden público, o se configurare un atentado contra el poder de policía de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 134. — La desobediencia a los 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 produzca, sin perjuicio de la pena que correspondiere aplicar por la infracción que, en su caso, hubiere 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 pueste 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 supresión de cualquiera de las modalidades del servicio que preste.

ARTICULO 136. — El transportista que no remita los datos y otros elementos requeridos por la Autoridad de Aplicación o lo hiciera 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 otorgado.

ARTICULO 138. — La falta de constatación a la Autoridad de Aplicación de las altas y bajas del material tolante será sancionada con multa de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) a CINCO MIL (5.000) boletos mínimos, por cada día de mora.

ARTICULO 139. — El transportista que, en ocasión de los accidentes que sufieren, los vehículos de su flota, no remitiere, dentro de las SESENTA Y DOS (72) horas del hecho, la denuncia del hecho 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 proposición y presentación de horarios a la Autoridad de Aplicación será reprimido con multa de QUINIENTOS (500) a DIEZ MIL (10.000) boletos mínimos.

ARTICULO 141. — El incumplimiento injustificado de las obligaciones emanadas 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 inservancia a las disposiciones contenidas en la Resolución S.T. N° 233/86, sus modificaciones 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 hubiese otorgado.

RADIODIFUSION

Decreto 2075/92

Autorízase al Arzobispado de Córdoba a instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la ciudad de Córdoba.

Bs. As., 29/12/92

VISTO el Expediente N° 1360/91 del Registro del COMITÉ FEDERAL DE RADIODIFUSION, la Resolución N° 858/90 del mismo Organismo, el Decreto N° 909/91, 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 8º, 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 al ser 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 expedientes aplicó 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 2º de la Ley N° 22.285.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Artículo 1º — 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. 2º — Asígnase al servicio autorizado por el artículo 1º la frecuencia de 92,5 MHz, canal 223, categoría "F", siendo su correspondiente señal distintiva LRL 415.

Art. 3º — Fijase un plazo de CIENTO VEINTE (120) 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. 4º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Gustavo O. Bello.

RADIODIFUSION

Decreto 2070/92

Autorízase al Obispado de Comodoro Rivadavia a instalar y operar un servicio de radiodifusión sonora con modulación de frecuencia en la localidad de Esquel.

Bs. As., 29/12/92

VISTO el Expediente N° 1219/91 del Registro del COMITÉ FEDERAL DE RADIODIFUSION, la Resolución N° 858/90 del mismo Organismo, el Decreto N° 909/91, y

CONSIDERANDO:

Que por expediente citado en el Visto, tramita la solicitud del Obispado 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 Sagrado Corazón de Jesús.

Que el artículo 8º, 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 al ser 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 expedientes aplicó 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 2º de la Ley N° 22.285.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Artículo 1º — Autorízase al OBISPADO 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. 2º — Asígnase al servicio autorizado por el artículo 1º la frecuencia de 89,9 MHz, canal 210, hasta categoría "D", cuyo radio de área primaria de servicio (48400 250 uV/m) no debe superar los 45 km., siendo su correspondiente señal distintiva LRF 300.

Art. 3º — Fijase un plazo de CIENTO VEINTE (120) días para que el Obispado de Comodoro

nas entidades financieras autorizadas, o sociedades con domicilio en el país, y que actuarán con la designación de "depositaria". La entidad financiera que fuere gerente de fondos comunes de inversión no podrá netear como depositaria de los activos que conforman el haber de los fondos comunes de inversión que administre en ese carácter.

Las sociedades que actúen en ese carácter, deben recibir la forma jurídica de sociedad anónima, tener un patrimonio neto mínimo de cien mil pesos (\$ 100.000), el que debe mantenerse al menos al equivalente de cien mil dólares, en dólares (\$ 100.000), y tendrán como objeto exclusivo la actuación como depositaria de fondos comunes de inversión.

Es de incumbencia de la sociedad depositaria:

a) La percepción del importe de las suscripciones, pago de las rescates 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 cobro de las beneficias devengadas, así como el cobro de la compra-venta de valores y cualquier otra operación inherente a las actividades. Los valores podrán ser depositados en una caja constituida según la ley 20.643.

d) La de llevar el registro de cuotas partes emitidas o no emitidas y expedir las constancias que soliciten los cotizantes.

ARTICULO 13. — La institución del patrimonio de un fondo común de inversión no crea a requerimiento de uno o varios de los representantes fiduciarios, sus herederos, derecho habientes o sucesores, los cuales no pueden pedir su disolución durante el término establecido para su existencia en el "Reglamento de Gestión" o cuando fuere por tiempo indeterminado, mientras se cumpla el plan de inversiones del fondo.

ARTICULO 14. — La desvinculación de los cotizantes en la institución de un fondo común de inversión se aprueba, exclusivamente, por el resultado de pases previstos en el "Reglamento de Gestión" y en esta ley.

ARTICULO 15. — El dinero en efectivo no invertido, perteneciente al fondo, debe depositarse en entidades financieras autorizadas por el Banco Central de la República Argentina.

Certificados

ARTICULO 16. — Las cuotas partes 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 títulos podrán ser estampados por medios mecánicos o electrónicos. Podrán emitirse cuotas partes escriturales, estando a cargo de la depositaria el registro de estas partes. Un mismo certificado podrá representar una o más cuotas partes. La emisión de cuotas partes debe expedirse contra el pago total del precio de suscripción, no admitiéndose pagos parciales.

ARTICULO 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 del Código de Comercio.

Suscripción y rescate

ARTICULO 18. — Las suscripciones y los rescates deberán efectuarse valiéndose del patrimonio neto del fondo mediante los precios prospectivos ponderados, registrados al cierre del día en que se soliciten. En los casos en que las suscripciones o rescates se soliciten durante el día en que no haya negociación de los valores integrantes del fondo, el precio se establecerá según el valor del patrimonio del fondo calculado con los precios prospectivos ponderados registrados al cierre del día en que se reanude la negociación. Los precios podrán variar de acuerdo a la previsto en el inciso f) del artículo 13 de esta ley. Cuando los valores mobiliarios y derechos de usufructo de valores de operaciones de futuros y opciones se negocien en bolsa, se tomará el precio promedio ponderado del día, en su defecto, el del último día de cotización en

la bolsa de mayor volumen operado en ese especie.

ARTICULO 19. — La emisión de cuotas partes podrá realizarse en forma continua, conforme a su suscripción, o discontinuamente en razón de los rescates producidos.

Esta disposición no se aplicará cuando el fondo común se constituya con una cantidad máxima de cuotas partes, las que una vez emitidas no podrán ser rescatadas hasta la disolución del fondo o finalización del plan de inversiones determinado en el "Reglamento de Gestión". Las cuotas partes correspondientes a este tipo de fondos son susceptibles de ser autorizadas a la oferta pública conforme a la ley 17.811.

ARTICULO 20. — Los cotizantes tienen el derecho a exigir en cualquier tiempo el rescate 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 épocas para pedir los respectivos rescates o fijar plazos más prolongados.

ARTICULO 21. — La obligación de verificar el rescate requerido queda en suspenso en los casos de excepción previstos en el artículo 27.17. En caso del Código Civil, lo que en el supuesto de exención de tres (3) días debe resultar de una decisión del organismo a que se refiere el artículo 32 de la presente ley.

ARTICULO 22. — Las suscripciones de cuotas partes gozará del derecho a la distribución de las utilidades que arroje el fondo común, cuando así lo establezca el "Reglamento de Gestión", y al de rescate previsto en esta ley, pero en ningún caso a exigir el interés que en especie, sea que el cotizador se elija durante la totalidad del fondo o al tiempo de su liquidación.

Tratamiento Impositivo

ARTICULO 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, en aplicación de condiciones diferentes respecto del tratamiento general que reciben las mismas actividades o inversiones.

Utilidades

ARTICULO 24. — Las utilidades devengadas 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

ARTICULO 25. — Será obligatoria la publicidad de:

a) Diariamente, el valor y la cantidad total de cuotas partes 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 netivos 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 27. — La publicidad y anuncios que practiquen los fondos comunes de inversión con carácter propagandístico, deben ajustarse a normas de veracidad, no pudiendo contener afirmaciones o promesas engañosas, y en ningún caso podrán asegurar ni garantizar los resultados de la inversión.

Rescisión

ARTICULO 28. — Los órganos activos de los fondos comunes de inversión, sociedades gerente y depositaria, podrán rescindir, total o parcialmente, el "Reglamento de Gestión" mediante el preaviso que a ese efecto debe determinarse en el mismo.

ARTICULO 29. — La rescisión podrá evitarse si se celebrase nuevo convenio en reemplazo del que se rescinde. Cualquier convenio o modificación que se haga al "Reglamento de Gestión" debe formalizarse e inscribirse con las mismas solemnidades prescriptas para su celebración.

Fiscalización

ARTICULO 30. — La Comisión Nacional de Valores tiene a su cargo la fiscalización y registro 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.

ARTICULO 31. — Las decisiones definitivas de la Comisión Nacional de Valores que causen gravamen irreparable podrán ser apeladas dentro de los quince (15) días hábiles a partir del día 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 recurso de interposición y fundamentación del recurso se presentará ante la Comisión Nacional de Valores dentro de los cinco (5) días hábiles subsiguientes al de esa presentación deberá elevarse a la Cámara concurriente con los actuantes administrativos correspondientes. El recurso se considerará concedido al solo efecto devolutivo y la Cámara, salvo las medidas para mejor proveer, deberá resolverlo sin sustanciación alguna.

ARTICULO 32. — Sin perjuicio de la fiscalización específica atribuida por esta ley a la Comisión Nacional de Valores, las sociedades gerente y depositaria estarán sometidas en lo que hace a sus personas físicas, a los organismos competentes de la Nación y las provincias.

Sanciones

ARTICULO 33. — Las infracciones a las disposiciones de la presente ley, como a las normas que dictare el organismo de fiscalización, son punibles de las sanciones siguientes:

a) Apercibimiento.
b) Multa, por el importe que resulte de aplicar la ley 23.543, la misma se aplicará también a los directores, administradores, síndicos, consejeros y gerentes que resulten responsables, en forma solidaria. Podrán ser inhabilitados por tiempo determinado o indeterminado, 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. Mientra dure tal inhabilitación únicamente se podrá realizar, respecto del fondo, actos censurables de administración y atender solicitudes de rescate de cuotas partes, 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 netear 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 sumarial establecido en los artículos 12 y 13 de la ley 17.811. El organismo de fiscalización podrá renovar la suspensión preventiva por resoluciones sucesivas.

ARTICULO 34. — El procedimiento sumarial podrá ser promovido de oficio por el organismo fiscalizador o por petición de entidades o personas que demuestren un interés legítimo.

ARTICULO 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 rescindir sin más trámites dentro de los quince (15) subsiguientes a su interposición. La resolución que se dicte es impugnable.

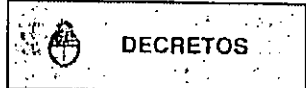
Derogaciones - Plazo

ARTICULO 36. — Derógase la ley 15.885 y cualquier otra disposición legal que se oponga a la presente ley. Concedese un plazo de ciento ochenta (180) días para que los fondos comunes existentes se ajusten a las normas de la presente ley.

ARTICULO 37. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará esta ley dentro de los treinta (30) días de su promulgación.

ARTICULO 40. — Comuníquese al Poder Ejecutivo — ALBERTO PERRO — EDUARDO MENEM — Juan Esteban — Edgardo Pico

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTE DIAS DEL MES DE MAYO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.



DECRETOS

TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Decreto 854/92

Disposiciones Generales, Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor, Operadores de los Servicios, Material Rodante, Transporte de Pasajeros, Ambiente Portuario y Aeronáutico, Disposiciones Complementarias y Transitorias.

Bs. As., 16/6/92

VISTO la Ley N° 12.736 y sus modificaciones, la Ley N° 2.069 de Reformas del Estado, los Decretos Legislativos N° 27.911 del 17 de abril de 1979 y 27.912 del 3 de diciembre de 1982, sus modificaciones y complementarios, y el Decreto N° 2781 del 31 de octubre de 1991 y

CONSIDERANDO

Que mediante el Decreto N° 2284/91 se ha iniciado un proceso de desregulación de la economía argentina, tendiente a eliminar aquellas trabas que obstaculizan la expansión económica, impulsar las inversiones y generar una verdadera 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 los recursos 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 adaptar el régimen del 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 modernización 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 halla en un crecimiento sostenido en el tiempo como consecuencia de la reconversión de los servicios ferroviarios y de las ventajas relativas que aquellos presentan en materia de flexibilidad y diversidad.

Que por tales motivos, el mecanismo de transporte automotor de pasajeros se halla en una situación en la cual la demanda no se encuentra debidamente satisfecha en cuanto a forma y cantidad de servicios.

Que la falta de libertad para el transporte la reorganización 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 correcta fiscalización de los servicios, el cumplimiento de las normas en materia fiscal y de seguros, y el respeto por parte de los transportistas de las normas relativas al control mecánico 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 las circunstancias actuales, resulta absolutamente incoherente para la organización de servicios de transporte de calidad y bajo costo para el público.

Que en el marco del Decreto N° 2284/91 se impone la implementación de un régimen moderno para el transporte automotor de

posideres, que permita la organización de servicios 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 incorporen en el futuro prestar servicio libremente en todos los recorridos, garantizando asimismo 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 armonizar las obligaciones 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 actividad de comercio ha sido declarada "sujeta a autorización", por lo que en virtud del artículo 10 de la Ley Nº 23.090 el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha quedado facultado para excluir aquellas disposiciones que obstaculicen el proceso de privatización y deregulación, mediante el establecimiento de privilegios o monopolios discriminatorios de la libertad de mercado.

Que por las consideraciones precedentes, se contiene en esta la siguiente ley de normas que impulsan a las empresas de transporte de pasajeros el avance de competitividad.

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 con que, en este campo, cuenta la Nación, evitando asimismo la dilución de su especialidad tanto comercial como económica.

Que el establecido en un Registro único de transporte de pasajeros permita, con central y homogénea diferentes contenidos, incorporando el uso de recaudos y control de la superposición de trámites y requisitos.

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, incluida el servicio de taxímetros.

Que la FUERZA AERONAUTICA NACIONAL y la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, por ser las autoridades encargadas de la seguridad y control dentro de las jurisdicciones de los aeropuertos y los puertos, deben ser los responsables de garantizar el acceso y la seguridad de los prestadores de los servicios involucrados en el presente.

Que para el éxito del presente esquema de deregulación en un marco de indispensable ordenamiento, resulta imprescindible contar con un único organismo de supervisión y fiscalización, que garantice la calidad de los servicios, atienda las reclamos de los usuarios, dirija las fuerzas y los posibles recursos que afronten contra el libre juego de la oferta y la demanda o las reglas de una sana e indispensable competencia.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades concedidas por el Artículo 85 Incisos 1 y 2 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º — 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 excluido 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. 2º — 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 o fiscalización de los servicios de transporte interjurisdiccional e internacional, a través de la unificación o complementación de procedimientos, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

Art. 3º — CLASIFICACION — El transporte automotor definido en el artículo 1º 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. 4º — CLASE DE REGISTRO NACIONAL DEL TRANSORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR — En dicho registro quedarán incorporados:

1- Los prestadores que realizan transporte bajo el régimen de servicio público y de tráfico libre, sea de carácter interjurisdiccional o internacional.

2- Los prestadores del servicio ejecutivo del transporte para el turismo, con las características de dichos servicios.

TITULO III

DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

Art. 5º — 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 las actividades 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. 6º — PERSONAS FISICAS — Las personas físicas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) Estar inscriptas en la matrícula de comercio.
- b) Estar inscriptas en los organismos imperitales y/o profesionales pertinentes.
- c) Poner domicilio real en el país.

Art. 7º — PERSONAS JURIDICAS — Las personas jurídicas deberán constituirse adoptando los tipos societarios establecidos en la legislación mercantil, y ser como sociedades de personas, de capital o cooperativas, debiendo estar radicadas en el territorio argentino.

Las Uniones Transitorias de Empresas deberán satisfacer los requisitos previstos en la Ley Nº 18.550 (t. o. 1984).

Art. 8º — 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.

Art. 9º — ZONAS DE SEGURIDAD — Excluyese de la aplicación del régimen de Zonas de Seguridad de Fronteiras 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 Nº 15.385/44, ratificado por la Ley Nº 12.913, ni el Decreto Reglamentario Nº 22.530 del 21 de octubre de 1948.

Art. 10. — TRANSPORTES DE CARGA Y CORRESPONDENCIA — Las empresas de transporte de pasajeros pueden realizar transporte de cargas y correspondencia en los compartimientos 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 CONSUMIDORES dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

TITULO IV

MATERIAL HODANTE

Art. 11. — CALIDADES TECNICAS — El diseño de los vehículos que se adscriben a los servicios de transporte por automotor deberá observar las disposiciones generales en materia de tránsito que rijan en todo el ámbito de la República, en la relación con los pesos dimensiones y dispositivos de seguridad.

La autoridad de aplicación podrá fijar puntos más restrictivos en tanto estos estén dirigidos exclusivamente a preservar la seguridad del transporte y del tránsito. Asimismo podrá establecer las restricciones que sean necesarias a la preservación del medio ambiente.

Art. 12. — INMEDIACION — Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar calificados y matriculados en territorio de la República Argentina, con excepción de aquellos que se destinan a los servicios de transporte internacional.

En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos, especificando aquellos cuya posesión esté en virtud de comodato, alquiler o compraventa con reserva de dominio. La autoridad de aplicación podrá establecer para entajes del parque móvil que deban ser de propiedad del prestador del servicio, cualquiera sea la modalidad de este.

TITULO V — TRANSPORTES DE PASAJEROS

CAPITULO I — DEFINICIONES

Art. 13. — SERVICIO PUBLICO — Constituye servicio público de transporte de pasajeros, todo aquel que tenga por objeto satisfacer, con uniformidad, 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, en los costos, honorarios y tarifas mínimas, 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 o modalidades de tráfico.

Los transportistas que realicen un servicio público en un recorrido que supere los CINCUENTA (50) 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.

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 programación turística un servicio comprensivo 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 deberán transportarse exclusivamente pasajeros destinados a realizar la programación turística y no podrán transportarse pasajeros que no figuren en el listado u hoja de ruta como el mismo previamente.

Art. 17. — SERVICIO EJECUTIVO — Es aquel que presenta características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las reglamentaciones que establezca en el efecto la autoridad de aplicación.

Este servicio se presta 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

Art. 18. — PERMISOS — La explotación del servicio público de transporte automotor de pasajeros será adjudicada a través de un proceso previo, cuya vigencia tendrá un plazo de 02 (02) años.

La adjudicación de un permiso bajo el régimen de servicio público, implicará para el postulantista la obligatoriedad de prestar los servicios en las condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, y le permitirá asimismo ejercer, en igualdad de condiciones, a la explotación de cualquier servicio de tráfico libre de jurisdicción federal.

Art. 19. — ADECUACION DEL PERMISO — La autoridad de aplicación podrá adecuar un caso particular las condiciones de los costos, honorarios y modalidades de transporte de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transportes.

Art. 20. — DECLARACION DE SERVICIO PUBLICO — La autoridad de aplicación establecerá los requisitos de carácter técnico y 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 un permiso sobre un mismo recorrido.

Art. 21. — OTORGAMIENTO DE PERMISOS — La autoridad de aplicación otorgará los permisos para la explotación de servicios públicos a los transportistas que satisfagan los requisitos establecidos por el presente y aquellos que se establezcan en el futuro, en el servicio público a otorgar. Los requisitos que determine la autoridad de aplicación no podrán limitar el ingreso al mercado de nuevos prestadores.

Art. 22. — LICITACION PUBLICA — Si la autoridad de aplicación lo considera, por el método de transportistas interesados, que se adecue a las necesidades de transporte, podrá llevar a cabo una licitación pública.

En este caso, y en los efectos de la adjudicación de los permisos, los pliegos de bases y condiciones deberán contener puntos ajustados a la conveniencia de favorecer el mejoramiento de la calidad, la baja de las tarifas y el menor costo de los costos.

Art. 23. — DURACION DEL AUTOMATISMO — Los permisos serán otorgados por un periodo de un año, por igual período o su equivalente, salvo que la autoridad de aplicación lo considere fuertemente que existan causas justificadas al momento de la prórroga que aconsejen la no renovación del permiso.

Art. 24. — ACEPTACION — Una vez otorgado el permiso, el adjudicatario deberá emitir a favor efectiva la explotación del mismo dentro de los DIECISIETE (17) días siguientes a la notificación fehaciente por parte de la autoridad de aplicación, bajo apercibimiento de dar por concluido su derecho.

Art. 25. — OBLIGACIONES DEL PERMISITARIO — Son obligaciones del permisitario:

- a) Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se derivan del permiso, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad e igualdad de condiciones y obligatoriedad.
- b) Respetar el valor tarifario máximo establecido.

c) Contratar los seguros que amparen los riesgos vinculados con la prestación del servicio, con los usuarios y con terceros transportados y no transportados.

d) Presentar ante la autoridad de aplicación la información estadística que se requiere.

CAPITULO III — SERVICIO DE TRAFICO LIBRE

Art. 26. — COMUNICACION PARA LA — Los transportistas de servicios públicos, podrán desarrollar servicios de tráfico libre en su propio recorrido particular, con un permiso de comunicación a la autoridad de aplicación, con un

plaza no menor a los TREINTA (30) 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 autorización automática a respecto de la comunicación, no pudiendo el transportista modificar las condiciones de la prestación de los servicios ya inscritas 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 decide prestar, y en particular:

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

b) Frecuencias, horarios y tarifas.

c) Tipo de vehículo con el que desarrollará sus prestaciones, especificando la cantidad de asientos y las comodidades o servicios que se pretenda a bordo. En las vehículos deberá figurar la lista habilitada de la empresa de que se trata.

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

Art. 27. - MODIFICACIONES. Toda modificación en cualquier punto de las especificaciones, deberá comunicarse a la autoridad de aplicación con una anticipación de TREINTA (30) días corridos.

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

Art. 28. - DEBER DE 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 DIEZ (10) meses.

Art. 29. - INFORMACION ESTADISTICA. Los prestadores de los servicios de tráfico libre deberán brindar la información estadística respectiva de los servicios que realizan, de conformidad con los pautas que determine la autoridad de aplicación.

Art. 30. - SERVICIOS DE TRAFICO LIBRE DE CARACTER ESTADISTICO. Los servicios de tráfico libre pueden referirse a prestaciones excepcionales, o con frecuencias que disminuyan o disminuyan según la variación de las tendencias del mercado durante diferentes períodos del año, para lo cual los transportistas deberán comunicar expresamente el plan de transporte referido a dichas prestaciones, quedando excluido 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 previo al efecto. Derivadamente deberán remitir 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 cabeceras 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 integrados 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 SECRETARÍA 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 las recorridos, tarifas, modalidades y las condiciones mínimas o máximas de los servicios que presten.

Art. 36. - 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.

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 deserción 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 marítimo, 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 otra contingente que parta de ese mismo lugar.

d) **Intercambio:** Es aquella 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) **Relativo:** Es aquella en la cual las unidades tienen un recorrido predefinido, vinculando puntos de interés turístico, donde podrán permanecer los pasajeros interrumpiendo el viaje por un lapso que no excederá la duración total del circuito, pudiendo trasladarse parcial o integralmente a lo largo del recorrido.

Art. 37. - Los servicios de transporte por automotor para el turismo se clasificarán en:

a) **Receptivo:** es el realizado en la forma establecida en el inciso a) del artículo anterior.

b) **Excursión:** 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, iniciando o relativo.

d) **Exclusivo:** Es el 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, como lo 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 del propietario y del conductor 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

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL AMBITO PORTUARIO Y AEROPORTUARIO

CAPITULO UNICO

Art. 40. - En todos los puertos, aeropuertos y aeródromos nacionales podrán ingresar taxímetros habilitados en cualquier jurisdicción, para el ascenso y descenso de pasajeros, y su transporte desde y hacia la jurisdicción de origen.

Cuando estén en servicio, los taxímetros habilitados en cualquier jurisdicción no estarán sujetos al pago de estacionamiento, derechos a favor del ingreso o egreso a los aeropuertos, la POLICIA AERONAUTICA NACIONAL y la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, serán los responsables, según corresponda, de garantizar la seguridad de los transportistas y pasajeros, y su cumplimiento de la prescripción en el presente artículo, dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Art. 41. - Autorízase a las empresas de transporte aéreo, huleles, empresas de turismo, de alquiler de automóviles o remises con chófer o sin él, a brindar servicios de traslado a sus clientes entre cualquier puerto o aeropuerto nacional y los lugares de destino, bajo el sistema de habilitación especial, y con el único requisito de comunicación a la autoridad de aplicación del presente, la que deberá llevar un registro especial a tal efecto.

Art. 42. - La autoridad de aplicación habilitará servicios por y post servicio de transporte automotor de pasajeros entre la Capital Federal y el aeropuerto Ministro Hurler 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 instalar en el ámbito portuario y aeroportuario locales de atención al público o avisos publicitarios de sus servicios.

TITULO VII

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

Art. 44. - La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, será la autoridad de aplicación del presente Decreto.

Art. 45. - REGLAMENTACION DE LA INSCRIPCION. La autoridad de aplicación dictará las normas reglamentarias referidas a la inscripción en el Registro Nacional de los servicios de transporte ejecutivos.

Art. 46. - VIGENCIA DE PERMISOS. Los permisos para la explotación de servicios públicos de pasajeros de carácter regular que se encuentran 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 que sean automáticamente encuadrados en el régimen de este decreto, e inscriban en el registro creado por el presente.

Art. 49. - Créase la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS cuya estructura y estatutos serán elevados al PODER EJECUTIVO NACIONAL por la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, dentro de los NOVENTA (90) días de la entrada en vigencia de esta reglamentación.

Art. 50. - La COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR será responsable, una 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) Vigilar la vigencia de la libre competencia y de la calidad comercial.

d) Participar en la elaboración de políticas para el transporte automotor nacional e internacional y opinar en el diseño de pautas para el transporte multimodal.

e) Intervenir en la elaboración de convenios bilaterales y multilaterales.

f) Realizar las actividades de las empresas que operen en todos los aspectos, tales como el estado del equipamiento móvil e instalaciones fijas, seguros en general, condiciones estadísticas del personal de conducción, establecimiento de tarifas, de los servicios públicos de transporte de pasajeros, y todos los aspectos establecidos en la normativa vigente.

g) Homologar equipos y materiales de uso específico en el transporte automotor, de acuerdo a la normativa vigente.

h) Administrar la Base Nacional de Información del Transporte, controlando su calidad.

i) Organizar y administrar el Registro Nacional del Transporte Automotor.

j) Organizar el Centro de Información y Recursos de los Usuarios, a fin de asegurar el respeto de los derechos del consumidor.

Art. 51. - La comisión y puesta en funcionamiento de la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS deberá implicar la suspensión simultánea de todas aquellas dependencias de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, cuyas competencias son atribuidas a la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR.

Art. 52. - La autoridad de aplicación elevará a la consideración del PODER EJECUTIVO NACIONAL, dentro de los NOVENTA (90) días de la entrada en vigencia del presente, un proyecto de régimen de penalidades que se adecue a las pautas del presente Decreto.

Art. 53. - Los transportistas podrán realizar los reconocimientos exigidos en el presente reglamento, así como los trámites en general, mediante el uso de circuitos 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, conjuntamente con el MINISTERIO DE JUSTICIA, adoptarán las medidas conducentes a facilitar el recambio de los motores de los vehículos, y a implementar la documentación pertinente.

Art. 55. - Deróganse los Decretos Nº 27.911/39, 1929/87, sus modificaciones y complementarias y toda otra norma que se oponga al presente. Deróganse todos los Resoluciones y SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS que se opongan al presente.

Art. 56. - Invítase a los Provenientes a adherir a los principios del presente régimen.

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 archívese. - MENEM - Domingo F. Cavallo.

interferencias para el transporte interno de pasajeros con aeromoviles de reducido porte, o la modificación total o parcial de los ya existentes, serán considerados como comunicaciones previas, con los efectos indicados en el presente, salvo modificaciones expresa en sentido contrario por parte de los interesados.

Las modificaciones por las que se soliciten nuevos permisos o autorizaciones para el transporte interno de carga con aeromoviles de gran porte, o la modificación de los ya existentes, serán encuadrados, en el estado en que se hallaren, dentro de los procedimientos establecidos en el Capítulo III del presente, o a opción del interesado podrá de la misma conformidad, a los fines de la actualización del informe bajo el presente regimén.

Art. 20. - Deróganse los Decretos Nros. 1804/77, 2899/81 y sus modificaciones reglamentarias, el Decreto N° 3144/83, y los Artículos 12, 22 y 23 del anexo I del Decreto N° 3265/82.

Art. 21. - El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 22. - Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial, y archívese. MENEM. Domingo E. Cavallo.

TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS

Decreto 1494/92

Principales Retornos. Ámbito de aplicación. Coordinación. Transporte de Cargas. Transporte Exclusivo. Transporte Propio. Transporte Propio y Ajeno. Fletes. Registro Nacional. Inscripción. Información a Registar. Obligaciones del Transportista. Seguro. Responsabilidad del Transportista. Dador y Tomador de la Carga. Disposiciones Complementarias y Transitorias.

De. As., 20/8/92

VENIDA Ley N° 12.346 y sus modificaciones, la Ley N° 2.419 de Reforma de Fletes, el Decreto Reglamentario N° 405 del 5 de marzo de 1981, sus modificaciones y complementarios y el Decreto N° 2204 del 31 de octubre de 1991 y

CONSIDERANDO

Que el Artículo 5 del Decreto N° 2294/91 dispone la desregulación del transporte automotor de cargas, de la carga y descarga de los mercaderías y la liberación de la contratación entre transportistas y dadores de carga en todo el territorio nacional.

Que a fin de preservar la seguridad jurídica y garantizar el cabal cumplimiento de la libertad de contratación, debe complementarse la citada disposición y deben derogarse expresamente las regulaciones que impiden la desregulación 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 justifica actualmente el mantenimiento de ciertas restricciones.

Que la Ley N° 12.346 faculta a la autoridad de aplicación a determinar en cada caso lo que debe entenderse por servicio público de transporte.

Que no se justifica en este momento histórico mantener el 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 estatales por un régimen de libertades, donde el particular no sea condicionada su actividad de transporte de cargas por carretera al permiso de la Administración Pública Nacional, sino que la ejerza por propio derecho.

Que las medidas adoptadas por el presente no suponen un abandono 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 comercial y los derechos del consumidor, cuyos requisitos se ven perjudicados cuando el Estado dedica todos sus esfuerzos y recursos a la preservación de la conexión económica de los prestadores.

Que las restricciones establecidas por el Decreto N° 405/81 a las inversiones extranjeras en el transporte de cargas no se concuerdan con la política del Gobierno Nacional en la materia.

Que a fin de preservar la libertad comercial 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 competitividad del mercado, cuando el establecimiento de reservas de cargas o de monopolios por región pudieran afectarla.

Que de la contraria, el Gobierno Federal contribuiría, a través de su omisión, al fomento de empujones comercialmente desleales y a la profundización de desigualdades económicas estructurales.

Que las consideraciones precedentes justifican una reorganización total del Reglamento de Transporte de Cargas por Carretera y su reemplazo por un nuevo ordenamiento, que reúna los principios que han sido útiles, al desarrollo de la actividad y adopte aquellos otros que sirven al crecimiento económico desde una perspectiva de libertad.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades conferidas por el Artículo 99, Inciso 2 de la Constitución Nacional, y el Artículo 9° de la Ley N° 12.346.

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 de los territorios nacionales y los Estados extranjeros.

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 o liberalización de los servicios de transporte interjurisdiccional e internacional, a través de la unificación o complementación de procedimientos, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

Art. 3° - PRINCIPALES RETORNOS. Se consideran principios rectores del transporte de cargas por automotor:

a) El 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 comercial, el respeto de los derechos del consumidor y la preservación del ambiente contra la contaminación.

e) Las intervenciones de la Administración Pública Nacional limitadas y eficientes, tendientes exclusivamente a la preservación de los valores enunciatos precedentemente.

Art. 4° - TRANSPORTE DE CARGAS. 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 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, al 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° - TRANSPORTE PROPIO. Se considera transporte propio de cargas por carretera al transporte de cargas efectuado por una persona física o jurídica productora o consumidora de aquellas, para su consumo, utilización, transformación o comercialización.

Art. 7° - TRANSPORTE PROPIO Y AJENO. Las personas físicas o jurídicas que realicen transporte propio de cargas por carretera podrán realizar al mismo tiempo las modalidades de transporte definidas en los artículos 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 paritariamente con el cargador, y por cuenta de otro que actúa como principal, sea contratado 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 encomendados, paquetería 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 o internacional de cargas ajenas a título oneroso por carretera, en el que actúen en su modalidad, deberán inscribirse en el Registro Nacional de Transporte de Cargas por Automotor, dependiente de la Autoridad de Aplicación.

No podrán ser inscritos en el Registro Nacional, ni mantenerse en el mismo y por lo tanto dados de baja, aquellos vehículos matriculados en jurisdicciones provinciales, o paqueterías, paqueterías con donatarios en jurisdicciones provinciales, en las que se mantengan reservas de carga que otorguen exclusividad para dichos vehículos o empresas.

Lo dispuesto 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); exclusivo para un cargador, o no exclusivo.

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 las normas relativas a seguros.

Art. 12. - LA SOLA INSCRIPCION EN EL REGISTRO NACIONAL, Y EL PAGO DE LA TASA NACIONAL DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE EN EL CASO DE TRANSPORTE DE CARGAS AJENAS, OTORGA AL PETICIONANTE 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 sujeta a la actividad o cumplimiento de los

limitaciones cuantitativas, territoriales, de capacidad o de cargas.

CAPITULO III. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA

Art. 13. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA. Quiénes realicen actividades de transporte deberán cumplir con las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las establecidas en los Convenios Internacionales y en la legislación general aplicable:

a) Conservar en buen estado el material rodante, tomando todos los recaudos necesarios a fin de conservar la seguridad del tránsito y evitar accidentes.

b) Estar a los cumplimiento de vehículos y demás equipados, y al cumplimiento de las medidas tendientes a velar por la seguridad del tránsito.

c) Anotar en el Registro Nacional los movimientos que se efectúen al transporte, así como aquellos que se den de baja, sean o no de propiedad de quien realice la actividad.

d) Contratar los seguros obligatorios en el ámbito aplicable del presente.

e) Emitir la carta de porte, de acuerdo a lo prescripto por el Código de Comercio y la legislación vigente.

f) Emitir como intento de embarque y movimiento 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 cobertura fuera insuficiente, la cobertura a que hace referencia el presente artículo podrá ser contratada por:

a) El remitente o el consignatario de la mercadería. En ambos casos deberán presentar al transportista, antes de producirse la recepción de la carga, el certificado de cobertura otorgado por el Asegurador. En dichos certificados deberá constar obligatoriamente los tipos de vehículos y la cobertura que estime de responsabilidad al transportista.

b) El transportista. Si la mercadería no fuera asegurada por el remitente o el consignatario. En este caso el remitente o la parte, al momento de realizar el despacho, el valor de la mercadería, cifra 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 los hechos ocurridos a las disposiciones sobre exoneración de responsabilidad de la carga, y de la falta o deficiencias 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 al presente regimén las normas a los principios establecidos en los Decretos Nros. 2294/91 y 958/92.

Art. 17. La SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA OBRA Y SERVICIOS PÚBLICOS será la autoridad de aplicación del presente Decreto.

Art. 18. La autoridad de aplicación, con fundamento en el MINISTERIO DE JUSTICIA, arbitrarán las medidas conducentes a facilitar el recambio de los motores de los vehículos, y a implementar la documentación pertinente.

Art. 19. Deróganse el Decreto N° 405/81, sus modificaciones y complementarios y toda otra norma que se oponga al presente.

Art. 20. Invítase a las Provincias adherir a los principios del presente regimén.

LEYES Y DECRETOS NACIONALES

REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO. Decreto 692/92.

LEYES IMPOSITIVAS (1) Impuesto a las Ganancias, Retenciones.

LEYES IMPOSITIVAS (2) Procedimiento, Patrimonio Neto, IVA, Internos, Sellos, Ley Penal, Revalúo, Tasas Judiciales, etc.

LEY DEL IVA Nº 23.349. Con las modificaciones de la Ley Nº 23.765, 23.871, 23.872 y 23.105 y sus reglamentaciones.

LEY DE DIVORCIO Nº 23.515 y PATRIA POTESTAD.

LEY DE ALQUILERES Nº 23.091 Normas p Ajustar Alquileres.

LEYES DEL TRABAJO. La Ley 20.744 de CONTRATO DE TRABAJO (texto ordenado por Decreto 390.76), accidentes, jornada legal, Estatuto del viajante, asociaciones sindicales, conciliación y arbitraje, asignaciones, feriados, paritarias, Régimen de Trabajo para la Industria de la Construcción, etc.

CONTRATO DE TRABAJO Ley 20.744 (t. o. por Decreto 390.76).

LEY DE EMPLEO. Ley Nº 24.013.

NUEVA LEY DE ACCIDENTES DEL TRABAJO. Ley Nº 24.028.

LEYES DE CONSULTA EN EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA. El Cheque, la letra de cambio y el pagaré, ley de seguros, Lealtad Comercial, martilleros, abastecimiento, Ley de Bolsas, Defensa de la Competencia, transferencia negocios, etc.

LEYES DE JUBILACIONES. Las Leyes básicas Nros. 18.037 para empleados y obreros y la 18.028 para trabajadores autónomos, legislación previsional vigente, etc.

RURALES Y CODIGO RURAL PROVINCIAL. Leyes Nros. 13.246 arrendamientos rurales, Trabajo Agrario y su reglamentación, Fomento Agrario, Tamboero mediero, etc.

PROPIEDAD HORIZONTAL. Ley Nº 13.512 y 19.724 de Pre horizontalidad, Locaciones, etc.

SOCIEDADES COMERCIALES 19.550, modificada por Ley 22.903.

CONCURSOS Ley 19.551, modificada por la Ley 22.917.

COOPERATIVAS Ley 20.327, Mutuales (Ley 20.321), Fundaciones (Ley Nº 19.836).

LEYES ADMINISTRATIVAS. Decreto-Ley Nº 23.354/56 y Ley de Procedimientos Administrativos.

CONSTITUCION NACIONAL

PLANO BREGNA. De Buenos Aires.

ASOCIACIONES SINDICALES DE TRABAJADORES.

LEY DE OBRAS SOCIALES Y SEGURO NACIONAL DE SALUD, y sus reglamentaciones.

V E N T A S P O R M A Y O R

Pedidos del Interior con giro postal o bancario sobre Buenos Aires o comisionistas

EDITORIAL BREGNA. Florida 165 (Galeria Güemes) Of. 411.

TEL. 331-9918 - CODIGO POSTAL 1333 - CAPITAL FEDERAL

Imprenta Nélida Lista de Castorina. Tel. 297.0662

DECRETO Nº 692/92

Del 27 de abril de 1992

REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE

(TEXTO ORDENADO Y CORREGIDO SEGUN DECRETO
Nº 2254/92 DEL 1º DE DICIEMBRE DE 1992)

Artículo 1º — En el término de treinta (30) días el Ministerio de Justicia pondrá en funcionamiento un Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito en el que se registrarán los datos de las licencias otorgadas en las jurisdicciones de todo el país y las sanciones aplicadas a conductores individuales y/o a empresas transportistas.

Art. 2º — El Ministerio de Cultura y Educación implementará las medidas necesarias para incluir la educación vial como tema en la enseñanza pre-escolar, y, como materia obligatoria en los niveles primario y secundario.

Art. 3º — Serán requisitos indispensables para la circulación vehicular por la vía pública:

- Licencia de conductor.
- Cédula verde identificatoria del vehículo.
- Comprobante de pago de la última obligación fiscal del vehículo (patente).
- Certificado de habilitación técnica del vehículo. Las jurisdicciones deberán implementar el sistema.
- Comprobante que acredite la vigencia de un seguro contra terceros y terceros transportados.
- En el caso de transportes de personas como de cargas, deberá contarse, además, con la habilitación correspondiente al tipo y/o especificidad del servicio, y, la correspondiente licencia profesional del conductor.

Art. 4º — El otorgamiento de licencias para conducir cualquier tipo de vehículo deberá satisfacer, mínimamente los requisitos y características que establece el reglamento anexo, unificáncolos para todo el país. El Consejo de Seguridad Interior coordinará con las provincias la citada unificación.

Art. 5º — Las infracciones a las disposiciones de tránsito serán penalizadas conforme la gravedad de la falta, de acuerdo a lo que se detalla en el reglamento anexo, llegando a la inhabilitación perpetua del conductor y, en casos, a su detención.

En el ámbito de la Capital Federal se aplicará el Régimen Municipal de Penalidades vigente, sin perjuicio de la aplicación del régimen específico del transporte público por automotor.

Art. 6º — Las autoridades de aplicación podrán declarar la intransitabilidad de cualquier camino, ruta o autopista cuando las condiciones de inseguridad, así lo determinan por el lapso que dure la circunstancia que lo provoca. Asimismo, las empresas de transporte

y los concesionarios de rutas por peaje, en igualdad de situaciones deberán adoptar las mismas medidas en el ámbito de su servicio.

Art. 7° — Los menores de 18 años no podrán ser titulares de licencias para conducir, y, los menores de 12 años deberán viajar, obligatoriamente, en los asientos traseros de los automóviles.

Art. 8° — Sin perjuicio de otros requisitos mencionados en el reglamento que obra como Anexo I, a partir del 1° de julio de 1992, será de uso obligatorio el correa en los asientos delanteros y traseros y cabezales de seguridad en los asientos delanteros para los ocupantes de los automóviles, excepto en aquellos vehículos que aún no dispongan de esos elementos, en los cuales deberán ser instalados antes del 30 de noviembre de 1992.

También resulta obligatorio el uso de casco y anteojos de protección en el caso de motociclistas.

Se prohíbe la utilización de auricular y sistemas de comunicación de operación manual continua a los conductores de vehículos en marcha.

Art. 9° — Los conductores de corta y media distancia no podrán realizar tareas de expendio y cobro de boletos. Las empresas de transporte no podrán abonar a sus conductores, pago alguno fundado en la cantidad de vueltas al recorrido habitual ni por otro concepto que relacione velocidad y/o condiciones de seguridad con su salario.

Art. 10. — Queda prohibida la circulación de vehículos que emitan gases, ruidos o derrame de combustibles que afecten al ambiente, en medida que supere, en cada caso, las normas correspondientes.

Art. 11. — Se encomienda al Ministerio del Interior que en un plazo no mayor de sesenta (60) días elabore un proyecto de creación de la Policía Municipal de Tránsito para la Municipalidad de Buenos Aires.

Art. 12. — Apruébase como Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte el Anexo I del presente Decreto, que se aplicará en jurisdicción nacional y en las provincias que lo adopten.

Art. 13. — Apruébase la normativa sobre condiciones de trabajo, higiene y seguridad en el trabajo de los conductores del auto-transporte público de pasajeros por camino como Anexo II del presente Decreto.

Art. 14. — Se invita a las provincias a adherir, en lo pertinente, a lo dispuesto en el presente Decreto y sus Anexos.

Art. 15. — El Ministerio de Interior a través del Consejo de Seguridad Interior dará amplia difusión a las normas que establece el presente Decreto y sus Anexos.

Art. 16. — Los gastos que demande el presente Decreto serán imputados a rentas generales.

Art. 17. — Deróganse todas las disposiciones vigentes que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

Art. 18. — Comuníquese, etc.

TITULO I PRINCIPIOS BASICOS CAPITULO UNICO

Artículo 1° — Fines. El presente Decreto tiene los siguientes fines:

- a) Lograr seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes;
- b) Dar fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación;
- c) Preservar el patrimonio vial y vehicular del país;
- d) Educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública;
- e) Disminuir la contaminación del medio ambiente proveniente de los automotores.

Art. 2° — Ambito de Aplicación. El presente Decreto regula el uso de la vía pública y es de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, excluidos los ferrocarriles, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, la estructura vial y el medio ambiente en cuanto fueren con causa del tránsito.

Art. 3° — Competencia. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en este Decreto los organismos nacionales, provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones.

La autoridad local también podrá dictar normas exclusivas, siempre que fueran accesorias a las de este Reglamento y se refieran al tránsito, estacionamiento urbano, el ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Cualquier disposición enmarcada en los párrafos precedentes no debe alterar el espíritu del presente Reglamento, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, la norma sobre uso de la vía pública, como requisito para su validez, deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio.

Art. 4° — Convenios Internacionales. Los convenios internacionales sobre tránsito que sean ley de la República son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación en el Territorio Nacional, y a las circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente Reglamentación en los temas no considerados por tales convenciones.

Art. 5° — Definiciones. A los efectos de este Reglamento se entenderá:

- a) Por automóvil, el automotor para el transporte de personas de hasta ocho (8) plazas (excluido el conductor) con cuatro (4) o más ruedas, y los de tres (3) plazas que excedan los mil (1.000) kilogramos de peso;

- b) Por autopista, una vía multicarril sin cruces a nivel, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
- c) Por autoridad jurisdiccional, la nacional, la de cada estado provincial, y la de Capital Federal;
- d) Por autoridad local, la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o jurisdicción asignada a una de las fuerzas de seguridad;
- e) Por baliza, la señal fija o móvil con luz propia o reflectora de luz que se pone como marca para advertir;
- f) Por banquina, la zona de la vía, contigua a la calzada;
- g) Por calzada, la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
- h) Por camino, una vía rural mejorada;
 - i) Por camioneta, el automotor para transporte de carga de hasta tres mil quinientos (3.500) kilogramos de peso total;
 - j) Por carretón, todo vehículo de peso y dimensiones extraordinarias destinado al traslado de máquinas o carga indivisible;
- k) Por ciclomotor, una motocicleta de hasta cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada, y que no pueda exceder los cincuenta (50) kilómetros de velocidad;
 - l) Por maquinaria especial, los carretones y todo artefacto especialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
- ll) Por parada, el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros de los servicios pertinentes;
- m) Por peso, el total de vehículo más su carga y ocupantes;
- n) Por semiautopista, un camino pavimentado con calzada para ambas manos con separadores de tránsito que obstaculicen de una mano a otra;
- ñ) Por senda peatonal, la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada, esté demarcada o no, y aquella que se demarque a tal fin;
- o) Por zona del camino, todo espacio afectado a la vía y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades lindantes.

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

Art. 6° — Designase a la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, dependiente del Poder Ejecutivo Nacional (Decretos Nros. 1843/73 y 2658/79), como organismo de Coordinación Nacional de Seguridad Vial.

Se incorporarán a dicha Comisión como miembros plenos, los representantes de las provincias que adhieran a estas normas.

Su misión, además de proponer la reglamentación del presente Anexo, será la de fiscalizar su aplicación, coordinar la acción de las autoridades en la materia, promover la Educación Vial, la capacitación de funcionarios y fomentar y desarrollar la Investigación accidentalológica a la que se refiere el Art. 8° del presente reglamento.

Art. 7° — Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito. El Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito depende y funciona en el ámbito del Ministerio de Justicia, que lo implementará de inmediato. Debe coordinar su actividad con el Organismo de Coordinación Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho al uso del sistema.

Los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, de las empresas de transporte de carga y de pasajeros, las sanciones y demás información útil a los fines del presente Decreto serán comunicados de inmediato a este sistema, el que deba ser consultado previo a cada nuevo trámite o sentencia.

Llevará la estadística accidentalológica de seguros, de los datos del párrafo anterior y del parque vehicular.

Art. 8° — Investigación accidentalológica. Los accidentes de tránsito serán estudiados y analizados por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial (Decretos Nros. 1843/73 y 2658/79) a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado, siendo la difusión de las conclusiones y de las medidas de prevención propuestas de carácter obligatorio y público.

- a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación, conforme los datos que compruebe y denuncia de las partes, labrará un acta de choque, de la que entregará a éstos original y una copia a los fines del párrafo tercero del Art. 67;
- b) En los accidentes que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación, en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentalológica que remitirá al organismo encargado de la estadística;
- c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico-administrativa más profunda, a través del organismo competente, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informe de organismos oficiales.

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

CAPITULO I

CAPACITACION

Art. 9° — Educación Vial. Para el correcto uso de la vía pública, debe cumplimentarse lo siguiente:

- a) La educación vial será incluida como tema a tratar en la enseñanza preescolar y como materia obligatoria en los niveles primario y secundario;
- b) Se procurará, en la enseñanza técnica y universitaria, insti-

tulr orientaciones o especialidades que capaciten para servir a los distintos fines del presente Decreto;

- c) Se difundirán y aplicarán permanentemente medidas adecuadas para la prevención de accidentes;
- d) Se destinarán predios especialmente para la enseñanza práctica de la conducción;
- e) Se prohíbe la publicidad laudatoria en todas sus formas, de conducta contraria a los fines del presente Decreto.

Art. 10. — Cursos de capacitación. A los fines de este Reglamento, los funcionarios a cargo de su aplicación, y de la comprobación de faltas, deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar ejemplarmente la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

Art. 11. — Edades mínimas para conducir. Para conducir vehículos por la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún (21) años para las clases de licencias C, D y E.
- b) Dieciocho (18) años para las restantes clases.

La autoridad jurisdiccional podrá establecer, en razón de características locales, excepciones para conducir ciclomotores, tractores, animales o vehículos de tracción a sangre, sólo en la zona delimitada.

Art. 12. — Escuela de conductores. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Poseer habilitación de la autoridad local;
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos (2) años, revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un contrato de seguros los eventuales daños emergentes de la enseñanza;
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis (6) meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPITULO II

LICENCIAS DE CONDUCTOR

Art. 13. — Características. Todo conductor debe ser titular de sólo una licencia que lo habilite para conducir el automotor que utiliza, la que le será expedida por la autoridad jurisdiccional de su domicilio.

La licencia tiene una validez máxima de cinco (5) años, lapso que disminuirá con la mayor edad del titular, debiendo en cada re-

novación aprobar el examen psicofísico. Por una vez se podrá exigir nuevo examen teórico.

La habilitación implica que su titular debe acatar los controles y exigencias establecidas en beneficio de seguridad vial y demás fines de este Decreto.

Art. 14. — Requisitos. La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:

- a) Saber leer y escribir;
- b) Examen médico sobre sus condiciones psicofísicas, que será más exigente y frecuente en edades avanzadas;
- c) Examen teórico sobre legislación del tránsito, modos de prevenir accidentes, conocimiento del instrumental e información del vehículo.

En el caso de conductores profesionales se incluirán los conocimientos necesarios a su especialidad;

- d) Examen práctico sobre su idoneidad para conducir.

Los daltónicos, sordos, tuertos y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones permanentes, deben obtener licencia habilitante especial.

Antes de otorgar una licencia se debe requerir del Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante.

Art. 15. — Contenido. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

- a) Número en coincidencia con el de la matrícula individual del titular;
- b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;
- c) Clase de licencia, especificando tipo de vehículos que habilita;
- d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para poder conducir en su caso;
- e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor.

Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito.

Art. 16. — Clases. Se expiden las siguientes clases de licencias para conducir vehículos automotores:

- a) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados;
- b) Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta setecientos cincuenta (750) kilogramos o casa-rodantes;
- c) Para camiones sin acoplados y los comprendidos en la clase B;
- d) Para los destinados al servicio de transporte de pasajeros, los de clase B o C, según el caso;
- e) Para camiones articulados o con acoplados, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en las clases B y C;
- f) Para automotores especiales adaptados para discapacitados;
- g) Para tractores y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento del remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencias.

Art. 17. — Modificación de datos. El titular de una licencia de conductor debe denunciar todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela previo informe del Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito, contra entrega del anterior y por el período que le resta de vigencia.

La licencia caduca a los noventa (90) días de producido el cambio no denunciado.

Art. 18. — Suspensión por ineptitud. La autoridad jurisdiccional expedidora debe anular la licencia del conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la vigente en el momento de su otorgamiento.

Art. 19. — Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz, con los alcances que ella fije.

Para otorgar la licencia clase D se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadística Criminal y Carcelaria los antecedentes del solicitante.

A los conductores de vehículos destinados al transporte de niños, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos reglamentarios especiales para ello.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de cincuenta y cinco (55) años ni renovarse a las que hayan cumplido sesenta y cinco (65) años de edad o se hayan jubilado en el servicio de transporte.

El servicio de automóviles de alquiler será reglamentado por la autoridad jurisdiccional.

TITULO IV LA VIA PUBLICA CAPITULO UNICO

Art. 20. — Estructura vial. Toda obra o dispositivo que se efectúe, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública debe ajustarse a las normas básicas más avanzadas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas de ruedas u otra asistencia ortopédica.

Art. 21. — Sistema uniforme de señalamiento. La vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.

Las disposiciones de carácter local, sólo serán exigibles al usuario cuando se hallen expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

La colocación de señales no realizada por la autoridad competente debe ser autorizada por ella.

Art. 22. — Eliminación de obstáculos. Cuando la seguridad o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, coordinando su accionar a efectos de solucionar la anormalidad.

Durante la reparación o reconstrucción de una vía debe preverse un paso supletorio que garantice un tránsito similar, que no represente perjuicio o riesgo igualmente, se procurará asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la vía en obra.

Las reparaciones no terminadas por el ente responsable serán efectuadas por el encargado de la estructura vial con cargo a aquél.

En los lugares de circulación suspendida o peligrosa y en cualquier situación de riesgo, la autoridad competente debe señalizar el sitio sin perjuicio de adoptar las medidas para eliminar o atenuar el peligro.

Ante la disminución de la luz natural, el señalamiento se realiza exclusivamente con balizas de luz propia, amarilla para significar precaución, y roja para indicar prohibición de avanzar.

Art. 23. — Planificación urbana. La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, dará preferencia al transporte colectivo, procurará su desarrollo y podrá fijar en zona urbana:

- Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos de transporte público de pasajeros o de carga;
- Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada en diferentes horarios o fechas, y producir los desvíos pertinentes;
- Distintas modalidades de estacionamiento, en lo que hace a lugar, forma y sistema de control;
- Toda otra medida que contribuya a la finalidad de este artículo.

En el ámbito de la Capital Federal la autoridad local, a los efectos del presente artículo, será el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Debe propiciarse la creación de autoridades o entes interjurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte del ámbito geográfico en cuestión.

Art. 24. Servidumbre Es obligatorio para los propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

- Permitir la colocación de placas, señales o indicadores del tránsito necesarios al mismo;
- No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- Mantener en condiciones de seguridad toldos, comisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar en ellas cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- Colocar en las salidas a la vía, pública, cuando la intensidad del movimiento de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;

f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:

1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo.
2. Estar a una distancia de la vía y entre sí, relacionada con la velocidad máxima admitida.
3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos.

En zona urbana se seguirá un criterio similar al del inc. b) del artículo siguiente:

Art. 25. — Publicidad en la vía pública. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, incluso las de carácter político, deberán contar con permiso de la autoridad competente y sólo podrán tener la siguiente ubicación con respecto a la vía pública:

- a) En zona rural y autopista deben estar fuera de la zona de camino, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;
- b) No se podrán utilizar los elementos de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía, salvo permiso expreso de autoridad jurisdiccional de tránsito, en aquellos casos en que no resulten peligrosos, no distraigan al conductor ni induzcan a confusión a los usuarios.

Por las infracciones a este artículo y al anterior, y los gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.

TITULO V EL VEHICULO

CAPITULO I MODELOS NUEVOS

Art. 26. — Responsabilidad del fabricante. Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe, para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimiento de este capítulo conforme a las prestaciones y especificaciones reglamentarias, contenidas en los anexos técnicos a que da lugar cada uno de los temas del presente título.

Cuando se trata de automotores y acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajuste a las normas.

Cuando tales vehículos sean fabricados o armados en etapas con direcciones o responsables distintos, el último que intervenga debe acreditar tales extremos a los fines bajo su responsabilidad, aunque la complementación final la haga el usuario. Con excepción de aquellos que cuenten con autorización, en cuyo caso quedarán comprendidos en lo dispuesto en el párrafo precedente.

En el caso de componentes o piezas destinadas a repuestos, se seguirá el criterio del párrafo anterior, en tanto no pertenezca a un modelo homologado o certificado.

Se comercializarán con un sistema de inviolabilidad que permita la fácil y rápida detección de falsificación de envases. Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original.

A tales efectos es competente la autoridad nacional en materia industrial, quien fiscalizará el cumplimiento de los fines del presente Decreto en la fabricación e importación de vehículos y partes, aplicando las medidas que sean necesarias para ello. Podrá validar las homologaciones de otros países.

Todos los fabricantes o importadores de autopartes o vehículos mencionados en este artículo y habilitados deben estar inscriptos en el registro oficial correspondiente para poder comercializar sus productos. Las entidades empresariales tendrán participación y colaborarán en la implementación de los aspectos contemplados en este Decreto.

Art. 27. — Condiciones de seguridad. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas:

- a) En general:
 1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.
 2. Dirección que permita el control del vehículo.
 3. Suspensión que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a la adherencia y estabilidad.
 4. Ruedas con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias.
 5. Las cubiertas reconstituídas se identificarán y no podrán usarse sin adaptarse a la reglamentación. Las industrias de reconstrucción deben ser autorizadas por el organismo competente en materia industrial.
 6. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos.
 7. Ajustarse al peso, dimensiones y relación potencia-peso correspondiente.
- b) Los vehículos de carga y del servicio de pasajeros deben poseer los dispositivos especiales acordes a los fines de este Decreto;
- c) Los vehículos para transporte masivo deben estar especialmente diseñados para pasajeros, con las mejores condiciones de protección y seguridad del manejo;
- d) Las casas rodantes motorizadas se ajustarán en lo pertinente a lo dispuesto en el inc. c);
- e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad deben habilitarse especialmente;
- f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa y el sistema eléctrico debe poseer un un seguro eléctrico para su desacople;

- g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad, condiciones de seguridad reglamentaria y ser habilitadas especialmente;
- h) La maquinaria especial se ajustará a lo dispuesto y serán desmontables o plegables sus elementos sobresalientes;
- i) Los vehículos de los restantes tipos se fabricarán conforme este título.

Art. 28. — Requisitos para automotores. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

- a) Correaes y cabezales de seguridad o dispositivos que lo reemplacen sólo en las posiciones reglamentarias;
- b) Paragolpes adelante y atrás o carrocería que cumpla tal función;
- c) Guardabarros;
- d) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas;
- e) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;
- f) Bocina de sonoridad reglamentada;
- g) Vidrios de seguridad o transparentes similares;
- h) Protección contra encandilamiento solar;
- i) Dispositivo para corte rápido de energía;
- j) Sistema motriz de retroceso;
- k) Elementos reflectivos ubicados según lo exigido por la reglamentación;
- l) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidades de ingreso de emanaciones del vehículo;
- ll) Que sus puertas, baúl y capot no puedan abrirse inesperadamente;
- m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras;
- n) Mandos o instrumental del lado izquierdo, dispuestos de manera que el conductor no deba desplazarse ni desatender la conducción para accionarlos. Contendrán:
 - 1. Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados.
 - 2. Cuentalómetros.
 - 3. Velocímetro.
 - 4. Indicadores de luz de giro.
 - 5. Testigos de luces alta y de posición.
- ñ) Fusibles interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema;
- o) Las motocicletas y ciclomotores deberán contar con casco reglamentario y anteojos de seguridad.

Art. 29. — Sistema de iluminación. Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

- a) Faros delanteros de luz blanca y amarilla en no más de dos pares, con luz alta y luz baja, ésta de proyección asimétrica;
- b) Luces de posición que indiquen junto con las anteriores su

longitud, ancho y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentarios;

- 1. Delanteras de color blanco.
- 2. Traseras de color rojo.
- 3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación.
- 4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho las exija la reglamentación.
- c) Luces de giro, intermitentes de color amarillo, adelante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a sus costados;
- d) Luces de freno, traseras, de color rojo; se encenderán al accionarse el mando de freno antes de que éste actúe;
- e) Luz para la patente trasera;
- f) Luz de retroceso blanca;
- g) Las luces intermitentes de emergencia que incluirán a todos los indicadores de giro;
- h) Sistema de destello de luces frontales;
- i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán, en lo pertinente, a lo dispuesto a lo precedentemente, y además:
 - 1. Los tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado que proyecte luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás.
 - 2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.
 - 3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incs. a), b), c), d) y e).
 - 4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incs. b), c), d), e), f) y g).
 - 5. La maquinaria especial sólo queda exceptuada de tener luz alta.

Queda prohibido a cualquier vehículo colocar faros o luces adicionales a los de fábrica, salvo el agregado de hasta dos (2) antiniebla, dos (2) de freno elevado y, solo en calles de tierra, el uso de faros de largo alcance.

Art. 30. — Luces adicionales. Los vehículos que se especifican deben tener las siguientes luces adicionales:

- a) Los vehículos de transporte de carga y pasajeros deben estar provisto de luz antiniebla de acuerdo a la reglamentación;
- b) Los camiones articulados o con acoplados, tres (3) luces en la parte central superior, verde adelante y rojas atrás;
- c) Las grúas para remolque: luces complementarias de los frenos y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado;
- d) Los vehículos para transporte de pasajeros, cuatro (4) luces de color —a reglamentar— excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y una (1) roja en la parte superior trasera;
- e) Los vehículos para transporte de niños: cuatro (4) luces de color amarillo en la parte superior delantera y dos (2) rojas y una (1) amarilla central en la parte superior trasera, todas

conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia:

- f) Los vehículos policiales y de seguridad, balizas azules intermitentes;
- g) Los vehículos de bomberos y servicios de apuntalamiento, explosivos u otros de urgencia, balizas rojas intermitentes;
- h) Las ambulancias y similares, balizas verdes intermitentes;
- i) La maquinaria especial y los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deben ajustarse a ciertas normas de circulación, balizas amarillas intermitentes.

Art. 31. — Otros requerimientos. Ningún automotor debe superar los límites reglamentarios de emisión, ruidos y radiaciones parásitas.

Tales límites y los procedimientos para detectar las emisiones son los establecidos por la reglamentación, acorde con la legislación en materia. La cédula de identificación debe otorgarse a todo automotor o acoplado que circule por la vía pública; detallará sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias para su control sobre la vía pública.

Asimismo, podrán figurar las personas autorizadas para su uso.

Además, deberá tener grabado en forma indeleble los caracteres identificatorios de su dominio.

El motor y otros elementos podrán tener numeración propia.

Poseerán asimismo, por lo menos, un sistema de cierre de seguridad.

CAPITULO II

PARQUE USADO

Art. 32. — Revisión Técnica obligatoria. Todos los vehículos automotores acoplados y semiacoplados destinados a circular por la vía pública están sujetos a una revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a la seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

Todos los aspectos referentes a la revisión técnica periódica serán normalizados por el Poder Ejecutivo Nacional con criterio de uniformidad para todo el país.

Los vehículos destinados al transporte de pasajeros y carga, sometidos a jurisdicción nacional, están sujetos a la revisión técnica que establezca la Secretaría de Transportes de la Nación excepto en el área metropolitana que estén sometidos a la jurisdicción de la Autoridad del Transporte del Área Metropolitana una vez constituida ésta.

La autoridad jurisdiccional implementará de inmediato la realización de revisiones técnicas obligatorias en forma rápida y aleatoria (a la vera de la vía), sobre emisión de contaminantes y principales componentes de seguridad del vehículo.

Art. 33. — Talleres de reparación. Los talleres de mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local que llevará un registro de ellos y sus características.

Cada taller tendrá un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones. Llevará un libro rubricado con los datos de los vehículos y los arreglos realizados, dejando constancia de los que sean retirados sin su terminación. Deberán tener la idoneidad técnica y demás especificaciones que fije la reglamentación.

TITULO VI

LA CIRCULACION REGLAS GENERALES

Art. 34. — Prioridad normativa. En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales de tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

Art. 35. — Exhibición de documentos. Al sólo requerimiento de la autoridad competente, se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que el presente Decreto contempla.

Art. 36. — Peatones y discapacitados. Los peatones transitarán:

- a) En las zonas urbanas únicamente por las aceras u otros espacios habilitados a este fin;
- b) En las encrucijadas, por la senda peatonal;
- c) En las zonas rurales, en sentido opuesto al de circulación de vehículos, lo más alejado de la calzada;
- d) Por la calzada rodeando el automóvil, sólo para ascender o descender los ocupantes del asiento delantero.

Las mismas disposiciones se aplican para las sillas de lisiados, coches de niños, rodados propulsados por menores de 10 años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad del paso.

Art. 37. — Condiciones para conducir. Los conductores deben:

- a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentran en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inc. a) del Art. 51;
- b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra debe advertirse previamente, realizarla con precaución siempre que no cree riesgos ni afecte la fluidez.

Utilizará únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

Art. 38. — Requisitos para circular. Para poder circular con automotor es indispensable:

- a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo;

- b) Que su conductor porte la cédula o documento de identificación del mismo y el comprobante de pago de la última obligación fiscal del vehículo (patente).
- c) Que su conductor lleve el comprobante del seguro a que refiera el Art. 67, con cobertura vigente
- d) Que lleve colocada las placas de identificación de dominio de acuerdo a la reglamentación. También los acoplados y semiacoplados deberán cumplir con este requisito.
- e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial cumplan las condiciones requeridas para cada tipo de vehículos y su conductor lleve la documentación prevista en el presente Decreto;
- f) Que excepto motocicletas posean un matafuego y balizas portátiles normalizados;
- g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad con la que fue construido, y no estorben al conductor.
- h) Que el vehículo y lo que transporte, no supere las dimensiones y pesos máximos admitidos;
- i) Que en todo tipo de: motocicletas, ciclomotores sus ocupantes porten cascos normalizados, y si las mismas no tuvieran parabrisas que su conductor use anteojos de seguridad.

Art. 39. — Prioridades. Prioridad de paso de peatones. Todo peatón o conductor de vehículo que llega a una bocacalle o encrucijada debe ajustarse a las indicaciones del agente de tránsito o a las que sean dadas por aparatos mecánicos de señales o por señales fijas.

A falta de tales indicaciones los peatones y conductores sujetarán su conducta a las normas que se indican en los incisos siguientes:

- a) El peatón tiene en las zonas urbanas prioridad sobre los vehículos para atravesar la calzada por la senda peatonal.
Al aproximarse a esta senda el conductor debe reducir la velocidad. En las esquinas sin semáforos, cuando sea necesario, deberá detener por completo su vehículo para ceder espontáneamente el paso a los peatones a fin de que éstos puedan atravesar siguiendo su marcha normal.
- En todo accidente producido en dicha zona se presume la culpabilidad al conductor. En las zonas rurales el peatón se ajustará a lo dispuesto en el inc. d) de este mismo artículo.
- b) El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos ceder el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha.
Esta prioridad es absoluta y sólo se pierde ante:
 - 1. La señalización específica en contrario;
 - 2. Los vehículos ferroviarios;
 - 3. Los del servicio público de urgencia en cumplimiento de una emergencia;
 - 4. Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;

- 5. Los peatones que cruzan lícitamente por la senda peatonal o por zona peligrosa habilitada como tal;
- 6. Las reglas especiales para rotonda;
- 7. Cualquier circunstancia cuando:
 - a. Se desemboque de una vía de tierra a una pavimentada;
 - b. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar;
 - c. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan varias excepciones, se debe respetar, el orden de prioridades establecido precedentemente.

Para cualquier otra maniobra goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que lleve acoplado.

- c) Todo conductor debe detener espontáneamente su vehículo cada vez que un transporte de pasajeros se detenga con el objeto de tomar o dejar pasajeros sobre el lado que a él le corresponde adelantarse y no tiene derecho a reanudar su marcha hasta tanto hayan abandonado éstos la calzada.
- d) Prioridad especial de paso en las zonas rurales. Las mismas disposiciones del inc. b) se aplican en las zonas rurales para establecer la prioridad de paso en las rutas. La regla sólo sufre excepción cuando una ruta es de mayor importancia que otra, en cuyo caso, la prioridad pertenece al vehículo que transite por la ruta o camino principal.

En las zonas rurales los peatones, ciclistas y jinetes deben ceder el paso a los demás vehículos, a menos que atraviesen por zonas especialmente señaladas, en cuyo caso la prioridad les pertenece a ellos de acuerdo con las disposiciones del inc. a).

Art. 40. — Adelantamiento. El adelantamiento debe hacerse por la izquierda conforme a las siguientes reglas:

- a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ninguno que le siga lo esté a su vez sobrepasando;
- b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;
- c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo, por medio del destello de las luces frontales, o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir el sobrepaso y luego mediante luz de giro derecha indicar el retorno a su carril.
- d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar a su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasando, esta última acción debe realizarse con el indicador en funcionamiento;
- e) El vehículo que ha de ser sobrepasado debe, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada

y mantenerse y eventualmente reducir su velocidad:

- f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso. En cambio, la luz de giro derecha, indica la posibilidad de hacerlo;
- g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;
- h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 - 1. El conductor del vehículo que lo antecede ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda.
 - 2. En un embotellamiento, la fila de la izquierda no avanza o lo hace con más lentitud.

Art. 41. — Giros y Rotondas. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

- a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;
- b) Circular desde treinta metros antes del costado más próximo al giro a efectuar;
- c) Reducir la velocidad paulatinamente girando a una marcha moderada, dando siempre la prioridad al peatón;
- d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frente a;
- e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida, sin detenciones y dejando la zona central no transitable a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa.

Art. 42. — Vías Semaforizadas. En las vías reguladas por semáforos:

- a) Los vehículos deben:
 - 1. Con la luz verde a su frente, avanzar.
 - 2. Con la luz roja detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
 - 3. Con la luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a traspasar la encrucijada antes de la roja, o apurarse en caso contrario.
 - 4. Con luz amarilla intermitente, circular con precaución, sujeto al Art. 39, prioridades.

Las luces del semáforo se ubicarán siempre abajo a la derecha, y, adicionalmente, al medio y arriba o a la izquierda.

- b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada:
 - 1. Cuando a su frente tengan semáforo peatonal que lo habilite.
 - 2. Si sólo existe semáforo para vehículos cuando tenga luz verde para los que circulan en su misma dirección.
 - 3. Si el semáforo no está a su vista lo harán cuando el tránsito

de su vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con la luz roja o amarilla a su frente.

- c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijadas;
- d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sujeción coordinada de luces verdes sobre la misma vía, respetando las velocidades máximas que para cada tipo de arteria establece el Art. 49;
- e) Debe permitirse finalizar el cruce iniciado por otro y no comenzar el propio aun con la luz verde, si del otro lado de la encrucijada pasa un vehículo o peatón;
- f) En las de doble mano está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal que lo permita.

Art. 43. — Vías Multicarriles. En las vías con dos o más carriles de circulación de tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

- a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;
- b) Se debe circular en un mismo carril y por el centro de éste;
- c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;
- d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito, circulando a menor velocidad que la de operación de su carril.
- e) Los vehículos de transporte de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para su sobrepaso.
- f) Los vehículos a tracción a sangre, cuando le estén permitidos circular y no tuvieren carril permitido, deben hacerlo por el derecho únicamente.

Art. 44. — Autopistas. En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

- a) El costado izquierdo o carril de velocidad será utilizado sólo para adelantamiento;
- b) No pueden circular peatones, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores, ni maquinaria especial;
- c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere;
- d) Los vehículos remolcados por causa de accidentes, desperfectos mecánicos, etc. deben abandonar la vía pública en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los Incs. b) y c).

Art. 45. — Uso de las luces. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a los Arts. 29 y 30 y encender sus luces cuando la luz natural sea insuficiente, o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen, observando las siguientes reglas:

- a) Luz baja: su uso es obligatorio, excepto cuando corresponda la alta y en cruce de ferroviarios;
- b) Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas, debiendo cambiar por luz baja en el momento previo al cruce con otro vehículo que circule en sentido contrario o durante la aproximación al vehículo que se precede;

- c) Luces de posición: deben permanecer encendidas junto con la luz alta o baja, la de la chapa patente y las adicionales en su caso;
- d) Destello: debe usarse para pasar encrucijadas y para advertir la intención de sobrepaso;
- e) Luces intermitentes de emergencia: deben usarse para indicar la detención en zonas peligrosas y la ejecución de maniobras riesgosas;
- f) Luces rompenieblas y de retroceso: deben usarse sólo para sus fines propios;
- g) Luces de freno, giro, retroceso e intermitentes de emergencias se encienden a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.

Art. 46. — Prohibiciones. Está prohibido en la vía pública:

- a) Conducir con impedimentos psíquicos o físicos y en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes;
- b) Ceder o permitir la conducción a personas sin la habilitación para ello;
- c) A los vehículos circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia;
- d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimiento zigzagueante o maniobras intempestivas;
- e) Girar sobre la calle o avenida para circular en sentido opuesto;
- f) Obstruir el paso de vehículos o peatones en una bocacalle avanzando aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para su ubicación;
- g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;
- h) Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garaje o de una calle sin salida;
- i) La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia;
- j) En curva, encrucijada y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria o detenerse;
- k) Cruzar un paso a nivel cuando las barreras estén bajas, las señales de advertencias en funcionamiento o la salida no expedita, detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos;
- l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal;
- ll) Viajar con niños menores de doce años en el asiento delantero;
- m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;
- n) A los ómnibus y camiones, en caminos de menos de tres rieles por mano, transitar manteniendo entre sí una distancia menor a 100 metros, salvo para iniciar una maniobra de ade-

lantamiento, de acuerdo con las precauciones e indicaciones del Decreto;

- ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en causa de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución;
- o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;
- p) Transportar residuos, escombros, tierras, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difundan olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubres, en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas, deben ser lavados en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;
- q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;
- r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de emergencia, en cualquier tipo de vehículos;
- s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada y la banquina;
- t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada y la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de producto en zona alguna de camino;
- u) Circular en vehículos con bandas de rodamientos metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en camino de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microómnibus, ómnibus, camiones o máquina especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía;
- v) Usar la bocina o señales acústicas, salvo en caso de peligro o en zona rural y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;
- w) Circular con vehículos que derramen combustibles, que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios.

Art. 47. — Estacionamiento. En las zonas urbanas debe estacionarse sobre el costado derecho de la calzada en forma paralela al cordón, quedando prohibido hacerlo sobre la izquierda, en el centro de la calzada o en otra disposición, salvo señalización en contrario. Debe hacerse en la forma en que la reglamentación que lo determine. En la zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y de la banquina.

CAPITULO II REGLAS DE VELOCIDAD

Art. 48. — Velocidad precautoria. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su condición psicofísica, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

Art. 49. — Velocidad máxima. Los límites máximos de velocidad son:

- a) En zona urbana:
 1. En las calles, cuarenta (40) kilómetros por hora.
 2. En avenidas, sesenta kilómetros por hora.
 3. En vías con semáforos coordinados y sólo para motocicletas, la velocidad podrá ser superior a las anteriores, siempre que vale la misma se encuentre debidamente señalizada.
- b) En zona rural:
 1. Para motocicletas, automóviles y camiones, cien (100) kilómetros por hora.
 2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas, noventa kilómetros por hora.
 3. Para camiones y automotores con casa rodante acopladas, ochenta kilómetros por hora.
 4. Para transporte de sustancias peligrosas y residuos, setenta kilómetros por hora.
- c) En semiautopista, los mismos límites que en zona rural, para los distintos tipos de vehículos, salvo el de ciento diez kilómetros por hora para motocicletas y automóviles;
- d) En autopista: los mismos que en semiautopistas, salvo el límite de ciento veinte (120) kilómetros por hora para motocicletas y automóviles.
- e) Límites máximos especiales:
 1. En las encrucijadas urbanas sin semáforos, la velocidad precautoria, nunca superior a veinte (20) kilómetros por hora;
 2. En los pasos a nivel sin barreras ni semáforos, la velocidad precautoria, nunca superior a veinte kilómetros por hora, y ello después de asegurarse el conductor que no se aproxima ningún tren;
 3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos de gran concurrencia de personas, la velocidad precautoria nunca superior a veinte (20) kilómetros por hora, durante su funcionamiento.

Art. 50. — Límites especiales. Se respetarán además los siguientes límites:

- a) Mínimos:
 1. En zona urbana y autopista, la mitad del máximo establecido para cada tipo de vía.
 2. En caminos y semiautopista el de cuarenta (40) kilómetros

- por hora.
- b) Señalizados: Los que establezca la autoridad de tránsito, en los sectores del camino en los que así lo aconsejen la seguridad y la fluidez de la circulación.

CAPITULO III REGLAS PARA EL TRANSPORTE

Art. 51. — Exigencias comunes. Los propietarios de los vehículos del servicio de transporte de pasajeros o de carga, deben tener organizado el mismo, de manera tal que:

- a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarle las anomalías que detecte;
- b) No deben utilizar unidades con una antigüedad mayor a las siguientes, salvo que se ajusten a las limitaciones que se les fije en las normas de revisión técnica periódica:
 1. De 10 años para las sustancias peligrosas y pasajeros.
 2. De 20 años para los de carga. Después podrán usarse si si superan la revisión técnica obligatoria (pero sin acoplado y sin exceder el ochenta (80) por ciento del peso total y por eje).
 3. Para el cumplimiento de los puntos 1 y 2 del presente inciso, se otorgará un plazo de gracia de tres años a partir de la vigencia del presente Decreto.
- c) En lo relativo a pesos y dimensiones se aplicará el Decreto 209/92.
- d) Obtengan en término la habilitación técnica de cada unidad;
- e) Los vehículos, excepto los de transporte urbano, de pasajeros y de carga, cuentan a efectos del control, de la investigación de accidentes y otros fines, con un dispositivo que registre sobre un documento durable velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control instantáneo sobre la circulación en cualquier lugar;
- f) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflexivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar.

Art. 52. — Transporte público urbano. En el servicio de transporte público urbano de pasajeros regirán, además de las normas del artículo precedente las siguientes reglas:

- a) El ascenso y descenso de pasajeros se efectuará en las paradas establecidas, la autoridad competente podrá disponer excepciones de acuerdo a las características del tránsito y/o condiciones meteorológicas.
- b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso de pasajeros, se hará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;

- c) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha.
- d) Queda prohibido durante la circulación fumar en los vehículos, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

Art. 53. — Transportes de escolares o niños. En el transporte especial de escolares o niños debe extremarse la prudencia en la circulación, y el conductor, cuando el número de pasajeros lo requiera, debe estar acompañado de otra persona mayor, para el control de aquéllos, que deben ser tomados y dejados en el lugar más cercanos posible al de sus domicilios y destinos.

No deben llevarse más pasajeros que las plazas habilitadas. Los vehículos serán específicamente diseñados y destinados a tal fin. Tendrán los distintivos y elementos de seguridad y estructurales reglamentarios, solamente asientos fijos y estarán en perfectas condiciones de higiene y limpieza.

Art. 54. — Transporte de carga. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- a) Estar inscriptos en el registro de carga correspondientes;
- b) Inscribir en sus vehículos su identificación y domicilios, la tara, el peso y el tipo de los mismos;
- c) Proporcionar a sus chóferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación.
- d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada;
- e) Transportar la carga indivisible en vehículos apropiados a las dimensiones de ella o en carretones, cuando aquélla supere las dimensiones o peso máximo permitidos. La reglamentación contemplará ciertos excedentes de longitud;
- f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel, en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados y con los dispositivos reglamentarios;
- h) Cuando transporten sustancias peligrosas o residuos deberán observar estrictamente las disposiciones de la Ley N° 24.051 y el Reglamento General para el transporte de material peligroso por carretera.

Art. 55. — Exceso de carga. Permisos. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo la exclusiva responsabilidad de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos.

Cuando una carga excepcional e indivisible no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito en la forma solicitada, podrá otorgar

un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximas permitidas, la cual no eximirá de responsabilidades por los daños que se causaren ni por la disminución de la vida útil de la vía.

El transportista es también responsable por los daños que ocasiona a la vía pública como consecuencia de su extralimitación en el peso permitido para su vehículo o en sus dimensiones. También deberá responder el cargador cuando se acredite su responsabilidad.

El receptor de la carga debe facilitar a la autoridad competente todos los medios y constancias que disponga sobre la misma, caso contrario incurre en infracción.

Art. 56. — Revisores de carga. Los revisores designados por la autoridad podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias del presente y su reglamentación.

La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para detener la marcha del vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ellos.

CAPITULO IV

REGLAS PARA CASOS ESPECIALES

Art. 57. — Obstáculos. La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objeto sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor, debe ser advertido a los usuarios de la vía pública, al menos, con la inmediata colocación de balizas reglamentarias.

La autoridad presente debe remover aquello sin dilación, por sí sola o con la colaboración de responsable, si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo.

Asimismo, los trabajadores que cumplan sus tareas en la zona de camino y las autoridades de aplicación y comprobación deberán utilizar vestimenta que los destaque suficientemente, por su color de día y por sus elementos retrorreflectantes de noche.

Art. 58. — La autoridad de aplicación podrá disponer la prohibición temporal de circular en la vía pública cuando situaciones climáticas o de emergencias así lo aconsejen.

Art. 59. — Uso especial de la vía. Está prohibido el uso de la vía pública para fines extraños al tránsito tales como: procesiones, manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad, pedestres, ciclistas, ecuestres, automovilísticas, los que pueden ser autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si:

- a) El tránsito normal puede mantenerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo;
- b) Los organizadores acreditan que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas y cosas;
- c) Se responsabilizan los organizadores por sí o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura

vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

Art. 60. — Vehículos de emergencia. Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello le fuera absolutamente imprescindible en la ocasión de que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

Sólo en tales circunstancias deben circular advirtiendo su presencia con las balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido es de extraordinaria urgencia.

Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de estos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos.

La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas con la máxima moderación posible.

Estos vehículos de emergencia deberán estar registrados y habilitados por la autoridad jurisdiccional y no excederán la antigüedad fijada por la reglamentación.

Art. 61. — Máquinas especiales. La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente y a lo que expresamente determine la reglamentación.

Art. 62. — Franquicias. Quedan prohibidas las franquicias referidas al tránsito o estacionamiento salvo las establecidas en este Decreto

Art. 63. — Franquicias especiales:

- a) Los vehículos en uso por lisiados, diplomáticos extranjeros acreditados en el país;
- b) Profesionales en prestación de un servicio (público o privado) de carácter urgente y de bien común, gozarán de las franquicias que a cada uno se le acuerde en virtud de las necesidades de sus funciones.

A tal fin deberán llevar bien visible, adelante y atrás, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la chapa patente que legalmente corresponda.

- c) Los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para los vehículos, podrán solicitar de la autoridad local, las franquicias que los exceptúe de cumplir con ciertos requisitos, para poder circular excepcionalmente en los lugares, ocasiones o lapsos determinados;

- d) Los chasis o vehículos incompletos, en traslado para su complementación, tendrán permiso general con itinerario. La reglamentación también regulará las franquicias para acoplados especiales de traslado de material deportivo no comercial y de vehículos para transporte postal y valores bancarios.

CAPITULO V

ACCIDENTES Y SEGURO

Art. 64. — Presunciones. Se considera accidentes de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente a aquel que carecía de prioridad o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito.

Art. 65. — Obligaciones. Es obligatorio para quienes sean partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente;
- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte o partes y a la autoridad interviniente. Si éstos no estuviesen presentes deben dejar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;
- c) Denunciar el hecho ante la autoridad competente;
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa, cuando sean citados.

Art. 66. — Sistema de evacuación y auxilio. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencia, prestando, requiriendo, y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

Art. 67. — Seguro obligatorio. Todo automotor, acoplado o semi-acoplado debe estar cubierto por un seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, incluidos los transportados. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse en cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que deberá otorgar al asegurado el comprobante que indica el inc. c) del Art. 38.

Las denuncias de siniestros se recibirán en base al acta de choque del inc. a) del Art. 8, remitiendo copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se puedan hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derecho-habientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecho con motivo de este pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá según haya denunciado o no accidentes el asegurado, en el año previo de vigencia del seguro.

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

Art. 68. — Principios básicos. Serán los siguientes:

- a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor;
- b) Habilitar a los jueces del Poder Judicial para que apliquen las sanciones previstas en el Art. 84 de este Anexo, en los juicios en que intervengan en los cuales surja la comisión de las infracciones definidas en dicho artículo.

Las restantes sanciones serán aplicadas, en el ámbito de la Capital Federal, por la Justicia Municipal de Faltas y, en su caso, por la Secretaría de Transporte de la Nación.

- c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad;
- d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas, con constancia de ellas, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor, o en legal o real que posea;
- e) Conferir el otorgamiento de copia del acta de comprobación, con constancia de recepción, fuerza de citación suficiente para comparecer ante la autoridad de juzgamiento, en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco (5) días sin perjuicio del comparendo voluntario;
- f) Cuando no se identifique al infractor, la presunción en la comisión de la falta recaerá en el propietario del vehículo, salvo que acredite su enajenación o que no estaba bajo su tenencia o custodia, o bien que denuncie al responsable de la infracción;
- g) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su violación o falsificación;
- h) Prohibir las gratificaciones por las infracciones que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen;
- i) Considerar de aplicación supletoria el Código de Procedimientos en lo Penal, en cuanto sea compatible, en aquellos casos no previstos por las normas procesales específicas.

Art. 69. — Deber de las autoridades. Las autoridades pertinentes deben:

- a) En materia de comprobación y aplicación de faltas:
 1. Identificarse antes de advertir a un presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece.
 2. Actuar de oficio o comprobar toda supuesta infracción puesta en su conocimiento por persona mayor de catorce (14) años.
 3. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito.

4. Cuando labren acta, utilizarán el formulario reglamentario y entregarán copia al presunto infractor, salvo que no se identificare, se diere a la fuga o no fuera habido, circunstancia que se hará constar en ella.

b) En materia de juzgamiento:

1. Aplicar este Decreto con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular los temas mencionados en el Art. 1º.
2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada.
3. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos. Si pertenecieren a otra jurisdicción, remitir a ella sus antecedentes a efectos del juzgamiento o ejecución de sentencia. Lo mismo para los que usen la opción del inc. a) del artículo siguiente.
4. Atender todos los días durante ocho (8) horas, por lo menos.

Art. 70. — Interjurisdiccionalidad. Todo imputado goza de las siguientes garantías:

- a) Si se domicilia en jurisdicción distinta a la de la infracción o juzgamiento y en tanto haya reciprocidad con la suya:
 1. Puede solicitar ser juzgado o cumplir la sentencia ante el juez del tránsito de su jurisdicción.
 2. No está obligado a comparecer en otra jurisdicción. Excepto, en ambos casos, cuando se domicilia a menos de sesenta (60) kilómetros del asiento del juzgado, bajo cuya autoridad queda sujeto.
- b) Cuando acredite la necesidad de ausentarse será juzgado a su regreso en el plazo que se le fije, no mayor de sesenta (60) días, término que se ampliará si viaja al extranjero.

CAPITULO II

MEDIDAS CAUTELARES

Art. 71. — Retención preventiva. La autoridad de aplicación deberá retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

- a) A los conductores:
 1. Que sean sorprendidos in fraganti en estado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes u otra sustancia que disminuya sus condiciones psicofísicas normales, por el tiempo necesario para recuperar su estado normal.
 2. Que fuguen luego de participar en un accidente y en los casos del Art. 84, por el tiempo necesario para establecer su identidad, antecedentes y recibirles declaración. En ningún caso la retención debe exceder de doce (12) horas, excepto en los del punto 1, según certificación médica. Se reglamentarán de modo uniforme con el resto de

las jurisdicciones los principios de procedimiento de las medidas cautelares que trata este artículo.

b) Las licencias habilitantes:

1. De las que surja una evidente violación a los requisitos exigidos en este Decreto.
2. De los conductores vueltos ineptos físicamente, debiendo procederse según el Art 18.

c) Los vehículos:

1. Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias, labrando un acta provisional, la que presentada dentro de los tres (3) días ante cualquier autoridad competente, habiendo subsanado la falla, queda anulada. La incomparecencia convierte el acta en definitiva. La retención dura el tiempo necesario para labrar el acta, excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito, en cuyo caso durará hasta que se repare el defecto. Para este fin se facilitará la ocasión de hacerlo.
2. Conducidos por menores en infracción al Art. 11, que serán entregados sin más trámite a sus representantes legales, o a quien acredite su propiedad o tenencia legítima.
3. Excedidos en peso o en infracción a las reglas sobre transporte de carga peligrosa, hasta que normalicen su situación.
4. Abandonados, los que serán remitidos a depósitos oficiales dando conocimiento al propietario si fuera habido.

Art. 72. — Control preventivo. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o con drogas, para conducir. En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación.

RECURSOS

Art. 73. — Clases. Sin perjuicio de las instancias que prevé el procedimiento para la actuación de la autoridad del juzgamiento, pueden interponerse los siguientes recursos ante la justicia ordinaria, contra las sentencias condenatorias respecto de las cuales tendrán efecto suspensivo:

- a) De la apelación, que se plantará y se fundamentará dentro de los cinco días de notificada la sentencia, ante la autoridad de juzgamiento que la dictó. Las actuaciones serán elevadas en tres días.

Son inapelables las sanciones por faltas leves impuestas por jueces letrados. Podrá deducirse junto con el recurso de nulidad;

- b) De queja, directamente ante la justicia ordinaria, cuando se encuentren vencidos los plazos para dictar sentencia o para elevar los recursos interpuestos, o cuando ellos sean denegados.

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Art. 74. — Son inimputables para este Reglamento los menores de catorce (14) años y quienes lo son para el Código Penal.

La no intencionalidad en la comisión de faltas, así como los estados de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, de los conductores, no serán circunstancias eximentes de la sanción que corresponda por este Reglamento.

Art. 75. — Toda persona jurídica, de carácter público o privado, será pasible de las sanciones pecuniarias previstas por este Decreto. Pero si la contravención en la vía pública es imputable a dependientes de ella, la sanción se impondrá también a éstos.

Si una persona jurídica de carácter público fuera reiteradamente sancionada, la autoridad de juzgamiento, además de aplicar en cada caso la sanción correspondiente, debe poner tal anomalía en conocimiento de la máxima autoridad de la reincidente, a fin de que se adopten las medidas que correspondan.

Art. 76. — Clasificación. Corresponden a faltas graves para este Decreto las siguientes conductas:

- a) Las que ponen en peligro la salud de la población, por conducir inadecuadamente, con excesos de velocidad o contaminando el medio ambiente;
- b) Adelantarse por la derecha a otro vehículo salvo las excepciones contempladas;
- c) Negarse o ser reticente en la individualización de un presunto infractor, estando obligado a hacerlo;
- d) Desacatar a la autoridad o resistir sus requerimientos sobre las reglas de circulación o del procedimiento;
- e) En general las que violen lo dispuesto en los Arts. 9 inc. e), 11, 32, 38 a), 46 —excepto el inc. V)—, 67 y 84.

Las faltas no comprendidas en la descripción precedente se considerarán leves, sin perjuicios de facultad del juez de decidir en definitiva; conforme con los dos artículos siguientes.

Art. 77. — Atenuante. La autoridad de juzgamiento podrá disminuir hasta el tercio la sanción, cuando se den las siguientes situaciones.

- a) Una necesidad debidamente acreditada, la considerada en relación con la gravedad de la falta cometida;
- b) Cuando el presunto infractor aun actuando diligentemente no pudo evitar cometer la falta y además la misma resulta intranscendente.

Art. 78. — Agravante. La sanción podrá aumentarse hasta el triple en los siguientes casos:

- a) Cuando la falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;
- b) Cuando el infractor haya cometido la falta fingiendo la pres-

- tación de un servicio de urgencia, emergencia u oficial:
- c) Cuando la haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;
 - d) Cuando se entorpezca la prestación de un servicio público;
 - e) Cuando el infractor sea funcionario público y cometa la falta en su carácter de tal.

Art. 79. — Reiteración de faltas. En la comisión de varias infracciones se considera:

- a) Concurso real. Cuando se han originado en distintos hechos, en cuyo caso las sanciones correspondientes se acumularán, aun cuando sean de distinta especie, sin exceder el máximo fijado para cada una de éstas;
- b) Concurso ideal. Cuando a un solo hecho le cabe más de una sanción, en cuyo caso se aplica la mayor;
- c) Reincidencia. Cuando se comete una nueva infracción habiendo sido el imputado sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de los plazos de un año por falta leve o de dos por falta grave.

Las sanciones por las graves son antecedentes para aplicar la reincidencia en la comisión de una leve, no así a la inversa.

Los plazos se cuentan desde la infracción sin computar los lapsos de inhabilitación.

Art. 80. — Sanción de la reincidencia. La reincidencia se sanciona:

- a) En todos los casos con multa, que aumentará:
 1. Para la primera, el doble de la que correspondería.
 2. Para la segunda el triple.
 3. Para la tercera el cuádruple.
 4. Para la siguiente, se multiplica el valor de la última multa por la cantidad de infracciones menos dos.
- b) Con inhabilitación de hasta seis meses cuando el valor de las multas en faltas leves excede el máximo del Art. 82;
- c) Accesorariamente, con inhabilitación de hasta nueve y doce meses para la primera y segunda reincidencia por falta grave, respectivamente;
- d) En todos los casos, desde la tercera reincidencia de falta grave con inhabilitación de tres a dieciocho meses para ésta, duplicándose sucesivamente tales límites en las siguientes reincidencias.

CAPITULO II SANCIONES

Art. 81. — Clases. Las sanciones por infracciones a este Reglamento son de cumplimiento efectivo, no se aplicarán con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

- a) Multa;
- b) Inhabilitación. Accesorio para conducir vehículos o determinada categoría de ellos, en cuyo se debe retener la licencia

habilitante;

- c) Arresto no redimible;
- d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica;
- e) Decomiso, sanción accesoria que implica la pérdida de los elementos cuya colocación, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido.

Art. 82. — Multa. El valor de las multas se determina con la denominada "Unidad de Multa" (UM) equivalente al precio de venta al público, en la Capital Federal, de veinticinco (25) litros de nafta especial de YPF.

En la sentencia, el monto de la multa se determinará en Unidades de Multa (UM) y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Cada infracción del usuario de la vía pública a la reglas de circulación se penalizará con hasta cuatro (4) Unidades de Multa (UM) por faltas leves, cuarenta (40) Unidades de Multa (UM) para las graves y se aplicará hasta ochenta (80) y ciento veinte (120) Unidades de Multa (UM) para los casos de concurso y reincidencia, respectivamente.

El reglamento tipificará las faltas estableciendo un monto único de Unidad de Multa (UM) sólo para las infracciones a la regla de circulación en la vía pública en que incurran los responsables directos de la conducción de vehículos. En la Capital Federal se aplicarán las penas contravencionales contenida en el Régimen Municipal de Penalidades.

Para viabilizar el pago voluntario previsto en el Art. 83 inc. a), la determinación del monto se practicará en pesos a la fecha de emisión de la citación que invita al usuario a acogerse a dicho beneficio y conservará el valor consignado hasta la fecha de vencimiento. Dicho vencimiento se operará a los treinta (30) días de emisión de la referida opción. A partir de su vencimiento, el importe se actualizará en función del valor de la Unidad de Multa (U.M.).

Art. 83. — Pago de la multa. La sanción de la multa puede:

- a) Pagarse voluntariamente por infracciones a las reglas de operación en la vía pública en cuyo caso se disminuirá el monto original en un cuarto. Para las faltas graves tendrá los efectos de condena firme, pero en tal caso no podrán usarse más de dos al año;
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro mediante vía ejecutiva, cuando por razones de hecho o derecho no se haya abonado en término para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;
- c) Ahonarse en cuotas, en casos de infractores de escasos recursos.

Art. 84. — Arresto. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

- a) Por conducir en estado de Intoxicación alcohólica o con estupefacentes;
- b) Por conducir sin estar habilitado para ello, como consecuencia de una sanción o suspensión;
- c) Por participar u organizar en la vía pública competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.
- d) Arresto a la tercera reincidencia en falta grave y particularmente por violar semáforo en rojo.

La aplicación de este artículo queda supeditada a su aprobación por parte del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 85. — Aplicación del arresto. La sanción del arresto será únicamente aplicada por la justicia ordinaria de la jurisdicción correspondiente debiendo ajustarse a lo siguiente:

- a) No exceder de quince (15) días por falta, ni de treinta (30) en caso de concurso o reincidencia;
- b) Puede cumplirla en domicilio los:
 - 1. Enfermos y mujeres embarazadas o en período de lactancia.
 - 2. Menores de dieciocho años.
 - 3. Mayores de sesenta y cinco años no reincidentes;
 - 4. Lisiados, que a criterio del juez les corresponda.

El que sin autorización para ausentarse del domicilio quebrantare la ejecución de la sanción de arresto, salvo por causa de fuerza mayor, deberá cumplir efectivamente el doble del tiempo restante.

- c) Ser cumplido sin rigor penitenciario y a no más de sesenta kilómetros de lugar de juzgamiento o del domicilio del infractor, quien no puede ser alojado con encausados o condenados comunes;

CAPITULO III

EXTINCION DE ACCIONES Y SANCIONES

NORMA SUPLETORIA

Art. 86. — Causas. La extinción de acciones y sanciones se opera:

- a) Por muerte del imputado o sancionado;
- b) Por indulto o conmutación de sanciones;
- c) Por prescripción.

Art. 87. — Prescripción. La prescripción se opera:

- a) Al año, para la acción por falta leve;
- b) A los dos años, para la acción por falta grave y para sanciones, sobre las que opera aunque no haya sido notificada la sentencia.

Art. 88. — Legislación supletoria. En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal.

CAPITULO IV

INFRACCIONES ESPECIFICAS

Art. 89. — Los conductores de vehículos de transporte de pasajeros que no contaren con la licencia especial serán sancionados con multa de hasta cuarenta (40) U.M.

Art. 90. — Los fabricantes e importadores de vehículos, acoplados y semiacoplados que libren al tránsito público a éstos sin contar con la respectiva licencia para la Configuración de Modelo serán sancionados con multa de hasta ciento veinte (120) U.M.

Art. 91. — Los fabricantes locales o empresas terminales y todo importador que intervinieren en el proceso de la fabricación o en el armado por etapas y no se inscribieren en los registros que establezca la Secretaría de Industria y Comercio serán sancionados con multa de hasta ciento veinte (120) U.M.

Art. 92. — Los fabricantes terminales, importadores y cualquier otro componente de la cadena de comercialización que modificaren las características del modelo de automotor y que incidieren en los factores de seguridad o contaminación serán sancionados con retención del vehículo hasta que se practiquen las reparaciones de seguridad y valores mínimos de contaminación de conformidad a la licencia de Configuración del Modelo y con multa de hasta ciento veinte (120) U.M.

En el caso de los usuarios y cuando la infracción no revistare una gravedad que justifique la retención del vehículo, se les otorgará un plazo máximo de siete (7) días para presentarse ante la autoridad competente para que ésta certifique que han sido realizadas las reparaciones requeridas.

Art. 93. — Los fabricantes e importadores que no mantuvieren archivadas y disponibles para su consulta, por parte de la autoridad requirente la documentación relativa al Certificado del Modelo por el término de diez años contado a partir de la fecha en que se hubiese fabricado el último vehículo de la serie, serán sancionados con multa de hasta cuarenta (40) U.M.

Art. 94. — Los fabricantes de autopartes, distribuidores y talleres que reparen las autopartes de seguridad en los casos no autorizados, serán sancionados con multa de hasta ochenta (80) U.M.

Art. 95. — Los conductores de vehículos de transporte público que infringieren las normas de seguridad, por no contar con los sistemas de iluminación y señalización definidos, clasificados y especificados en las normas reglamentarias de este Anexo, serán sancionados con la retención del vehículo, hasta que se practiquen las reparaciones que hagan a los valores mínimos de iluminación y señalización establecidos en las normativas reglamentarias referidas y con multa de hasta ochenta (80) U.M.

La sanción de multa podrá hacerse extensiva al titular del dominio del vehículo.

Cuando la infracción no revistare una gravedad que justifique la retención del vehículo, se les otorgará un plazo máximo de

siete (7) días para presentarse ante la autoridad competente, para que ésta certifique que han sido realizadas las reparaciones requeridas.

Art. 96.— Los conductores de vehículos de transporte público que superaren los límites reglamentarios de emisión, ruidos y radiaciones parásitas, dispuestas en el Art. 31 del presente Reglamento serán sancionados con multa de hasta ciento veinte (120) U.M. y retención del vehículo hasta que se practiquen las reparaciones que hagan a los límites reglamentarios aludidos.

La sanción de multa podrá hacerse extensiva al titular del dominio del vehículo.

Cuando la infracción no revistare una gravedad que justifique la retención del vehículo, se les otorgará un plazo máximo de siete (7) días para presentarse ante la autoridad competente, para que ésta certifique que han sido realizadas las reparaciones requeridas.

Art. 97.— Las infracciones al inc. e) del Art. 38 de este Reglamento serán sancionadas con multa de hasta cuarenta (40) U.M.

Art. 98.— Las infracciones al Decreto N° 209/92 serán sancionadas con multa de hasta cuarenta (40) U.M.

ANEXO II

NORMATIVA SOBRE CONDICIONES DE TRABAJO, MEDICINA, HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS POR CAMINO DISPOSICIONES GENERALES

Las firmas comerciales, sociedades, empresas o personas de existencia visible o ideal que adquieran, exploten o administren servicios de autotransporte de pasajeros en el territorio de la República, asumen todas las responsabilidades y obligaciones correspondientes a la Ley 19.587 y sus reglamentaciones y las resoluciones de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

OBJETO:

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

1. INSTALACIONES

- 1.1. En las cabeceras, terminales y paradores, las empresas dispondrán para el personal de conducción y servicio de a bordo, de servicios sanitarios adecuados en cantidad proporcional al número máximo del personal que se reúna según los diagramas de servicio. Se dispondrá asimismo de

una sala de descanso integrada funcionalmente al local sanitario. Para su proyecto se tendrá en cuenta el Capítulo 5 Anexo I del Decreto N° 351/79.

Las empresas podrán optar por alguno de los tres (3) emplazamientos previstos en el punto 1.1. para la ubicación de los locales sanitarios, cuando el arribo del personal de conducción y servicio de a bordo a tales instalaciones, de acuerdo a los tiempos establecidos de trayecto, se produzca en intervalos no superiores a tres (3) horas.

Cuando el personal de conducción y servicio de a bordo se vea imposibilitado de regresar a su residencia habitual por razones de servicio, los responsables enunciados deberán proveerles los medios a fin de que cuenten con alojamiento adecuado.

En el caso de que los vehículos posean servicios sanitarios a bordo, los mismos podrán ser usados en reemplazo de las instalaciones fijas previstas en los paradores. Las empresas arbitrarán los medios necesarios a fin de que el relevo de chóferes se realice con el vehículo estacionado en un lugar adecuado.

En el caso de servicios urbanos y suburbanos, la obligación de contar con sala de descanso integrada, sólo será aplicable a la cabecera principal del servicio.

Cuando existan razones debidamente fundadas que hagan impracticable lo dispuesto en el presente artículo, la Autoridad Laboral competente en razón de materia y jurisdicción, podrá establecer, para cada caso en particular, las alternativas compatibles con el objeto de la norma.

- 1.2. Los locales sanitarios y de descanso serán de uso exclusivo para el personal mencionado precedentemente.

2. VEHICULO

- 2.1. Todo vehículo de autotransporte colectivo de pasajeros que se habilite como tal deberá estar diseñado especialmente para ese fin.
- 2.2. Todo vehículo destinado al autotransporte colectivo de pasajeros, deberá satisfacer las características mínimas que se detallan en los ítems 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4., 2.2.5., 2.2.6. y 2.2.7., sin perjuicio de las excepciones que, en atención a las modalidades de tiempos reducidos de conducción o de utilización de vehículos para pequeños contingentes de pasajeros, se reglamenten.
 - 2.2.1. A partir del 1° de enero de 1994, el motor de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo.
 - 2.2.2. A partir del 1° de enero de 1994, las unidades nuevas que se habiliten, deberán hallarse dotadas de suspensión neumática a nivel constante con sistema estabilizador o antirrolido.

Cuando los servicios se presten sobre caminos no pavimentados o en topografías montañosas de gran irregularidad, o sobre terrenos sumamente escabrosos, la reglamentación contemplará las excepciones necesarias para adecuar las características técnicas fijadas en los puntos 2.2.1. y 2.2.2.

- 2.2.3. Dirección de potencia que mantenga la posibilidad de de su accionamiento mecánico ante falla de sus sistemas de potencia.
- 2.2.4. Mandos e Instrumental dispuestos de manera tal que el conductor no deba desplazarse ni desatender la conducción para accionarlos.
- 2.2.5. A partir del 1° de enero 1994, las unidades nuevas que se habiliten, destinadas al Transporte Urbano, deberán contar con caja de cambios automática.
- 2.2.6. Contará con parabrisas de seguridad. Deberán ser libres de estrias, burbujas, o de cualquier otro defecto que deforme la visión a través de los mismos.

Asimismo, deberán ser reemplazados cuando los desgastes superficiales provoquen difracciones de las luces.

- 2.2.7. Sistema de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas.

3. AISLACION

- 3.1. En el interior del techo, de las paredes lateral, frontal y posterior de la carrocería y en el alojamiento del motor, en todos los vehículos, cualquiera sea el tipo de servicios al que estén afectados, tendrán un sistema de aislación térmica y acústica de características incombustibles, ignífugas o retardadores de llama.

4. RUIDOS

- 4.1. El nivel de ruido medido a una altura de 1,20 m. sobre el nivel del piso del vehículo, en la posición del asiento del conductor, no podrá exceder:
 - Con el vehículo detenido y motor regulando: 75 decibeles dB (A).
 - Con el vehículo detenido y con el motor girando a tres cuartas (3/4) partes del número máximo de revoluciones: 85 dB (A).Ambas mediciones se efectuarán con todas las puertas y ventanillas cerradas y con un nivel de ruido exterior inferior a 60 dB (A).

5. VENTILACION

- 5.1. Los vehículos deberán contar con sistemas de ventilación que asegure una renovación total de la masa de aire en el interior del habitáculo, por lo menos, de veinte (20) veces por hora, se deberá evitar el ingreso de emanaciones de gases de combustión al interior del vehículo.

- 5.2. La renovación del aire deberá efectuarse uniformemente en todo el interior del vehículo, con las puertas y ventanillas cerradas e independientemente de su velocidad de marcha.

6. ILUMINACION Y SEÑALIZACION

- 6.1. La iluminación sobre el puesto de conducción y zonas de ascenso y descenso deberá ser adecuada y de tipo incandescente, mientras que la del pasillo interior de tránsito podrá ser fluorescente.
- 6.2. A partir del 1° de enero de 1994, se dispondrá para los vehículos nuevos que se habiliten, de balizas incorporadas al sistema general de iluminación con batería autónoma, sin perjuicio de la dotación de las balizas portátiles correspondientes.
- 6.3. Se dispondrán bandas retrorreflectantes que marquen el contorno trasero y delantero del vehículo y su desarrollo longitudinal. Las mismas, serán de color amarillo, podrán ser, discontinuas en el contorno trasero y delantero, siempre que la suma de los segmentos sea igual o mayor al cuarenta por ciento (40 %) del ancho total del vehículo y señalice los extremos.

El desarrollo longitudinal, será continuo.

El ancho mínimo de la banda será de diez (10) centímetros.

Las mencionadas bandas, podrán ser aplicadas o pintadas.

7. ASIENTO DEL CONDUCTOR

- 7.1. El diseño del asiento del conductor debe ser ergonómico, esto es, adecuado a lo que se determine por el análisis fisiológico de cada movimiento típico del conductor, respetando los principios biomecánicos.
- 7.2. La amortiguación del asiento operará exclusivamente sobre los desplazamientos normales al plano del piso del vehículo, evitando desplazamientos del asiento en otros sentidos.

Su anclaje a la estructura del vehículo y su rigidez estructural, serán la adecuada para garantizar un correcto punto fijo para el cinturón de seguridad.

Estas condiciones, deberán garantizarse con un sistema de amortiguación y suspensión propia regulable, de características neumáticas o similares.
- 7.3. Los cinturones de seguridad, serán del tipo inercial y sujetarán al conductor desde su hombro izquierdo, cruzando sobre el tórax hacia la cadera derecha.

Su traba, será de apertura rápida.

El cinturón de seguridad, y el apoyacabeza serán de exigencia obligatoria en los vehículos que se habiliten a partir del 1° de enero de 1993.

7.4. Ajustable a las dimensiones antropométricas del conductor.

8. INCENDIO

8.1. La protección contra incendios comprenderá el conjunto de condiciones de construcción, instalación y equipamiento que deberán reunir las unidades.

8.1.1. Dificultar la iniciación de incendios.

8.1.2. Utilizar dentro de los materiales disponibles, aquellos que en caso de incendio, eviten o retarden la propagación del fuego y no desprendan compuestos tóxicos.

8.1.3. Asegurar la evacuación de las personas.

8.1.4. La cantidad y tipo de extintores de incendio con que deberán contar los vehículos, la determinará el responsable del Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo de la empresa en función de la carga de fuego del vehículo (Anexo I, Capítulo 18 Decreto N° 351/79). A los efectos del cálculo, se tendrá en cuenta el vehículo con su capacidad de carga completa (en pasaje, equipaje, bodegas y combustible).

Los emplazamientos de extintores en las zonas cercanas al puesto del conductor y a la puerta posterior serán obligatorios.

8.2. Salida de emergencia: Las salidas de emergencia deben permitir una rápida y segura evacuación de la totalidad del personal de conducción, de servicio de a bordo y pasajeros y adecuarse a las siguientes premisas:

a) Permitir la evacuación de la totalidad de las personas en cualquier posición y estado en que se encuentre el vehículo (normal, chocado, volcado, etc.).

b) La apertura deberá poder efectuarse aún cuando la estructura de la unidad sufra deformaciones en el caso de eventuales choques o vuelcos.

c) Las ventanillas deberán contar con martillos de mano de masa suficiente, para poder romper los vidrios de las mismas, en caso de falla de sus sistemas de apertura.

Contarán con indicaciones claras acerca del lugar apropiado a dónde dirigir los golpes, a efectos de facilitar la rotura de los cristales.

d) Los sistemas de accionamiento, deberán poder ser operados en forma fácil y rápida.

e) Los pasajeros, deberán ser informados preventivamente acerca de los medios de acción a seguir en caso de emergencia.

9. INSTRUMENTAL

9.1. Los vehículos deberán contar con instrumental que permita conocer al conductor las condiciones de funcionamiento del motor (presión de aceite, velocidad, temperatura, presión del sistema neumático, nivel del combustible, sistema eléctrico, u otros) y con indicadores de presión de los neumáticos.

Los vehículos de media y larga distancia, contarán además, con registrador de velocidad con aviso acústico o luminoso en las proximidades de la velocidad máxima establecida por las normas de tránsito.

El registrador de velocidad, deberá ser un dispositivo tal que mantenga un registro durable e indeleble sobre las variables de velocidad, distancia y tiempo, a los efectos del control, la detección de situaciones de riesgo, la implementación de medidas preventivas por parte de los Servicios de Higiene y Seguridad y de Medicina del Trabajo y la investigación de accidentes.

Estos registros deberán ser conservados por el empleador, durante un lapso de diez (10) años y puestos a disposición de las autoridades competentes cada vez que le sean requeridos.

Para los vehículos urbanos, el indicador de presión de los neumáticos, debe estar instalado en el eje directriz.

El indicador deberá estar a la vista del conductor.

10. CAPACITACION

10.1. Toda empresa estará obligada a capacitar a su personal según se norma en el Capítulo 21, Anexo I del Decreto N° 351/79.

10.2. Para la actividad del conductor del autotransporte colectivo de pasajeros se deberá tener especial dedicación en capacitar e instruir acerca de:

10.2.1. Normas de tránsito.

10.2.2. Normas legales y convencionales.

10.2.3. Conocimientos sobre mecánica elemental.

10.2.4. Conocimiento de la unidad de trabajo.

10.2.5. Primeros auxilios y rol de emergencia.

10.2.6. Higiene y seguridad.

10.2.7. Riesgos específicos de la actividad.

11. INFORMACION

11.1. Toda empresa deberá entregar por escrito a su personal las medidas preventivas tendientes a evitar enfermedades profesionales y accidentes de trabajo.

11.2. Se informará a los conductores sobre las estadísticas de accidentes y enfermedades del trabajo registradas en la empresa y en la actividad, haciendo hincapié en la identificación y evaluación de los riesgos profesionales con el objeto de evitarlos.

11.3. Se informará sobre la determinación, uso y elección de los medios, ropas y equipos de protección personal y colectiva.

11.4. Se informará sobre los trabajos o proyectos que se refieran a la aplicación de técnicas y nuevas tecnologías, producción y organización del trabajo que tengan o puedan tener repercusión en la salud y la seguridad del trabajador.

12. EXAMENES DE SALUD

De acuerdo a lo establecido en el Art. 23, capítulo 3 del Decreto N° 351/79, los exámenes de salud serán los siguientes: de ingreso, de adaptación, periódicos, previos a una transferencia de actividad y previos al retiro de la empresa. Se realizarán de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 24.028 y las normas reglamentarias que en virtud de las mismas se dictaren.

A) Los exámenes: preocupacional, de adaptación, por cambio de tareas, después de ausencia prolongada y de egreso constarán de:

a) Examen clínico completo: peso, talla, pulso, tensión arterial, auscultación pulmonar y cardíaca incluyendo electrocardiograma, examen vascular periférico, digestivo, genitourinario.

Inspección ortopédica con exploración de la integridad y funcionalidad de las articulaciones de los miembros superiores e inferiores, movilidad vertebral y alteraciones del eje.

b) Análisis bioquímicos:

- Hemograma
- Eritrosedimentación
- Uremia
- Uricemia
- Glucemia
- Hematograma
- Lipidograma
- Reacción de Chagas Mazza
- Orina completa

c) P.P.D.

d) Rx Panorámica de tórax (frente)

e) Rx Columna Cervical y Lumbosacra (frente y perfil).
—Optativa

f) Examen Otorrinolaringológico Completo con Audiometría Tonal.

g) Examen Neurológico completo con Electroencefalograma.

h) Examen Oftalmológico que incluirá:

- Agudeza y Campo Visual
- Movimientos oculares
- Visión Cromática
- Visión Nocturna
- Tensión Ocular
- Biomicroscopia (Lámpara de hendidura)
- Fondo de ojo
- Test de encandilamiento
- Visión binocular

i) Psicodiagnóstico que incluirá:

- Entrevista Psicológica
- Test para Evaluación de la Capacidad Intelectual
- Test para la Evaluación de la Atención, Concentración, Memoria y Velocidad de Reacción
- Test para Evaluar Coordinación Visomotora
- Test para Evaluar Características de Personalidad

B) Los Exámenes Periódicos se efectuarán de acuerdo a la siguiente periodicidad:

Cada doce (12) meses:

- Examen Clínico Completo
- Examen Oftalmológico Completo
- Examen Neurológico Completo
- Entrevista Psicológica
- Análisis Bioquímicos
- Electrocardiograma
- Electroencefalograma
- Audiometría Tonal
- Batería de Test
- Cada veinticuatro (24) meses: Rx Panorámica de tórax (frente)
- Rx Columna Cervical frente y perfil optativa
- Rx Columna Lumbosacra frente y perfil optativa

El Examen Preocupacional y los Exámenes Periódicos deberán constituirse como los Exámenes de Evaluación Psicofísica, establecidos por la Secretaría de Transporte según Resolución 90/91.

Cuando los mismos coincidan en igual año de realización, el empleador deberá cumplimentar únicamente con el segundo de los mencionados.

13. FORMAS DE REMUNERACION

La forma de remuneración deberá ser exclusivamente mensual. Por lo tanto, quedan prohibidas las formas de contratación y remuneración "por vueltas" para los conductores de corta, media y larga distancia.

14. JORNADA DE TRABAJO

Para los conductores de corta distancia, en los casos en los que el cumplimiento del horario del trabajador se efectivice en el momento en que se está completando el recorrido habitual, éste será retribuido de acuerdo a la normativa vigente.

Para los conductores de media y larga distancia, cuando el cumplimiento del horario del trabajador se efectivice en medio del trayecto, la empresa deberá relevarlos de sus tareas, no pudiendo reanudarlas hasta la siguiente jornada.

Las horas extraordinarias no podrán exceder de cuatro (4) horas diarias por ningún concepto. Cuando el trabajador cumpliera su hora sólo podrá ser requerido en la medida en que la continuación del horario de trabajo no exceda la cantidad de horas extraordinarias normadas y no afecte el descanso correspondiente. Finalizado este período cuatro (4) horas, el empleador deberá prever la existencia de personal dispuesto a suplirlo.

Los relevos sólo podrán efectuarse en cabeceras, terminales o paradores habilitados.

La pausa prevista en el Art. 197 de la Ley N° 20.744 (t.o.) en su último párrafo, no podrá ser efectuada aunque el recorrido o vuelta se concluya con retraso.

15. PAUSAS Y DESCANSO

Las pausas y descansos para el personal de conducción de los

servicios de corta y media distancia se ajustarán a las siguientes pautas:

- a) Quince (15) minutos al finalizar cada recorrido en la cabecera principal, y cinco (5) minutos en la cabecera secundaria, siempre que el tiempo de marcha entre ellas no sea inferior a sesenta (60) minutos, en cuyo caso sólo se computará la pausa correspondiente a la cabecera principal.
- b) Si el tiempo de marcha entre cabeceras insumiera más de ciento veinte (120) minutos, se adicionará al tiempo mínimo de pausa en la cabecera principal, otros cinco (5) minutos por cada media hora o fracción adicional.

En los conductores de corta y media distancia, la ingesta de alimentos deberá realizarse al finalizar el recorrido.

El trabajador de larga distancia gozará de un régimen de descanso de por lo menos veinte (20) minutos para el desayuno o merienda y cuarenta y cinco (45) minutos para el almuerzo o cena, en los casos en que las comidas aludidas deban realizarse en el horario de trabajo, los que podrán coincidir con las escalas técnicas que realicen la unidad.

16. TIEMPO DE TRAYECTO

El tiempo de trayecto entre la cabecera y la terminal deberá estar condicionado por:

- a) Cumplimiento estricto de las normas de tránsito.
- b) Cumplimiento estricto de las normas de seguridad.
- c) Densidad del público usuario.
- d) Longitud real del recorrido.

Asimismo, deberá ser lo suficientemente flexible como para atender, sin desmedro del cumplimiento normativo, los hechos fortuitos que pudieran suceder tales como:

- a) Variaciones climáticas.
- b) Reparaciones en la vía pública.
- c) Problemas mecánicos de la unidad.
- d) Eventualidades que pudieran surgir con respecto al público usuario.
- e) Otros.

No podrán instituirse premios o castigos relacionados con el cumplimiento horario del recorrido.

Los conductores de corta y media distancia no podrán realizar tareas de expendio y cobro de boletos.

17. PERSONAL TEMPORARIO

Toda vez que se produzca un aumento de trabajo, o la cantidad de personal de conducción permanente se halle disminuido por el uso de licencia de cualquier naturaleza, las empresas podrán contratar personal temporario en las condiciones fijadas por la normativa vigente.

Asimismo, las empresas podrán contratar "franqueros", a fin de respetar las pausas y descansos fijados por el presente Decreto y la normativa general.

ORDENANZA N° 45.781 (MCBA)

Del 7 de Mayo de 1992

NORMAS REFERIDAS A LA UTILIZACION DE VIDRIOS DE SEGURIDAD DE AUTOMOTORES

Artículo 1º — Los vidrios de seguridad de todos los automotores, a partir del 1º de julio de 1992, que están radicados en la Ciudad de Buenos Aires, cumplirán como mínimo con los requisitos de transmisión luminosa indicados en las normas siguientes:

- a) C.E.T.I.A. 1H1 (Comisión de Estudios Técnicos de la Industria Automotriz) para el caso de vidrios templados, parabrisas, lunetas y laterales.
para el caso de vidrios templados, parabrisas, lunetas y laterales.
- b) IRAM-C.E.T.I.A. 1H2 para el caso de parabrisas laminados.

Art. 2º — A partir del 1º de julio de 1992 no podrá circular ningún automotor que no cumpla los requisitos citados en el Art. 1º de esta Ordenanza.

Art. 3º — Agréganse como Art. 107 bis del Régimen de Penalties aprobado por Ordenanza N° 39.874 el siguiente: la circulación de vehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires con vidrios tonalizados que no cumplan con los requisitos de transmisión luminosa indicados en las normas C.E.T.I.A. 1H1 (Comisión de Estudios Técnicos de la Industria Automotriz) para el caso de vidrios templados, parabrisas, lunetas y laterales y las normas "IRAM-CETIA 1H2" en el caso de parabrisas laminados, con 10 a 50 unidades de multa.

Art. 4º — Comuníquese, etc.

ORDENANZA MUNICIPAL N° 45.779

(M. C. B. A.)

Promulgada el 28 de mayo de 1992

ESTABLECE LA PLENA VIGENCIA DEL USO OBLIGATORIO DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y APOYACABEZAS PARA VEHICULOS AUTOMOTORES

Artículo 1º — Declárase la plena vigencia de la Ordenanza N° 35.829 (B.M.N° 16.310 AD. 800.40), debiéndose entender por "uso

obligatorio de cinturones de seguridad", la normal colocación de los correaes por parte de cada ocupante de cada asiento o posición adyacente a cada lateral de un vehículo carrozado, capaz de ser ocupado por una persona de talla normal, durante la circulación del automotor y orientada hacia adelante.

Art. 2º — Lo dispuesto por el Art. 1º, será exigible para los vehículos que se patenten a partir del 1º de julio de 1992, en tanto que los patentados con anterioridad a dicha fecha, sólo será exigible su uso en los asientos delanteros.

Art. 3º — Los cinturones de seguridad a utilizar serán del tipo "combinado" (bandolera y cintura) en los asientos delanteros y de tipo "cintura" en los demás.

Art. 4º — Implántase la obligatoriedad del emplazamiento del elemento conocido como "apoyacabezas", en correspondencia con cada asiento o posición adyacente a cada lateral de un automotor carrozado, en los vehículos patentados a partir del 1º de enero de 1993.

Art. 5º — Comuníquese, etc.

ORDENANZA N° 45.782 (MCBA)

Del 7 de mayo de 1992

OBLIGATORIEDAD DE QUE LOS NIÑOS MENORES DE DOCE AÑOS VIAJEN EN EL ASIENTO POSTERIOR DE LOS VEHICULOS PARTICULARES

Artículo 1º — Establécese la obligatoriedad de que los niños de hasta doce (12) años de edad viajen en el asiento posterior de los vehículos particulares.

Art. 2º — El incumplimiento de lo perceptuado en el Art. 1º de la presente será penado con una multa de \$ 30 el conductor del vehículo a la primera infracción; \$ 50 en la primera reincidencia y \$ 100 a la segunda. A la tercera reincidencia se procederá al retiro de la licencia de conductor al infractor.

Art. 3º — El Departamento Ejecutivo implementará una campaña periodística y publicitaria masiva, orientada a que la población tome conciencia del riesgo concreto que supone que los menores tomen ubicación en la parte delantera de los vehículos particulares, según se estableció en estadísticas específicas.

Art. 4º — Comuníquese, etc.

REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE

I N D I C E

	Pág.
Decreto N° 692/92	1
ANEXO I.	3
Título I. — Principios básicos	3
II. — Coordinación Federal	4
III. — El usuario de la vía pública ..	5
IV. — La vía pública	8
V. — El vehículo	10
VI. — La circulación	15
VII. — Bases para el procedimiento .	28
VIII. — Régimen de sanciones	31
ANEXO II.	36
Conductores del autotransporte público ...	36
Ordenanza Municipal N° 45.779/92	45
Ordenanza Municipal N° 45.781/92	45
Ordenanza Municipal N° 45.782/92	46

Impreso en junio de 1993