

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION MESA DE ENTRADA	
9 JUN 2005	
SEC: <i>D</i>	HORA: <i>18:00</i>

# Proyecto de ley



*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.*

## LEY DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS

### TITULO I - ASPECTOS GENERALES

#### CAPITULO I - DEFINICIONES ESENCIALES

**ART. 1°.- ALCANCE.** El transporte por automotor de personas, en el ámbito nacional, se ajustará a la presente regulación, con el fin de brindar un servicio eficiente, seguro, accesible y progresivamente de mayor excelencia, que impulse una mejor calidad de vida y sirva al desarrollo del país.

Quedan excluidos de la aplicación del presente régimen, conforme las delimitaciones reglamentarias, el transporte de pasajeros de carácter urbano, el internacional y los servicios para el turismo.

**ART. 2°.- AMBITO DE APLICACIÓN.** Pertenece al ámbito nacional el transporte de pasajeros de carácter interjurisdiccional, esto es cuando se preste:

- Entre provincias o con la Ciudad de Buenos Aires;
- Entre Puertos y Aeropuertos Nacionales o con las provincias o la Ciudad de Buenos Aires;
- Hacia o desde un Estado Extranjero.

**ART. 3.- OBJETIVOS.** El Estado debe garantizar el cumplimiento de lo siguientes principios, que rigen la aplicación e interpretación del presente marco legal y su reglamentación:

- Promover el transporte de pasajeros por carretera cuando éste presente ventajas comparativas con otros modos de transporte, en consideración de los aspectos técnicos, económicos y sociales, procurando su desarrollo y expansión, acorde el desarrollo tecnológico, económico y social del país;
- Afianzar la red interurbana de transporte estableciendo los principales corredores de tráfico de pasajeros, como herramienta básica para cimentar la planificación del sistema, tendiente a constituir, fortalecer e integrar al sector como puntal fundamental del conjunto social y económico;



- c) Propender a una mejor operación, confiabilidad, seguridad, calidad, comodidad y eficiencia del transporte de pasajeros, preservando la transparencia y competitividad del mercado;
- d) Las tarifas que se apliquen serán justas y razonables, impidiendo las tarifaciones predatorias, oligopólicas o concertadas en desmedro de la sana competencia;
- e) Impedir conductas anticompetitivas, arbitrariamente discriminatorias o monopólicas, propendiendo a la prestación de servicios en un sistema integrado, capaz de operar competitivamente con otros medios y modos de transporte, tanto a nivel nacional como internacional;
- f) Proteger los derechos del usuario, determinar sus obligaciones como destinatario natural del servicio, promoviendo su participación en los organismos de control a través de asociaciones que representen legítima, genérica y efectivamente a aquellos;
- g) Atender los intereses de las provincias y municipios en la satisfacción de las necesidades comunitarias de transporte, acorde con las políticas generales y sectoriales fijadas por la Nación en la materia;
- h) Determinar los principales objetivos y aspectos esenciales de los mecanismos de control que tiendan a asegurar el debido resguardo de las necesidades públicas e intereses generales y el cumplimiento real y efectivo de los fines de esta ley.

**ART. 4°.- SERVICIO PUBLICO.** El transporte de pasajeros, cualquiera sea su modalidad, es en esencia un "servicio público", destinado a satisfacer las necesidades y conveniencias sociales, reales o potenciales, persiguiendo una finalidad de interés general de la comunidad, en cuyo ámbito el Estado tiene amplia intervención, dentro de los límites del presente régimen, debiendo impedir, por constituir un grave delito, que se atente o ponga en riesgo su prestación, seguridad o regularidad.

Sus operadores deben prestarlo en forma obligatoria, continua, general, regular e igualitaria, sin que la Administración pueda crear excepciones al régimen de prestación, ni imponer requisitos o trabas, que no estén contemplados expresamente en esta ley. Del mismo modo no se pueden crear nuevas obligaciones al usuario.

**ART. 5°.- AUTORIDAD DE APLICACION.** Ejerce esta potestad el órgano, de nivel político, del Estado Nacional, con atribuciones en materia de transporte, conforme las leyes de reparto de competencias. Sus imperio incluye a los organismos delegados o descentralizados. En consecuencia debe: fijar y aplicar las políticas del sector en consonancia con los cánones globales del gobierno, reglamentar la legislación de fondo en el nivel de su competencia, regular en exclusividad las actividades bajo su tutela, otorgar permisos y concesiones, fiscalizar y auditar el medio, aplicar las sanciones y propender al desarrollo y optimización del transporte y de los fines y objetivos de esta Ley.

Puede delegar funciones de investigación, programación o fiscalización en otros organismos oficiales, sobre los cuales mantendrá una auditoración permanente para el control de gestión de las funciones otorgadas. Siempre conserva su competencia originaria, que no puede resignar.

**ART. 6°.- FISCALIZACION EN VÍA PUBLICA.** La función de control y consecuentemente la de intervenir como autoridad de comprobación de faltas, la ejerce

Mo  
[Firma manuscrita]



GENDARMERIA NACIONAL, que actuará coordinadamente y bajo la dirección de los pertinentes órganos especializados, dependientes de la Autoridad de Aplicación. Percibirá los aranceles que convenga con la misma.

También las otras fuerzas de seguridad nacionales en los ámbitos de su competencia, previo acuerdo con la Autoridad de Aplicación.

**ART. 7°.- REGULACIONES ADMINISTRATIVAS.** Los procedimientos y disposiciones reglamentarias que, de conformidad a los términos establecidos en esta ley, dicte el PODER EJECUTIVO para regular aspectos específicos del autotransporte interjurisdiccional de pasajeros, se aplican a las concesiones, permisos o simples autorizaciones, contemplados en el presente régimen.

Los operadores deben ajustarse indefectiblemente a las regulaciones sobre seguridad vial que aplica la Nación, como el régimen de habilitación de conductores, revisión técnica de unidades, seguros obligatorios y otros y a las disposiciones de circulación de cada provincia.

**ART. 8°.- JURISDICCIÓN NACIONAL.** El transporte interjurisdiccional de pasajeros por carretera regulado por esta ley queda exclusivamente sujeto a la jurisdicción de las autoridades nacionales.

Las Provincias y Municipios al reglamentar el tráfico de pasajeros, encomiendas o cargas en servicios locales cuyos puntos terminales estén situados dentro de su territorio, no pueden afectar de ninguna manera los tráficos interjurisdiccionales comprendidos en la presente ley.

En ningún caso el transporte interjurisdiccional de pasajeros por carretera podrá estar sujeto a más de una jurisdicción; cuyo ejercicio no podrá obstruir o gravar con ningún impuesto, tasa o contribución a los tráficos interjurisdiccionales, sin perjuicio del derecho local atinente al ejercicio del poder de policía.

**ART. 9°.- COMPETENCIA JUDICIAL.** Corresponde a la Justicia Nacional en lo Contencioso, Administrativo Federal el conocimiento de las controversias que se susciten con relación al transporte de pasajeros entre prestadores, usuarios, autoridad de aplicación o Fiscalización. Toda otra cuestión no prevista en este artículo, se dirime según las reglas generales de la competencia.

**ART. 10.- RECURSOS JUDICIALES.** Las decisiones que, en materia de transporte de pasajeros, adopte la Autoridad de Aplicación pueden ser dirimidas ante la Justicia por vía de acción o recurso, según sea el caso.

Las sanciones de suspensión o caducidad de los permisos o concesiones, puede ser recurridas por vía de apelación directa ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal. El recurso de apelación será otorgado en relación y con efecto suspensivo.

Para el cobro de multas se aplica el procedimiento judicial establecido para las ejecuciones fiscales. Es título suficiente al efecto, la resolución que dicte la Autoridad de Aplicación o Fiscalización y la constancia de su notificación, con independencia de los recursos administrativos o judiciales pendientes de resolución.

Ho



En los contratos administrativos de concesión de servicio público, no será necesario agotar la instancia administrativa para recurrir ante la justicia.

**ART. 11.- ARBITRAJE.** Sin perjuicio de los recursos administrativos que correspondan, se procurará la resolución de conflictos mediante el sistema de arbitraje, de conformidad con las normas y procedimientos que al efecto contengan los contratos de concesión, la reglamentación de los permisos o las disposiciones del Código de Procedimientos Civil y Comercial de la Nación, según el caso.

Son materia de arbitraje todas las controversias que se susciten en el desarrollo de la concesión o permiso, con excepción de las potestades sancionatorias que competen a la autoridad de aplicación.

## CAPITULO II – ARMONIZACION FEDERAL

**ART. 12.- COMITE FEDERAL DEL TRANSPORTE.** Créase el presente organismo para la compatibilización y coordinación del sector transporte en todo el territorio nacional. Lo integran las 25 jurisdicciones del país y tiene por finalidad concretar y optimizar los objetivos de la presente ley, su actualización, interpretación y ejecución.

Así mismo debe armonizar sus programas y acciones con otros consejos federales, especialmente los de las áreas de educación, salud y vial. Con el Consejo Federal de Seguridad Vial desarrollará una actividad conjunta en los temas que son comunes o conexos con ambas incumbencias.

La coordinación del Comité la ejerce el representante de la Autoridad de Aplicación, la cual dará apoyatura técnica y administrativa al mismo.

El Comité debe dar intervención en las acciones, investigaciones y en la elaboración de proyectos, con el alcance que fijen los reglamentos, a las confederaciones que representan a las cámaras empresarias y sindicatos de sector.

**ART. 13.- FUNCIONES.** El Consejo tiene las siguientes funciones:

- a) Proponer políticas y planes para el desarrollo del transporte;
- b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- c) Propiciar convenios operativos de cooperación entre las autoridades provinciales entre sí y con la Nación, en forma bi o multilateral;
- d) Establecer un mecanismo de consulta permanente y coordinación entre las provincias, individualmente o en forma conjunta, y la Nación para tratar los temas de interés común;
- e) Promover y desarrollar la capacitación de conductores y operadores vinculados al sector;
- f) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- g) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen.

110



- h) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;
- i) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- j) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- k) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.
- l) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- m) Fomentar y desarrollar la investigación, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- n) Dictar su estatuto y reglamento y designar sus autoridades.

## TITULO II - DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO

**ART. 14 .- PRINCIPIO GENERAL.** Todos los habitantes de la Nación y aquellos que transiten su territorio, tienen derecho a utilizar los servicios de transporte de pasajeros por carretera que esta ley regula con la extensión y el alcance establecido de la misma.

**ART. 15 .- DERECHOS.** Son derechos de los usuarios:

- a) Viajar libremente dentro del territorio nacional utilizando los medios de transporte habilitados, sin que se le puedan imponer requisitos no previstos en la ley, ni impedirle su uso si cumple con las obligaciones del presente título;
- b) Exigir de concesionarios y permisionarios la prestación de los servicios de acuerdo a las condiciones que surgen de la presente ley y su reglamentación;
- c) Reclamar ante las empresas operadoras por las deficiencias en la prestación de los servicios, con arreglo a los procedimientos que al efecto estipule el reglamento;
- d) Acudir ante la Autoridad de Aplicación por el incumplimiento prestadores, previo reclamo ante los mismos, salvo situaciones de urgencia o emergencia;
- e) Recibir información adecuada sobre las condiciones de prestación de los servicios y de las estadísticas que se elaboren;
- f) Ser atendido por el prestador, dentro de las posibilidades,
- g) Los demás derechos emergentes del contrato de transporte que en cada caso correspondan en virtud de las normas vigentes.

**ART. 16 .- LIMITACIONES.** La accesibilidad a los medios de transporte público es libre, con las limitaciones del presente título, que en ningún caso pueden ser discriminatorias, salvo por cuestiones de seguridad, prevención de accidentes, moralidad o salubridad, previstas en la normativa vigente.

M20



Solo con sujeción a tales normas y según la modalidad de prestación, se puede impedir el acceso de las personas a los servicios públicos regulados en la presente ley, debiendo los prestadores adoptar a tal efecto los recaudos necesarios para evitar o hacer cesar las conductas que las violen.

**ART. 17 .- OBLIGACIONES.** Los usuarios deben cumplir con las normas reglamentarias generales y las específicas para cada modalidad de servicio, incluidas las que fijen los prestadores, dentro de las facultades que tengan para ello, según el contrato y/o la reglamentación.

Los pasajeros deben abonar la tarifa fijada y publicada para cada modalidad de servicio. La falta de pago o la indebida utilización del pasaje, faculta al operador habilitado a aplicar los recargos establecidos por la reglamentación.

### TITULO III - DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO

#### CAPITULO I - DISPOSICIONES BASICAS

**ART. 18 .- OPERADORES DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.** Son aquellas empresas que, en el ámbito nacional, han obtenido concesión o permiso de la Autoridad de Aplicación, habiendo demostrado la idoneidad exigida y cumplido con las regulaciones de la presente ley. Mientras conserven esa aptitud, mantendrán tal condición por el plazo acordado.

Las empresas deben estar constituidas en alguno de los tipos contemplados en la Ley de Sociedades Comerciales. Las actuales permisionarias de servicio de transporte de pasajeros, constituidas como cooperativas, están reconocidas a los fines de esta ley.

**ART. 19 .- REGIMEN JURÍDICO.** El transporte interjurisdiccional de pasajeros por automotor se rige por el Régimen Jurídico cuyos principios se describen a continuación:

- a) **Obligatoriedad.** Aquellos a quienes se encomiende su gestión deben prestar los servicios en forma obligatoria;
- b) **Continuidad.** Los servicios no pueden ser interrumpidos salvo causales de fuerza mayor que impidan su prestación;
- c) **Generalidad.** La oferta de servicios debe dirigirse a la generalidad de los usuarios, reales o potenciales, sin distinciones de raza, credo, sexo, nacionalidad o militancia política;
- d) **Regularidad.** Los servicios deben prestarse en forma regular, con sujeción a recorridos, horarios y tarifas preestablecidos y publicitados con antelación, para adecuado conocimiento del público;
- e) **Igualdad.** El servicio debe brindarse en condiciones de igualdad, garantizando el libre acceso del público. Los usuarios deben ser tratados de manera parejas en condiciones similares. De ser estas diferentes procederá un tratamiento razonablemente diferenciado en función de circunstancias objetivas que, debidamente apreciadas, así lo justifiquen en cada caso en particular.

*Mrs*



**ART. 20.- FORMAS JURÍDICAS DE INSTRUMENTACIÓN.** El transporte interjurisdiccional de pasajeros por carretera podrá ser prestado, bajo las siguientes formas:

- a) Concesión de servicio público
- b) Permiso de operación de servicios de transporte, para casos excepcionales
- c) Permiso o Autorizaciones Provisionales o precarias.

## CAPITULO II - DE LA CONCESIÓN

**ART. 21 .- CONCESIÓN DE SERVICIO PUBLICO.** Las concesiones se realizaran por medio de una licitación o concurso público, cuya selección se hará mediante la aplicación de una metodología general, previamente aprobada. En la que se contemplará: la extensión y alcance de la concesión, las condiciones para su prórroga, las características de los servicios a prestar: recorridos, tráficos, frecuencias, horarios, material rodante, tarifas, seguros y otras especificaciones técnicas, a través de requisitos preestablecidos de aplicación uniforme e igualitaria para el conjunto. Así mismo incluirá los derechos y obligaciones de las partes y los procedimientos a seguir para la solución de diferendos.

En la elaboración de las condiciones generales y particulares del pliego, participarán las entidades representativas del sector privado (empresarias y sindicales).

Las concesiones de servicio público actualmente existentes, podrían adjudicarse a sus actuales titulares, mediante contratación directa, con las modificaciones que en cada caso resulte necesario en función de los corredores establecidos.

**ART. 22 .- CONTRATO DE CONCESION.** Se instrumenta conforme las condiciones del pliego y la ley, rigiendo las relaciones entre las partes y con el usuario, durante el lapso de la misma y será suscripto por el representante legal del adjudicatario y el funcionario habilitado para ello, ad referendum del PODER EJECUTIVO. Las partes acordarán las cuestiones menores no contempladas en el pliego, con arreglo al reglamento.

La concesión incluirá la prestación de servicios bajo distintas modalidades, con arreglo a las disposiciones reglamentarias y a las características del tráfico o de las unidades. También las causales que den lugar a la rescisión deben estar taxativamente consignadas.

**ART. 23 .- ALCANCE.** La concesión incluye el transporte de personas, del equipaje que lleve el pasajero consigo y en bodega y de las encomiendas y correspondencia, en los vehículos afectados al servicio por la empresa operadora.

De común acuerdo entre partes se podrán incluir la posibilidad de vincular las cabeceras o localidades atendidas mediante la vinculación por un nuevo recorrido o por un recorrido distinto al previsto originariamente en el contrato de concesión.

En ningún caso pueden llevar sustancias peligrosas como encomienda ni como equipaje, según las prescripciones del Anexo S del Dto. 779/95, reglamentario de la Ley de Transito y Seguridad Vial y normativa complementaria.

**ART. 24 .- PLAZO.** Las concesiones se otorgan por DIEZ (10) años, con opción de renovación por igual período, en tanto se cumplan los requisitos reglamentarios para ello.

M2



Durante la vigencia del contrato, las partes pueden introducir modificaciones de común acuerdo, cuando se verifiquen necesidades por circunstancias sobrevivientes o imprevisibles al tiempo de su celebración.

**ART. 25 .- FIN DE LA CONCESION.** El contrato se extingue por:

- a) Vencimiento del plazo;
- b) Mutuo acuerdo, antes del cumplimiento del plazo, con sujeción a la normativa vigente;
- c) Rescisión por culpa del concesionario: ante graves incumplimientos contractuales, el concedente rescinde por sí, con justa causa, previa audiencia con aquel según el debido proceso adjetivo;
- d) Sanción de caducidad por infracciones reiteradas al régimen operativo del servicio, por aplicación del Art. 61 inc. c. Tiene los efectos del inciso anterior;
- e) Rescisión por fuerza mayor o hecho insubsanable de la Administración. Ambas partes pueden invocar la causal, ajustándose a los procedimientos establecidos, sin perjuicio de agotar las posibilidades de continuidad, aun debiendo modificar el contrato, dentro de lo admitido por el derecho;
- f) Quiebra del concesionario, declarada judicialmente, con efectos y alcances del inc. c;
- g) Renuncia del concesionario no aceptada por el concedente, tiene los efectos y alcances del inc. c;
- h) Revocación por razones de oportunidad, mérito y conveniencia, determinadas por el Concedente.

**ART. 26 .- RESARCIMIENTO POR LA EXTINCION DEL CONTRATO.** El Concesionario tendrá el derecho al resarcimiento de los gastos directos e improductivos en que probare haber incurrido con posterioridad a la adjudicación y con motivo u ocasión del contrato en los casos de extinción que no le fueren imputables.

La revocación por 'oportunidad, mérito o conveniencia' dispuesta por el Concedente, como el 'hecho insubsanable de la Administración' cuando trastoca definitiva e irreversiblemente la ecuación económico financiera del contrato, dará lugar a la reparación de los perjuicios ocasionados al Concesionario.

El Concedente tiene derecho a aplicar de las sanciones establecidas y a reclamar la reparación de los daños y perjuicios experimentados en los casos de rescisión por culpa del Concesionario. La rescisión por fuerza mayor no generará derecho indemnizatorio entre las partes.

### CAPITULO III - DERECHOS Y OBLIGACIONES EN LA CONCESION

**ART. 27 .- FACULTADES DEL CONCEDENTE. CONTINUIDAD DEL SERVICIO.** El Concedente debe exigir del Concesionario la regular prestación del servicio y su continuidad por el plazo estipulado.

116



El Concedente puede adoptar las medidas para resguardar la prestación del servicio cuando su calidad o continuidad, estuviere en riesgo o se viere afectada y el Concesionario no pudiere asegurarla o restablecerla por sus propios medios.

En todos los casos las cuestiones que se susciten en relación con la ejecución del contrato deben resolverse con un criterio que atienda principalmente a su continuidad.

El Concedente está facultado para controlar, por sí o por terceros, las condiciones de prestación del servicio por el Concesionario.

**ART. 28.- POTESTAD MODIFICATORIA.** El Concedente puede acordar con el Concesionario modificaciones al contrato de concesión que redunden en beneficio del sistema, tratando de evitar afectaciones a otras concesiones. Para ello debe preservarse un adecuado mantenimiento del equilibrio de las contraprestaciones de las partes, a cuyo efecto podrán considerarse modificaciones compensatorias con otros aspectos contractuales.

**ART. 29 .- POTESTAD SANCIONATORIA.** El Estado Nacional, como concedente del servicio, aplica las sanciones expresamente previstas en el contrato de concesión, con sujeción a las reglas de procedimiento administrativo. Y, como Autoridad de Aplicación de esta ley, aplica, a través del órgano pertinente, las sanciones por las faltas tipificadas en el régimen sancionatorio.

La aplicación y ejecución de las sanciones es independiente de la indemnización que correspondan por reparación de daños y perjuicios ocasionados a una de las partes o a terceros como consecuencia de la infracción cometida.

El ejercicio de la potestad sancionatoria prescribe en el plazo previsto en el Artículo 4023 del Código Civil.

**ART. 30 .- CESION O TRANSFERENCIA.** La cesión total o parcial del contrato de concesión sólo puede llevarse a cabo con la conformidad previa y expresa del Concedente. La cesión o transferencia realizada en violación de esta disposición es nula y genera al Concesionario responsabilidad por los daños y perjuicios que ocasione al servicio y al Concedente.

Tratándose de una concesión de servicio público, donde la calidad exigida es esencial, para otorgar la autorización deberá verificar idénticos criterios de idoneidad al nuevo concesionario en relación con su capacidad técnico-operativa, empresaria y económico-financiera.

La reglamentación define los supuestos en los cuales la transferencia o modificación en la composición societaria, pueda considerarse como cesión o transferencia del contrato de concesión

**ART. 31.- DERECHOS DEL CONCESIONARIO.** El concedente, como tal y como Autoridad de Aplicación debe cumplir oportuna y adecuadamente con sus obligaciones, de manera eficaz, en especial, las que tienden a asegurar la regularidad y continuidad del servicio.

El concesionario puede suspender total o parcialmente la ejecución del contrato, mediando intimación previa, en los supuestos de hechos insubsanables de la

13



Administración' o fuerza mayor, que razonablemente impida su continuidad, de acuerdo a las previsiones que al efecto contemple el contrato de concesión.

El alcance y extensión de esta facultad debe interpretarse en todos los casos con carácter restrictivo y a favor a la continuidad de los servicios.

El concesionario tiene derecho a percibir del pasajero la tarifa fijada por la prestación del servicio, en el tiempo, lugar y forma previstos en el contrato de concesión y en la reglamentación.

Este derecho incluye la facultad de percibir del usuario la compensación que corresponda por la indebida utilización del servicio.

**ART. 32 .- MANTENIMIENTO DE LA ECUACION ECONOMICA.** El concesionario tiene derecho al mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato que surge del conjunto de facultades y obligaciones, debiendo soportar a su costo y riesgo solo el alea normal del negocio. Los ingresos que perciba durante la vigencia del contrato deben permitirle cumplir los compromisos asumidos, cubrir los costos de explotación y de amortización de las inversiones de capital y obtener un razonable beneficio empresario en relación a las condiciones originarias de contratación.

El Poder Ejecutivo debe actuar rápidamente y diligentemente cuando se produzcan amenazas o distorsiones en las condiciones de comercialización y operación de los servicios, pues tratándose de una red integrada de transporte, la modificación de las condiciones de un servicio puede afectar a otros servicios de la red.

Cualquier alteración al equilibrio económico financiero del contrato, por parte del Estado, por el otorgamiento de descuentos o gratuidades a determinados sectores, debe ser compensada en forma directa a los concesionarios en igual medida que su afectación.

El Estado debe abstenerse de conceder gratuidades o descuentos, sin prever la fuente de financiamiento de los mismos.

**ART. 33.- DEBERES DEL CONCESIONARIO.** El concesionario tiene el deber, entre otros, de prestar los servicios en debida forma, en las condiciones que surjan de su contrato de concesión.

Tiene además el deber de velar por la seguridad de los servicios y de los pasajeros, dando cumplimiento a las normas en materia de circulación y prevención de accidentes.

Debe, además, atender diligentemente las quejas de los usuarios y contribuir, en la medida de sus posibilidades, al cuidado y preservación del medio ambiente.

#### CAPITULO IV - DE LOS PERMISOS

**ART. 34.- PROCEDENCIA.** La prestación del servicio de transporte de pasajeros por automotor de carácter interjurisdiccional, puede autorizarse excepcionalmente, bajo la forma de permiso, cuando:

- AB
- Se quieren realizar estudios de mercado a fin de analizar comportamiento de la demanda para definir un corredor de tráfico;



- b) Por razones de necesidad y urgencia cuando se extinguiere anticipadamente una concesión;
- c) Para evaluar la capacidad técnico operativa de una empresa que pretenda acceder a una concesión de servicio público.

Los permisos provisorios, precarios o experimentales se otorgarán en circunstancias muy excepcionales y por un plazo máximo de un (1) año.

**ART. 35 .- CARACTERISTICAS DE LOS PERMISOS.** Los permisos son por naturaleza, nominativos, intransferibles y revocables en cualquier momento a juicio fundado del otorgante, sin que ello genere derecho alguno, ni reconocimiento o ni resarcimiento a favor del permisionario.

Se otorgan siempre a título precario. Tienen carácter restrictivo y, salvo disposición en contrario, no sentarán precedente a favor del permisionario, susceptible de hacer valer frente a una adjudicación o concesión de servicios públicos.

Son aplicables, por analogía, a los permisos las disposiciones que regulan la concesión, en cuanto fueren pertinentes y no resulten incompatibles con el régimen propio de aquellos.

## **TITULO IV - REGIMEN OPERATIVO DEL SERVICIO**

### **CAPITULO I - DISPOSICIONES GENERALES**

**ART. 36.- TIPOS DE SERVICIOS.** El autotransporte de pasajeros de jurisdicción nacional, es un servicio público que se presta en las modalidades que se detallan seguidamente, las cuales se encuentran sometidas a los principios básicos de esta Ley, aún cuando alguno de ellos no se regule en la presente:

- a) **De Larga Distancia:** el que se desarrolla entre localidades, con una distancia superior a los 200 kilómetros, excluidos los del inciso d);
- b) **Internacional:** el que incluye un país extranjero en su recorrido;
- c) **Urbano del Area Metropolitana Buenos Aires:** el prestado entre la Ciudad de Buenos Aires y Partidos aledaños a la misma, de la Provincia de Buenos Aires, conforme determinación reglamentaria;
- d) **Urbano de otras localidades:** el que incluye áreas urbanas integradas o muy próximas, pertenecientes a distintas jurisdicciones, excluidos los del inciso anterior.
- e) **Para el Turismo:** el que forma parte de una programación turística, de la cual es accesoria y que incluye el traslado de personas en automotor, como actividad accesoria, con arreglo a un circuito y a un contingente predefinido, establecidos en el contrato que deben firmar la empresa de turismo con la de transporte. Deben cumplir con los requisitos que se establecen en general en esta ley y los correspondientes a la seguridad vial.

**ART. 37 .- DOCUMENTACION.** Los únicos documentos indispensables que habilitan a circular a los vehículos afectados al autotransporte de pasajeros son:



**a) De carácter general (Ley de Tránsito y Seguridad Vial):**

1. Licencia Nacional Habilitante en vigencia, para el servicio correspondiente;
2. certificado de cobertura del seguro obligatorio, que tiene vigencia anual, no venciendo por falta de pago de alguna cuota parcial;
3. oblea de Revisión Técnica Obligatoria en vigencia;
4. juego de chapas patentes oficiales colocadas en los lugares predeterminados;
5. cédula (verde) de identificación del automotor (no tiene vencimiento automático);

**b) Específicos del transporte de pasajeros:**

1. constancia de integrar una empresa permissionaria o concesionaria de un servicio;
2. la tarjeta de inscripción en el Registro Unico del Transporte Automotor – RUTA–.

Alguno de estos documentos pueden ser controlados informáticamente por el órgano de fiscalización, mediante comunicación directa con los operadores, proveedores o entes otorgantes, por lo que no deben ser portados en la unidad conforme con la reglamentación.

La Revisión Técnica Obligatoria –RTO–, el seguro de responsabilidad civil obligatorio y la inscripción en el Registro Unico del Transporte automotor –RUTA– forman un plexo autosostenido, no pudiendo obtenerse uno sin poseer los otros dos

**ART. 38 .- REGLAMENTO OPERATIVO.** La prestación de los servicios debe ajustarse a las regulaciones vigentes en materia de circulación y a los reglamentos operativos y de seguridad que establece la Autoridad de Aplicación.

Las normas aplicables contienen condiciones diferenciales para la operación de los servicios, según su modalidad. En todos los casos debe identificarse el equipaje enviado en bodega con el pasajero que lo acompaña.

En el reglamento operativo se establece un mecanismo de Declaración Jurada para el despacho de encomiendas, mediante la cual debe quedar claramente expresada la responsabilidad e identificación de los despachantes, en lo referente a no enviar productos o elementos prohibidos.

Las empresas de transporte de pasajeros deberán exhibir en los lugares de recepción de encomiendas, este listado actualizado de productos prohibidos.

**ART. 39.- PROGRAMACION DE LOS SERVICIOS.** Los operadores deber programar y cumplir estrictamente sus servicios, de manera de procurar satisfacer adecuadamente la demanda detectada y previsible, tendiendo a la sistemática superación de los niveles de calidad y reducción de los costos de transporte.



Deber respetar así mismo, las condiciones que para cada modalidad de servicio se encuentran establecidas en los contratos o reglamentos, en cuanto a frecuencias, itinerarios, tiempos de viaje, material rodante, comodidades, paradas intermedias y otros.

El prestador debe dar a conocer ampliamente en las estaciones terminales y agencias de pasajes y encomiendas, en la forma y con la antelación que fije el reglamento operativo, las circunstancias descriptas precedentemente.

**ART. 40.- SEGURIDAD DEL SERVICIO.** Los concesionarios deber cumplir con las normas técnicas y de seguridad vigentes en cada caso, garantizando el funcionamiento de los servicios en condiciones adecuadas, tanto respecto a su operación como a los pasajeros, terceros y personal afectado a su prestación.

A tal fin deben adoptar las medidas necesarias para incorporar a su organización los medios adecuados para dar cumplimiento de los recaudos exigidos por la reglamentación en vigor. Se consideran especialmente deberes de los concesionarios en lo relativo a la seguridad del servicio, los siguientes:

- a) Conservar en buen estado el material rodante, de acuerdo con las necesidades del camino y las actividades para las cuales aquel sea empleado;
- b) Capacitar al personal para una adecuada prestación de los servicios, incluyendo la actuación primaria en emergencias;
- c) Controlar la aptitud del personal, en cuanto su condiciones psicofísicas para conducir y proporcionarle la debida capacitación para prevención de accidentes;
- d) Instruir adecuadamente al personal de conducción para el cumplimiento de las normas de tránsito;
- e) Contratar los seguros y mantener siempre cubiertos los riesgos derivados de su responsabilidad frente a pasajeros, su personal y terceros;
- f) Contribuir a la eficiente prevención de actividades delictivas contra los bienes y personas transportadas, colaborando con las autoridades, sin que ello obste a las responsabilidades que le corresponden en su condición de transportista.

**ART. 41.- PERSONAL DE CONDUCCION.** El conductor debe poseer su habilitación profesional en vigencia y la Libreta de Trabajo que acredite su condición, actualizada. Para obtener o renovar la Licencia Nacional Habilitante, debe ajustarse a los criterios médicos de aptitud que establece la reglamentación de seguridad vial. Sólo la primera vez se requerirá habilitación previa local, según las mismas normas.

Corresponde a las empresas de transporte, en resguardo de la legitimidad del servicio público, dar cumplimiento a las disposiciones laborales y de seguridad social, así como las relativas a higiene y seguridad.

El reglamento prevé el sistema de capacitación permanente de todas las categorías de conductores, a cargo del Estado, que permita optimizar la profesionalización del sector.

**ART. 42.- MODIFICACION DE LOS SERVICIOS.** Toda extensión de servicio, fraccionamiento o modificación se considera a todos los efectos como una modificación del contrato de concesión o violación del reglamento operativo, no pudiendo ser dispuesta unilateralmente por una de las partes sin consentimiento de la otra. De igual modo se

4/6



considera cualquier variación de frecuencias por encima de los máximos o por debajo de las mínimas establecidas.

En los casos que corresponda debe procederse con arreglo a lo previsto en el Artículo 28 del presente régimen.

Defínese como servicio de refuerzo a las prestaciones adicionales brindadas por el prestador, destinadas a satisfacer el incremento puntual o estacional de la demanda, en apoyo y como parte inescindible del servicio principal, no debiendo adquirir el carácter de habitual.

## CAPITULO II - REGIMEN ECONOMICO FINANCIERO

**ART. 43.- TARIFAS.** Se entiende por tal, el precio exigible a cada pasajero por la utilización del servicio. Se incluyen en este concepto las compensaciones que deba pagar el usuario por el uso indebido del mismo. Los operadores tienen derecho a percibir de quien utiliza el servicio, la tarifa que rige para cada modalidad de transporte.

El cuadro tarifario del transporte urbano lo aprueba el área económica pertinente a propuesta de la Autoridad de Aplicación, estableciendo un monto fijo para cada sección. Para el transporte de larga distancia se establecen bandas tarifarias que determina la Autoridad de Aplicación en base al mencionado cuadro. La determinación de la tarifa se determina sobre bases de razonabilidad, certeza e irretroactividad, compatibilizando los intereses de usuarios, operadores y público. La metodología para su determinación debe contemplar las siguientes pautas:

- a) **Igualdad:** todos los usuarios deben ser tratados de manera similar en igualdad de condiciones. De ser estas diferentes, se exigirá un tratamiento razonablemente diferenciado;
- b) **Proporcionalidad:** los pagos del usuario deben guardar una razonable correspondencia con la prestación efectiva, calidad y disponibilidad del servicio prestado;
- c) **Justo retorno:** proveerán al operador de una equitativa retribución en atención a sus inversores, costos, expectativa de ganancias razonables y riesgos normales de la actividad;
- d) **Realidad:** debe ser fácticamente verificable la correspondencia entre el cobro del servicio y su efectiva prestación;
- e) **Irretroactividad:** las tarifas se fijan necesariamente con relación a períodos futuros.

La Autoridad de Aplicación debe publicitar, además de las tarifas, el componente impositivo de ellas y la metodología de cálculo que se aplica.

**ART. 44.- MATERIAL AFECTADO.** Los bienes afectados a la prestación de los servicios de transporte son responsabilidad de las empresas operadoras, las que deben preservarlos y mantenerlos en condiciones reglamentarias, aptos para una operatividad segura, confiable y eficiente.

Mfo



Los vehículos afectados al servicio deben estar aprobados técnicamente, mediante la presentación del Certificado de Configuración de Modelo, conforme el reglamento de la Ley 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial y contar con la habilitación de la Autoridad de Aplicación, mediante el análisis de planos y verificación de los materiales utilizados, conforme el Reglamento Técnico para la Habilitación de Vehículos. Esto sin perjuicio de la vigencia de la revisión técnica periódica durante su vida útil.

La reglamentación fijara la antigüedad mínima y máxima de los vehículos en función de la modalidad del servicios al que serán afectados.

El prestador debe ser titular del material rodante afectado al servicio, incluyendo el leasing. No puede ser alquilado ni en comodato, salvo en circunstancias excepcionales y transitorias, previa aceptación de la Autoridad de Aplicación, que podrá admitir estas situaciones por plazos acotados y para un porcentaje del parque propio. Las unidades arrendadas deben ajustarse a las mismas condiciones que las propias.

**ART. 45.- GARANTIAS.** La Autoridad de Aplicación puede prever el otorgamiento excepcional de garantías de su parte, para la obtención de créditos por las empresas operadoras, para financiar inversiones afectadas a los servicios a su cargo, sobre la base de lo dispuesto por la Ley 24.156 y de acuerdo a las condiciones que al efecto se reglamenten.

**ART. 46.- EXENCIONES.** Las empresas prestadoras del servicio están exentas del pago de peaje en la Red Vial Nacional y tienen descuentos significativos en los trámites pertinentes del Registro Nacional de la Propiedad Automotor, para lo cual deben utilizar la tarjeta electrónica RUTA.

Los montos originados por exención o descuento del peaje, le serán compensados a los concesionarios viales con los recursos del Fideicomiso formado con el impuesto al gasoil, conforme lo dispuesto por los Decreto 802/2001, 976/2001, 652/2002 y 301/2004.

### CAPITULO III - RESPONSABILIDADES

**ART. 47.- RESPONSABILIDAD DEL PRESTADOR.** Las empresas operadoras son responsables por los daños y perjuicios que se originen a raíz de:

- a) La explotación del servicio a su cargo o del riesgo inherente en la utilización de los bienes afectados a la explotación o por actos o hechos de sus dependientes, en los términos del Código Civil;
- b) Los actos u omisiones relativos al cumplimiento de sus obligaciones, reglamentarias o contractuales, y demás responsabilidades emergentes del contrato de transporte según las disposiciones del Código de Comercio;
- c) El extravío, rotura, pérdida o demoras en el equipaje o encomiendas, en las condiciones establecidas en la reglamentación.

**ART. 48.- RESPONSABILIDAD DEL ESTADO.** El Estado responde solidariamente con el operador, aunque de modo subsidiario y con beneficio de excusión, por los daños y perjuicios imputables al prestador en la operación del servicio, cuando la conducta o hecho que los origina evidenciare un ejercicio deficiente de las potestades de fiscalización o exista una relación directa y adecuada de causalidad entre esa deficiencia y la

Mo



producción del daño. Ello sin perjuicio de la responsabilidad directa y originaria del transportista en la ejecución del servicio.

#### CAPITULO IV - SERVICIOS DE LARGA DISTANCIA

**ART. 49.- CORREDORES DE TRAFICO.** Es la vinculación, mediante servicios de larga distancia, de dos o más localidades a través de recorridos preestablecidos, que conforman en conjunto la RED NACIONAL DE TRANSPORTE, la cual se denomina PRINCIPAL, cuando la integran los circuitos interconectados más importantes y COMPLEMENTARIA la que conforman los trayectos individuales y los que sirven a aquella. Su establecimiento se ajusta a los siguientes principios básicos:

- a) Son definidos por el PODER EJECUTIVO a propuesta de la Autoridad de Aplicación, sobre la base de estudios técnicos que los justifiquen;
- b) Se determinan en función de las necesidades y conveniencias publicas y el interés de las comunidades a las cuales sirve;
- c) Se deben tener en cuenta las vinculaciones existentes y la naturaleza de los tráficos que atienden;
- d) Los distintos itinerarios que vinculan una o más localidades o cabeceras y los tráficos internacionales;
- e) Los principales centros o núcleos poblacionales, especialmente la vinculación de capitales provinciales y de las principales ciudades con Ciudad de Buenos Aires;
- f) Las redes, rutas y recorridos existentes para otros medios y modos de transporte, a fin de permitir una efectiva y sana competencia;
- g) Los intereses de la Nación, provincias y municipalidades, en la satisfacción de sus necesidades y conveniencias, tanto en su conformación actual como potencial;
- h) El establecimiento de nuevos corredores, como la modificación o supresión de los actuales, debe realizarse previa consulta a las autoridades provinciales y al sector privado, a través del Comité Federal del Transporte.

**ART. 50.- ESTACIONES DE OPERACION.** Las estaciones terminales e intermedias de operación del transporte de larga distancia, ubicadas en distintas jurisdicciones, deben cumplir con las disposiciones reglamentarias referentes a su categorización, requisitos de seguridad y bandas tarifarias por uso de dársena, como requisito para el acceso del Transporte de pasajeros interjurisdiccional e internacional.

#### CAPITULO V - TRANSPORTE INTERNACIONAL

**ART. 51.- PRINCIPIOS.** El transporte internacional de pasajeros por carretera se presta en los términos y condiciones establecidos en los tratados y acuerdos internacionales que lo rigen, fomentando y contribuyendo a la integración geográfica, económica y social del país en la comunidad internacional, sobre la base del principio de cooperación.

**ART. 52.- PAUTAS BASICAS.** A los fines descriptos la Autoridad de Aplicación promoverá el transporte internacional con arreglo a las siguientes pautas:

Mb



- a) La necesidad o conveniencia pública del transporte como base rectora para el acuerdo;
- b) El interés de las Provincias y la participación de las empresas radicadas en su territorio en los tráficos internacionales;
- c) El mantenimiento del equilibrio relativo del sistema de transporte nacional y de las economías regionales;
- d) El adecuado resguardo de los intereses de las empresas concesionarias radicadas en la República;
- e) La justa compensación para los tráficos en tránsito.

**ART. 53.- NORMAS APLICABLES.** Esta ley y las normas reglamentarias que en su consecuencia se dicten serán de aplicación al transporte internacional de pasajeros por carretera en cuanto ello resulte compatible con los convenios o tratados internacionales celebrados o que en el futuro se celebren.

## TITULO V - REGIMEN DE FISCALIZACION

**ART. 54.- FACULTADES DE FISCALIZACION.** Compete al PODER EJECUTIVO, conforme al Art. 42 de la Constitución Nacional, constituir y regular el sistema y el órgano de fiscalización, como ente descentralizado o no, con relación al transporte interjurisdiccional de pasajeros por automotor que esta contempla.

**ART. 55.- FUNCIONES.** Competen al área de fiscalización, intervenir, por si o mediante los órganos de apoyo, en todo lo relativo al control y fiscalización de concesiones y permisos, prestación de servicios y cuestiones anexas al mismo, conforme las precisiones de esta ley. Para ello tendrá las atribuciones que al efecto le sean asignadas, en línea con los principios descriptos en el Título I de la presente.

Podrá dictar por delegación expresa, la reglamentación de menor nivel, en cuestiones formales y técnico- operativas, con la extensión y alcance que determina la normativa de mayor rango.

Sus cometidos pueden ser transferidos o compartidos con entes multijurisdiccionales o pluridisciplinarios, según su naturaleza y siempre que la reglamentación lo habilite para ello. Mantendrá una estrecha relación y cooperación mutua con las entidades privadas representativas de empresas y sindicatos.

Su personal y directivos serán seleccionados por su idoneidad y aptitud, bajo adecuadas garantías formales, acordes con la naturaleza de sus funciones.

**ART. 56.- RECURSOS FINANCIEROS.** La Autoridad de Aplicación dispondrá para el desarrollo de sus tareas, especialmente las de fiscalización, con los siguientes recursos propios:

- a) Los asignados por el presupuesto anual;
- b) Los aranceles que se fijen para diversos trámites o por uso de los procedimientos administrativos o técnicos en sus dependencias;

*Pro*



- c) Los subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias por cualquier título que reciba y los demás fondos, bienes o recursos que puedan serle asignados por cualquier concepto.

**ART. 57.- RECLAMOS DE TERCEROS.** Los reclamos de usuarios o terceros interesados contra las empresas de transporte, relativos al servicio, deben plantearse inicialmente ante las propias empresas concesionarias o permisionarias.

Las mismas deben entregar constancia de la presentación, registrar, tramitar y resolver expresamente todo requerimiento verbal o escrito presentado ante ellas, de conformidad con las previsiones reglamentarias. De su resultado deben guardar constancia, notificar al recurrente y comunicarlo al área de fiscalización que corresponde, aún cuando no hayan resuelto la cuestión.

Los reclamantes que no hayan sido atendidos según reglamento o no se haya considerado su presentación o se la haya resuelto inadecuadamente, podrán presentarse ante la Autoridad de Aplicación en defensa de sus derechos e intereses.

Las asociaciones de consumidores o de usuarios que efectivamente representen globalmente a los mismos y gocen de reconocimiento legal, tienen legitimación para reclamar ante la Autoridad de Aplicación, en defensa de los derechos de sus asociados.

Todo procedimiento administrativo, además de ajustarse a la ley que los regula, deben ser especialmente expeditivos, preservar la garantía del debido proceso adjetivo y la efectiva posibilidad de defensa, con sujeción a los principios de responsabilidad, igualdad de trato, justicia, equidad y celeridad.

Los contratos de concesión de servicios públicos de transporte se regirán por sus respectivas normas y procedimientos contractuales, sin perjuicio de la aplicación supletoria de las disposiciones de fondo.

**ART. 58.- POTESTADES ADMINISTRATIVAS.** La Autoridad de Aplicación en el ejercicio de sus funciones de fiscalización debe:

- a) Instruir los sumarios que surjan de las actas de comprobación de infracciones, garantizando el debido proceso adjetivo y la efectiva posibilidad de ejercer el derecho de defensa de los imputados, dictar la sentencia correspondiente y ejecutarla en su caso;
- b) Ejecutar el cobro de las multas por el procedimiento judicial de las ejecuciones fiscales;
- c) Aplicar la medida cautelar de suspensión de los servicios autorizados o concedidos, de comprobarse alteraciones o violaciones que afecten gravemente su seguridad;
- d) Separar preventivamente del servicio a los conductores que, por inhabilidad o faltas graves comprobadas, creen con su conducta riesgos reales, ordenando al operador de esa situación;
- e) Intervenir de oficio y de inmediato en los accidentes que involucren a servicios de su jurisdicción, y, preventivamente, en todas las situaciones de riesgo de la cual pueda derivar un daño;

Mo



- f) Aplicar la e Inhabilitación, temporaria o definitivamente, a los infractores cuya incapacidad resulte debidamente acreditada;
- g) Controlar la legalidad de los servicios de transporte, impidiendo la prestación de aquellos no autorizados, debiendo incautar preventivamente los vehículos utilizados;
- h) Controlar que las tarifas aplicadas por los concesionarios resulten justas y razonables, castigando las tarificaciones predatorias y la competencia desleal.

**ART. 59.- RESPONSABILIDAD.** Los funcionarios que omitan o soslayan el cumplimiento de sus funciones o se excedieren el ejercicio de sus atribuciones, serán preventivamente suspendidos en el ejercicio de sus funciones por la autoridad administrativa, sin perjuicio de las acciones penales pertinentes. Es apto para ello cualquier denuncia fundada y apoyada en pruebas, que se presente ante el Ministro del área, el Jefe de Gabinete Nacional u otro funcionario de primer nivel.

## **TITULO VI - REGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES**

**ART. 60.- TIPIFICACION DE FALTAS.** El Poder Ejecutivo, en el reglamento del presente título, contendrá el listado descriptivo de las conductas y hechos punibles y la sanción que le asigna a cada uno, incluyendo todas las circunstancias antijurídicas contenidas en esta ley.

Para ello tendrá en cuenta las contravenciones al régimen de prestación, a las condiciones y modalidades del servicio, como la reiteración sistemática de faltas sobre tránsito y seguridad vial, que haga suponer una negligencia o desidia del transportista sobre los riesgos de la circulación. No se tipifican ni juzgan faltas individuales en esta temática, pero pueden ser comunicadas a la autoridad provincial pertinente.

**ART. 61 .- PENALIDADES.** Las sanciones se aplicarán gradualmente de menor a mayor, por infracción al régimen del autotransporte de pasajeros. Ellas son:

- a) Multa: sanción determinable modularmente mediante Unidades de Sanción Económica (USE), cada una de las cuales equivale al precio de venta al público de 10 litros de gasoil. Se convierten a su equivalente en moneda corriente en el momento de pago. El máximo es de mil unidades por falta y de cinco mil en caso de concurso ó reincidencia. Las leves se sancionan entre 10 y 80 UCEs;
- b) Suspensión del servicio o parte del mismo: se aplica en faltas graves como pena principal o accesoria;
- c) Caducidad de la concesión o permiso: cuando las faltas son graves y persistentes, que hacen suponer un alto desorden y abandono en la administración responsable de los servicios y la irrecuperabilidad de la normalidad empresaria.

**ART. 62.- INFRACCIONES AL RÉGIMEN DE SERVICIO.** Se consideran tales la prestación del servicio ilegalmente: sin contrato, permiso o autorización precaria. Se aplican los máximos del artículo anterior . Cautelarmente se paralizará el servicio e incautarán las unidades.

*AP*



Se evitará dejar a los pasajeros en lugares alejados o inhóspitos, debiendo el infractor proporcionarles el traslado adecuado. De no hacerlo lo gestionará la autoridad interviniente con cargo al mismo. Eventualmente y sin otra solución mejor, ordenará continuar al infractor, bajo custodia o caución, con el mayor de los cuidados, hasta un sitio en el que pueda ser reemplazada la unidad. Los daños y perjuicios que se ocasionen es responsabilidad del transportista infractor.

**ART. 63.- INFRACCIONES A LAS MODALIDADES DE PRESTACION.** Incurren en esta falta los operadores habilitados para otra modalidad del transporte distinta a la que han sido sorprendidos. También los prestatarios de servicios provisionales, precarios o experimentales, que excedan el alcance y la forma de operación. Le corresponde multa hasta el máximo establecido y la suspensión preventiva del servicio hasta la indagatoria.

En caso de reincidencia, se aplicarán progresivamente las sanciones de los inc. b y c del art. 61, como accesorias.

**ART. 64.- INFRACCIONES A LAS MODALIDADES DE EXPLOTACION.** Se incluye aquí la realización de tráficos no autorizados, la interrupción, suspensión o cancelación injustificada de servicios. Corresponde multa de 50 a 500 USE y en la reiteración, la suspensión o caducidad del permiso o concesión. Cautelarmente se puede paralizar el servicio de la unidad, si se afecta la seguridad.

**ART. 65.- INFRACCIONES A LAS CONDICIONES OPERATIVAS.** Son infracciones en este rubro, la realización del servicio por un itinerario distinto al autorizado, el incumplimiento de las frecuencias, tarifas, horarios, modalidades, clases o categorías de servicios, lista de pasajeros o cualquier apartamiento injustificado de los términos y condiciones de operación fijados en el contrato o permiso correspondientes. Se aplica multa entre 40 a 400 USEs. Ante la reiteración sistemática de faltas, podrá disponerse la suspensión o caducidad de dichas concesión o permiso.

**ART. 66.- INFRACCIONES A LAS CONDICIONES DE LAS PRESTADORAS.** Son infracciones en este rubro, el incumplimiento a las condiciones impuestas en los contratos o permisos, respecto a seguros, documentación societaria o del vehículo, negativa a su presentación o al suministro de información falsa o inexcusablemente errónea y todo otro dato e información requerida con carácter obligatorio. Corresponde sanción de entre 20 a 200 USEs.

**ART. 67.- INFRACCIONES A LAS REGLAS DE TRANSITO.** Las infracciones de la circulación no son materia de juzgamiento por parte de la autoridad del transporte, en forma individual. Sólo corresponde en la forma descripta en el 2º párrafo del Art. 60.

Debe sancionar, en cambio, la prestación del servicios con vehículos no habilitados o conductores sin la Licencia Nacional Habilitante, con multa entre 60 y 120 USEs, debiendo paralizar el vehículo no habilitado o inhabilitar temporaria o definitivamente al personal de conducción, según se trate.

El simple vencimiento del plazo de habilitación, sin renovarla por un tiempo relativamente corto, constituye una falta leve. También el olvido del documento habilitante.

**ART. 68.- ORDENES DE LA AUTORIDAD DE APLICACION.** La desobediencia a las órdenes que en el ejercicio de facultades legítimas emanadas de la presente ley emitan los agentes habilitados para comprobar faltas o intervenir en problemas del transporte o

14/20



en investigaciones o encuestas ordenadas por la Autoridad de Aplicación, se sanciona con multa de 20 a 100 USEs, sin perjuicio de la pena que corresponda aplicar por la infracción que motivara dicha orden.

**ART. 69 .- PROCEDIMIENTO.** La sustanciación de los sumarios se efectuará con sujeción al procedimiento que, con resguardo a la garantía del debido proceso, establezca la reglamentación de conformidad con la presente ley. Para su inicio es imprescindible, bajo pena de nulidad, la determinación precisa de los hechos punibles y de las penalidades que correspondan al mismo.

La Autoridad de Aplicación, podrá especial énfasis en la confección de los reglamentos y procedimientos, como en su ejecución, para lograr celeridad en su resolución, especialmente en los casos más graves.

Las sanciones se graduarán atendiendo a la importancia de la infracción cometida, los antecedentes del imputado y las circunstancias particulares de la causa.

No se sanciona especialmente el concurso ideal o real de faltas, correspondiendo una sanción por cada infracción comprobada. Tampoco se aplica la analogía en el régimen contravencional.

**ART. 70 .- PRESCRIPCIÓN.** La misma se opera a los tres (3) años para la acción por contravención y para sanciones. Sobre éstas opera aunque no haya sido notificada la sentencia. En todos los casos se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

En el presente título es de aplicación supletoria la parte general del Código Penal, en el régimen de sanciones y el Código Procesal Penal, en lo pertinente.

## **TITULO VII - DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**ART. 71 .-** El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en el plazo de 90 días y definirá en los 120 días subsiguientes los corredores de tráfico objeto de concesiones, en los términos de la presente ley.

**ART. 72 .-** Actualízase la equivalencia establecida en el inc. a del artículo 11 de la Ley 24.653 de Transporte de Carga por Carretera, que queda redactado así: "a) Multa, que se gradúa en Unidades de Sanción Económica, cada una de las cuales equivale al precio de venta al público de DIEZ (10) litros de gas oil. Se convierten a su equivalente en moneda corriente en el momento de pago. El máximo es de mil unidades por falta y de cinco mil en caso de concurso ó reincidencia;"

Las Multas que no hayan sido abonadas a la publicación de esta ley, se reducirán proporcionalmente según lo establecido precedentemente.

Para las faltas al régimen del transporte de cargas, se aplica el Art. 70 de la presente ley.

**ART. 73** Se invita a las provincias a:

- a) adherir a los principios y pautas de la presente ley y su reglamentación;
- b) incorporarse al Comité Federal del Transporte, designando u representante titular y otro alterno;

*Mto*  
*E.F.*



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

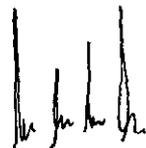


Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur son Argentinas

c) A participar y colaborar con especialistas en las distintas comisiones de trabajo del Consejo Federal.

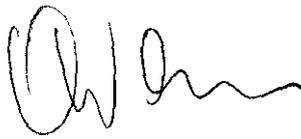
**ART. 74 .-** Deróganse las Leyes N° 12.346, 17.233, 20.844, 21.398 y sus modificatorias.

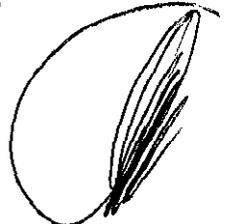
**ART. 75 .-** Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

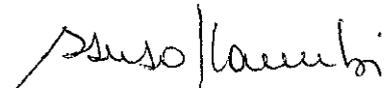
  
**DANTE ELIZONDO**  
Diputado de la Nación

  
**Dra. ROSANA ANDREA BERTONE**  
DIPUTADA DE LA NACIÓN

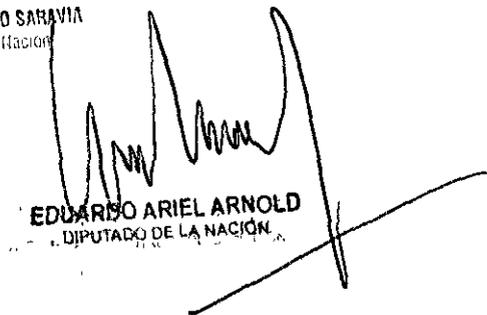
  
**ALFREDO FERNANDEZ**  
DIPUTADO NACIONAL

  
**OSVALDO MARIO NEMIROVSKI**  
DIPUTADO DE LA NACION

  
**ANTONIO LOVAGLIO SARAVIA**  
Diputado de la Nación

  
**SUSANA LLAMBI**  
DIPUTADA NACIONAL

  
**Jorge A. Landau**  
Diputado de la Nación

  
**EDUARDO ARIEL ARNOLD**  
DIPUTADO DE LA NACIÓN