

REPUBLICA ARGENTINA

# DIARIO DE SESIONES

## CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

43ª REUNION — Continuación de la 3ª SESION ORDINARIA  
de PRORROGA — DICIEMBRE 22 Y 23 DE 1994

Presidencia de los señores diputados Alberto Reinaldo Pierri  
y Carlos Alberto Romero

Secretarios: doctores Esther H. Pereyra Amandía de Pérez Pardo,  
Enrique Horacio Picado y Ariel Puebla

Prosecretarios: doctor Juan Estrada y señor Juan Carlos Stavale

### DIPUTADOS PRESENTES:

ABASTO, Angel Leónidas  
ABIRAGOLE, Carlos Enrique  
ACENOLAZA, Florencio Gilberto  
ACHEM, Antonio  
ADAME, Felipe Teófilo  
ALBAMONTE, Alberto Gustavo  
ALBERTI, Juan Carlos  
ALCALA, Néstor Ricardo  
ALCABA, Ernesto Pedro Andrés  
ALSOGARAY, Alvaro Carlos  
ALVAREZ, Carlos Alberto  
ALVAREZ, Carlos Raúl  
ALVAREZ ECHAGÜE, Raúl Ángel  
ALVAREZ GARCÍA, Normando M.  
ANTELO, José María  
ARANDA, Saturnino Bantli  
ARGÜELLO, Jorge Martín Arturo  
ARIAS, César  
ARMENDÁRIZ, Alejandro  
ARRECHEA, José Salvador  
AYALA, Susana Beatriz  
AYETZ, Liliana  
BALESTRA, René Helvecio  
BALESTRINI, Alberto Edgardo  
BALESTRINI, Miguel Alberto  
BALTER, Carlos Mario  
BARBERA, Eliseo  
BARRIONUEVO, Eduardo E.  
BAUM, Daniel  
BECERRA, Carlos Armando  
BECERRA, Nicolás Eduardo  
BENEDETTI, Jorge Enrique  
BENZI, María Cristina  
BERMÚDEZ, María del Pilar  
BIANCHI SILVESTRE, Marcela  
BONOMI, Silvia Mónica  
BORBA, Osvaldo  
BRACCHI, Osvaldo Américo  
BRANDA, Carlos Ernesto  
BRAVO, Alfredo Pedro  
BRESER, Adalberto Edgardo  
BRUNELLI, Naldo Raúl A.  
BRUZZO, Omar Obdulio  
BULLRICH, Patricia  
CALLABA, Aníbal  
CAMARO, Eduardo Oscar  
CAMARA, Mario Ángel

CASARI de ALARCIA, Leonor  
CASTILLO, José Luis  
CASTRO, Carlos José  
CEBALLOS, Walter Alberto  
CERDERA, Rogelio Rafael  
CLOSS, Ramón Alberto  
CORCHUELO BLASCO, José M.  
CROSTELLI, Juan Carlos  
D'ALESSANDRO, Miguel  
D'AMBROSIO, Angel Mario  
DAUD, Jorge Carlos  
D'ELIA, Roberto Antonio  
DELLEPIANE, Carlos Francisco  
BLAZ MARTINEZ, Jorge Raúl  
DIGON, Roberto Secundino  
DONNI, Luisa Cristina  
DRISALDI, María Rita  
DUMÓN, José Gabriel  
DURANONA y VEDIA, Francisco de  
DURRIEU, Marcela Margarita  
ESCOBAR, Jorge Alberto  
ESTÉVEZ BOERO, Guillermo E.  
FABRISSIN, Carlos Alberto  
FELGUERAS, Ricardo Ernesto  
FERNÁNDEZ GILL, Guillermo  
FERNÁNDEZ MEJIDE, Graciela  
FLORES, Rafael Horacio  
FRAGOSO, Francisco Ulises  
FUNES, Carlos Delcio  
GALANTE, Pedro Jorge  
GALVÁN, Raúl Alfredo  
GARCÍA MORENO, Miguel Ángel  
GAUNA, Juan Octavio  
GAZIA, Rodolfo Mauricio  
GIMÉNEZ, Défor Abel  
GIMÉNEZ, Ramón Francisco  
GIOJA, José Luis  
GOLPE, Carlos Horacio  
GOLPE, Néstor Lino  
GONZÁLEZ CABANAS, Tomás W.  
GONZÁLEZ GAVIOLA, Juan H.  
GRANADOS, Dulce  
GREEN, Gustavo Adolfo  
GUZMÁN, María Cristina  
HERRERA, Bernardo Eligio  
HERRERA ARIAS, Manuel H.  
HUMADA, Raúl  
IARBIA, José María  
IBARRECHE, Julio César

ITURBE, E. del Valle  
JAUNARENA, José Horacio  
JUNCOSA, Rodolfo Aldo  
KAMMERATH, Germán Luis  
KELLY, Flisa Diana Rosa  
KESSLER, Ana Raquel  
KOTH, Carlos  
LAFALLA, Arturo Pedro  
LAHOZ, José Fernando  
LAMBERTO, Oscar Santiago  
LARRABURU, Dámaso  
LECONTE, Ricardo Guillermo  
LEGUIZAMÓN, María Laura  
LÓPEZ, Alcides Humberto  
LÓPEZ, José Augusto  
LÓPEZ ARIAS, Marcelo E.  
LOSADA, Luis Enrique  
LYNCH, Carlos Alberto  
LLOPIS, Enrique Raúl  
MACEDO, Horacio Antonio  
MACHADO, Oscar Alfredo  
MAIDANA, Elsa Ignacia  
MANFREDOTTI, Carlos  
MAQUEDA, Juan Carlos  
MARCOS, Ricardo Ernesto  
MARTINEZ, Esteban  
MARTINEZ, Silvia Virginia  
MARTINEZ GARBINO, Emilio R.  
MATHOV, Enrique José  
MATZKIN, Jorge Rubén  
MENDOZA, Claudio Ramiro  
MERCADER, Martha Evelina  
MERCADO LUNA, Ricardo Gastón  
MICHELLI, Marco Aurelio  
MICHUTTE, Salomón Antonio  
MIGLICZZI, Julio Alberto  
MIRALLES de ROMERO, Norma  
MONTIEL, Sergio Alberto  
MOREAU, Leopoldo Raúl  
MORELLO, Emilio Pedro  
MULLER, Mahel Hilda  
MUNIAGURRÍA, Marcelo Julio  
MUSOZ, Marcelo Bernardo  
NACUL, Miguel Camel  
NATALE, Alberto Adolfo  
NEBER, Jorge Humberto  
NEGREI, Mario Raúl  
NISO, Jorge  
NOVAU, Pedro José

OLIVERA, Enrique José  
 ORGAZ, Carlos Alfredo  
 ORTIZ MALDONADO, Gastón H.  
 PARADA, Alberto  
 PAROLA, José María  
 PASQUALE, Rafael Manuel  
 PELÁEZ, Víctor  
 PÉREZ, Lorenzo Antonio  
 PÉREZ, Jorge Teodoro  
 PERINASSETTI, Horacio F.  
 PERRELLI, Gladenda Eulalia  
 PEREZ, Félix  
 PICHIETTO, Miguel Ángel  
 PIERRE, Alberto Reinaldo  
 POLINO, Héctor Teodoro  
 RÍ, Ricardo Horacio  
 RODRÍGUEZ, Jesús  
 RODRÍGUEZ, Rafael E.  
 RODRÍGUEZ SARUDO, Hugo B.  
 ROIG, Ángel  
 ROJO, Gabán Darío  
 ROMERO, Carlos Alberto  
 ROMERO, Humberto Antonio  
 RUBINI, Mirta Elsa  
 RUIZ PALACIOS, José David  
 SALINO, María Antonia  
 SANTIN, Eduardo  
 SARQUIZ, José Alberto  
 SCELZI, Carlos José  
 SEBASTIANI, Claudio A.  
 SUTTU, Santos  
 SOBRINO, Margarita María  
 SOLANAS, Fernando E.  
 SORIA, Carlos Ernesto  
 SPINOSA, Augusto Juan  
 SUCARIA, Neyer  
 SUEIRO, Carlos Adolfo  
 TENEV, Carlos  
 TEOBOSIU, Jorge Nicolás  
 TERRAGNO, Rodolfo Héctor  
 TOGNI DE VELY, Adriana

TOMA, Miguel Ángel  
 TOPA, Raúl Roque  
 TOTO, Francisco Patricio  
 TRETEL MUYER, Raúl  
 USANDEZACA, Horacio Daniel  
 VALCARCHI, Juan Manuel  
 VARELA, Néstor Ángel  
 VARELA CID, Eduardo  
 VÁZQUEZ, Roberto  
 VÁZQUEZ, Silvia Beatriz  
 VENESIA, Gerberto Edgardo  
 VICCHI, Raúl Horacio  
 VIGLIONE, Atilio Oscar

#### AUSENTES, CON LICENCIA:

FAYAD, Víctor Manuel  
 KAEHLER, Ernesto Rolando  
 SÁNCHEZ CALDEANO, Roque  
 SCHIARETTI, Juan

#### AUSENTES CON SOLICITUD DE LICENCIA PENDIENTE DE APROBACION DE LA HONORABLE CAMARA:

ARAGONÉS de JUÁREZ, Mercedes  
 MOLINAS, Ricardo Francisco  
 PINTO, Guillermo  
 RICO, Aldo  
 ROGGERO, Humberto Jesús  
 STORANI, Federico  
 TROYANO, Silvia Elena

#### AUSENTES, CON AVISO:

ALENDE, Oscar Eduardo  
 BARBOTTI, Atilio Ector  
 BERNHONGARAY, Antonio Tomás  
 BISCHOF, Enrique Alberto  
 BONINO, Miguel Ángel  
 BUSSI, Antonio Domingo

CARCA, Elisa Beatriz  
 CASTILLO, Oscar Aníbal  
 DEL FABRO, Julián  
 DI TULLIO, Héctor Horacio  
 FALLETTI, Julio César José  
 FIGUEROA, Pedro Octavio  
 FOLLONI, Jorge Oscar  
 GALLO, Orlando Juan  
 GARAY, Nicolás Alfredo  
 GÓMEZ CENTURIÓN, Carlos E.  
 GONZALEZ, Antonio Roman  
 GUERRERO, Luis Serafín  
 HARDY, Aníbal Osvaldo  
 HERNÁNDEZ, Antonio María  
 MARCOLETTI, Juan Miguel A.  
 MARTINEZ, Manuel Luis  
 MENDOZA, Martín  
 MENDONINI, Javier Reynaldo  
 MENEM, Carlos Omar  
 MOLARDO, Elvio Francisco  
 MURIEL, Néstor Jorge  
 NUEVA, Alejandro Mario  
 ORQUIN, Leopoldo Manuel  
 PARAJÓN, José María  
 PATTERSON, Ricardo Anselmi  
 PELLIN, Osvaldo Francisco  
 PERALTA, Aníbal Pedro  
 PICCININI, Ana María  
 POLO, Luis Nicolás  
 PRAT, Alfredo Ernesto  
 RODRIGO, Esteban Joaquín  
 RODRÍGUEZ, José  
 ROY, Irma  
 SAADI, Ramón Eduardo  
 SAMPIETRO, Darci  
 VITAR, José Alberto  
 ZAVALÍA, José Luis  
 ZICARELLI, Orlando A.  
 ZUCCARDI, María Cristina  
 CABIRÓN, Juan Carlos  
 CAMPERO, Rodolfo Martín

— La referencia acerca del distrito, bloque y período del mandato de cada señor diputado puede consultarse en el Diario de Sesiones correspondiente a la sesión preparatoria de fecha 11 de mayo de 1994.

### SUMARIO

1. Cuestión de privilegio planteada por el señor diputado Durañona y Vedía con motivo de la sanción por la Honorable Cámara de dos proyectos de ley respecto de los cuales había formulado disidencias. Pasa a la Comisión de Asuntos Constitucionales (5.924-D-94). (Pág. 5079.)
2. Continúa la consideración del dictamen de la Comisión de Asuntos Constitucionales en el proyecto de ley en revisión sobre Código Nacional Electoral (4.58-S-94). Se aprueba una moción de orden formulada por el señor diputado Matzkin de aplazamiento de la consideración del asunto. (Pág. 5081.)
3. Consulta formulada por el señor diputado Vicchi respecto de la consideración del asunto al que se refiere el número 13 de este sumario. (Pág. 5083.)
4. Consideración del proyecto de ley en revisión por el cual se aprueba el Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares (124-S-94). Se sanciona definitivamente (ley 24.448). (Pág. 5083.)
5. Consideración del proyecto de ley del señor diputado Lamberto y otros sobre creación del Fondo

de Emergencia Social para elcombano de la ciudades de Rosario y Santa Fe, provincia de Santa Fe (5.519-D-94). (Pág. 5091.)

6. Manifestaciones relacionadas con una consulta formulada por el señor diputado Flores acerca de la votación realizada por la Honorable Cámara en la sesión del 21 de diciembre de 1994, de los proyectos de ley sobre creación de las universidades de Lanús, provincia de Buenos Aires (1.665-D-94), de la Patagonia Austral (141-S-93), de Villa María, provincia de Córdoba (3.640-D-93) y de Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires (3.197-D-93). (Pág. 5095.)
7. Continúa la consideración del asunto al que se refiere el número 5 de este sumario. Se sanciona con modificaciones. (Pág. 5099.)
8. Moción de orden formulada por el señor diputado Macedo de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento a fin de tratar el asunto a que se refiere el número 10 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 5112.)
9. Moción del señor diputado Macedo de que se trate sobre tablas el asunto al que se refiere el número 10 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 5112.)

10. **Consideración del proyecto de ley de los señores diputados Matzkin y López Arias** por el que se faculta al Poder Ejecutivo a comprometer créditos de ejercicios futuros a los efectos de concluir las obras del ex Fondo de Desarrollo Regional (5.511-D-94). Se sanciona. (Pág. 5113.)
11. **Moción de orden** formulada por el señor diputado Abilaggle de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento a fin de tratar el asunto al que se refiere el número 13 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 5114.)
12. **Moción del señor diputado Abilaggle** de que se trate sobre tablas el asunto al que se refiere el número 13 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 5114.)
13. **Consideración de los proyectos de ley de los señores diputados Dumón y otros** (4.503-D-93), Abilaggle y otros (4.595-D-93), Tenen y otros (4.714-D-93), Gómez Centurión (4.755-D-93), Balter (5.318-D-93), Mundagorria (3.038-D-94) y Alcalá (5.459-D-94), sobre normativa provisional para trabajadores autónomos. Se sanciona en proyecto de ley que unifica las mencionadas iniciativas. (Página 5114.)
14. **Manifestaciones relacionadas con la labor de la Honorable Cámara.** (Pág. 5116.)
15. **Consideración del dictamen de las comisiones de Transportes y de Legislación General en los proyectos de ley de los señores diputados Larraburu y Venesia** (232-D-93), Kessler (3.837-D-94) y Martínez (M.L.) y otros (3.905-D-94), sobre régimen para el transporte automotor de carga por carretera. Se sanciona con modificaciones. (Pág. 5116.)
16. **Consideración del dictamen de las comisiones de Transportes, de Economía, de Industria y de Legislación Penal por el cual se aceptan las enmiendas introducidas por el Honorable Senado al proyecto de ley que le fuera remitido en revisión sobre tránsito y seguridad vial** (420-D-93 y 553-D-93). Se sanciona definitivamente (*ley 24.419*). (Pág. 5133.)
17. **Continúa la consideración del asunto al que se refiere el número 2 de este sumario.** Se sanciona con modificaciones. (Pág. 5171.)
18. **Manifestaciones del señor diputado Matzkin** relacionadas con la labor de la Honorable Cámara. (Pág. 5176.)
19. **Consideración del dictamen de las comisiones de Legislación Penal, de Drogadicción y de Asuntos Constitucionales en el proyecto de ley del señor diputado Varela Cid sobre modificación de la ley 23.737, de lucha contra el narcotráfico** (4.213-D-93). Se sanciona. (Pág. 5176.)
20. **Consideración del proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre creación del Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo** (43-P.E-94). (Pág. 5179.)
21. **Moción de orden** formulada por el señor diputado Matzkin de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y trate sobre tablas el asunto al que se refiere el número 22 de este sumario y se aplaee la consideración del asunto al que se refiere el número 20 de este sumario. Se aprueban dichas proposiciones. (Pág. 5188.)
22. **Consideración de las enmiendas introducidas por el Honorable Senado al proyecto de ley que le fuera remitido en revisión por el cual se establece el presupuesto general de la administración nacional para el ejercicio 1995** (37-P.E-94). Son rechazadas y se sanciona definitivamente (*ley 24.417*). (Página 519.)
23. **Continúa la consideración del asunto al que se refiere el número 20 de este sumario.** Se sanciona. (Pág. 5199.)
24. **Consideración del proyecto de ley en revisión** (105-S-94) y de los proyectos de ley de los señores diputados Flores (541-D-94), Vigliani y otros (2.962-D-94), Di Tullio y Bruzzo (2.262-D-94) y Corchuelo Blasco (4.053-D-94) por los que se proroga la vigencia de los reembolsos por exportaciones realizadas por puertos patagónicos establecida por la ley 2.018. Se sanciona un proyecto de ley que unifica las mencionadas iniciativas. (Pág. 5199.)
25. **Consideración del proyecto de ley del señor diputado Vacul y otros sobre creación del Parque Nacional Campo de los Alisos en Alpachiri, provincia de Tucumán** (5.496-D-94). Se sanciona. (Página 5204.)
26. **Lectura del mensaje y decreto del Poder Ejecutivo 2.262/94 por el que se prorrogan las sesiones ordinarias del Congreso de la Nación.** (Pág. 5205.)
27. **Apéndice:**
  - A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Página 5206.)
  - B. **Asuntos entrados:**
    - I **Comunicaciones del Honorable Senado.** (Página 5306.)
    - II **Proyectos de ley.** (Pág. 5306.)
  - C. **Inserción solicitada por el señor diputado Accinzo.** (Pág. 5306.)

—En Buenos Aires, a los veintidós días del mes de diciembre de 1994, a la hora 16.57

## CAPÍTULO III

*Otras disposiciones*

Art. 12. — Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a fijar una fecha límite para el ejercicio del derecho a regularizar las deudas en el marco de lo dispuesto en el título anterior, así como también podrá delegar en la DGI el dictado de las normas complementarias necesarias para la aplicación y control de la presente ley.

Art. 13. — Los trabajadores autónomos que al 15 de julio de 1994 fueren beneficiarios de prestaciones de jubilación ordinaria o por edad avanzada, o a esa fecha reunieran los requisitos para obtener dichos beneficios, no estarán obligados a efectuar aportes al SIJP.

Los trabajadores que se mantengan o reingresen a la misma u otra actividad autónoma, cuando obtengan las prestaciones previsionales en el marco de la ley 24.241 y sus modificatorias, revistarán obligatoriamente en la categoría mínima y sus aportes tendrán el destino previsto en la ley 24.347.

Art. 14. — La presente ley regirá a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 15. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración en general.

Se va a votar.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — El proyecto de ley que acaba de ser aprobado en general se divide en capítulos. Si hay asentimiento de la Honorable Cámara se podría votar por capítulo, utilizando un procedimiento ya empleado en otras oportunidades.

—Asentimiento.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración en particular el capítulo I, que contiene los artículos 1º a 4º.

Se va a votar.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración el capítulo II, que contiene los artículos 5º a 11.

Se va a votar.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración el capítulo III, que contiene los artículos 12 y 14.

Se va a votar.

—Resulta afirmativa.

—El artículo 15 es de forma.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Queda sancionado el proyecto de ley<sup>1</sup>.

Se comunicará al Poder Ejecutivo.

## 14

## MANIFESTACIONES

**Sr. Larraburu.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Larraburu.** — Señor presidente: solicito que se respete el orden establecido en el plan de labor aprobado en el día de ayer.

Comprendo que hay temas que son muy interesantes y cuya aprobación desean los señores diputados, pero en el orden del día hay dos cuestiones importantes que han sido consensuadas con la mayoría de los bloques que componen esta Cámara. Me refiero a los dictámenes en los proyectos de ley sobre transporte de cargas por carreteras y sobre tránsito, que están pendientes desde hace más de un año.

Si seguimos apartándonos del reglamento, en vista del número de diputados presentes en la casa, temo que fracase el tratamiento de esas iniciativas.

Por lo expuesto, reitero, con todo respeto, mi pedido en el sentido de preservar el orden establecido en el plan de labor.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia considera atendible el criterio expuesto por el señor diputado por Buenos Aires. Se procederá en consecuencia.

## 15

## REGIMEN PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA POR CARRETERA

(Orden del Día Nº 1.173)

Dictamen de las comisiones

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General, han considerado los proyectos de ley de los señores diputados Larraburu y Venesia<sup>2</sup>, de la señora diputada Kessler y del señor diputado Martínez (M. L.) y otros, sobre Régimen para el Transporte Automotor de Cargas por Carretera; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Página 5298.)

<sup>2</sup> Reproducido.

## PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

## CAPÍTULO I

## Definición y conceptos generales

Artículo 1º — *Fines*. Es objeto de esta ley obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres.

Para alcanzar estos resultados el sector dispone de condiciones y reglas similares a las del resto de la economía, con plena libertad de contratación y tráfico, a cuyo efecto cualquier persona puede prestar servicios de transporte de carga, con sólo ajustarse a esta ley.

Art. 2º — *Intervención del Estado*. Es responsabilidad del Estado nacional garantizar una amplia competencia y transparencia de mercado. En especial debe:

- a) Impedir acciones oligopólicas, concertadas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector;
- b) Garantizar el derecho de todos a ingresar, participar o egresar del mercado de proveedores de servicios;
- c) Fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector en concordancia con el espíritu de la presente ley;
- d) Procesar y difundir estadística y toda información sobre demanda, oferta y precios a fin de contribuir a la aludida transparencia;
- e) Garantizar la seguridad en la prestación de los servicios;
- f) Garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal, grave (excepto impuestos nacionales), intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por esta ley, salvo en materia de tránsito y seguridad vial.

Art. 3º — *Jurisdicción*. La presente ley se aplica a todo traslado de bienes en automotor y a las actividades conexas con el servicio de transporte, desarrollado en el ámbito del Estado nacional, que incluye:

- a) El de carácter interjurisdiccional. Entendiéndose por tal:
  1. El efectuado entre las provincias y con la Capital Federal.
  2. El realizado en o entre puertos y aeropuertos nacionales, con una provincia o la Capital Federal.

Se excluyen del presente régimen los servicios urbanos de mudanza, reparto de mercaderías y todo el que se realice en vehículos de carga cuyo peso total sea inferior a 3.500 kilogramos de conformidad con la legislación de tránsito y seguridad vial.

- b) El de carácter internacional, que comprende:

1. El realizado entre la República Argentina y otro país.

2. El efectuado entre otros países, en tránsito por éste.

Queda exceptuada la aplicación de aquella normativa cuyos aspectos estén regulados en convenios internacionales sobre la materia.

Art. 4º — *Definiciones*. A los fines de esta ley se entiende por:

- a) Transporte de carga por carretera: al traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo, por la vía pública;
- b) Servicio de transporte de carga: cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización o mediando contrato de transporte);
- c) Actividades conexas al transporte: los servicios de apoyo o complemento, cuya presencia se deba al transporte, en lo que tenga relación con él;
- d) Transportista: la persona física o jurídica que organizada legalmente ejerce como actividad exclusiva o principal la prestación de servicios de autotransporte de carga;
- e) Empresa de transporte: la que organizada según el artículo 8º, presta servicio de transporte en forma habitual;
- f) Transportista individual: al propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro con o sin carácter de exclusividad;
- g) Transportador de carga propio: el realizado como accesorio de otra actividad, con vehículos de su propiedad, trasladando bienes para su consumo, utilización, transformación y/o comercialización y sin mediar contrato de transporte;
- h) Fletero: transportista que presta el servicio por cuenta de otro que actúa como principal, en cuyo caso no existe relación laboral ni dependencia con el contratante.

## CAPÍTULO II

## Administración del sistema

Art. 5º — *Autoridad competente*. Es autoridad de aplicación de este régimen el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte que tiene las funciones y facultades de:

- a) Dictar la reglamentación de esta ley, aplicarla, velar por su observancia y exigir su cumplimiento;
- b) Participar en la elaboración y celebración de acuerdos internos e internacionales conforme la legislación vigente;
- c) Delegar mediante convenio y sin resignar competencias, en autoridades provinciales, municipales, u otras nacionales, funciones de administración, de fiscalización o de comprobación de faltas;
- d) Adoptar las medidas excepcionales que autoriza la legislación, cuando situaciones de emergencia

o que afecten la seguridad o la normal prestación del servicio, lo exigen;

- e) Exigir para circular o realizar cualquier trámite, sólo la documentación establecida en el texto de esta ley;
- f) Fiscalizar o investigar a los fines de esta ley, el servicio de transporte, sus operadores, bienes y dependiente y sus actividades conexas;
- g) Juzgar las infracciones y aplicar las sanciones cuando corresponda, de conformidad con la legislación vigente;
- h) Hacer uso legal de la fuerza, que presta el organismo policial o de seguridad requerido por funcionario autorizado para ello, a fin de imponer el cumplimiento de la normativa vigente;
- i) Otorgar la habilitación profesional para conductores de este servicio;
- j) Relevar el potencial y formas operativas de la actividad y procesar toda la estadística necesaria al servicio de transporte;
- k) Promover con la actividad privada, coordinar y apoyar la creación de centros de transferencia multinodal;
- l) Coordinar las relaciones entre poder público y sectores interesados, requerir y promover la participación de entidades empresarias y sindicales en la propuesta y desarrollo de políticas y acciones atinentes al sector;
- m) Propiciar las medidas necesarias para prevenir delitos contra los bienes transportados y/o los vehículos de carga; promocionando asimismo toda medida tendiente a la disminución de los accidentes de tránsito y la protección del medio ambiente.

Art. 6º — *Registro Unico del Transporte Automotor.* Créase este registro (RUTA), dependiente de la autoridad de aplicación, en el que debe inscribirse, en forma simple, todo el que realice transporte o servicios de transporte (como actividad exclusiva o no) y sus vehículos, como requisito indispensable para ejercer la actividad. Proporcionará la información que se le requiera reglamentariamente, la que no debe comprometer la sana competencia comercial.

Esta inscripción implica su matriculación, que lo habilita para operar en el transporte. La misma se conserva por la continuación de la actividad, pero puede ser cancelada según lo previsto en el artículo 11, inciso c) o cuando transcurran dos años sin que haya realizado alguna revisión técnica obligatoria periódica. En este caso puede reinscribirse.

La inscripción del vehículo se concreta cuando se realiza la mencionada revisión, con lo que queda habilitado para operar el servicio y la conserva con la sola entrega del formulario que confeccionará con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la revisión técnica obligatoria periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

El transporte de carga peligrosa por tener requisitos específicos, se ajustará al régimen que se reglamente, de conformidad con la normativa de seguridad vial.

El RUTA incluye el registro del autotransporte de pasajeros y puede incluir también, convenio mediante, los registros provinciales. En su administración se promoverá la cooperación operativa de las entidades privadas del sector.

### CAPÍTULO III

#### *Régimen de servicios*

Art. 7º — *Requisitos.* Todo el que realice operaciones de transportes debe ajustarse a los siguientes requisitos:

- a) Tener su sede legal de administración radicada en territorio de la República Argentina;
- b) En el caso de las personas jurídicas, su dirección, control y representación, así como su capital, no pueden pertenecer a ciudadanos extranjeros de países que mantengan vigentes restricciones jurídicas o limitaciones de hecho para el establecimiento de empresas de transporte por parte de ciudadanos argentinos o con capitales nacionales. Esta limitación es recíproca y automática y con los mismos alcances e idénticas condiciones que las establecidas en el país respectivo. La misma es implementada por la autoridad de aplicación;
- c) Tener sus vehículos matriculados y radicados en forma permanente y definitiva en el territorio de la República Argentina. En casos excepcionales mediante resolución fundada, la autoridad de aplicación eximirá de esta obligación, a solicitud del interesado y en forma temporaria, a transportes especiales, específicos y determinados;
- d) Exponer al público en los lugares de contratación y centros de transferencia, las pautas tarifarias completas;
- e) Cumplir con la normativa de tránsito y seguridad vial, exigiendo y posibilitando la capacitación profesional de los conductores y la especialización del transporte de sustancias peligrosas;
- f) Exhibir para circular o realizar cualquier trámite, solamente la documentación establecida en esta ley y en la de Tránsito y Seguridad Vial;
- g) No transportar pasajeros en los vehículos de carga;
- h) Acondicionar y estibar adecuadamente la carga. No incluir sustancias perjudiciales a la salud en un mismo habitáculo, con mercadería de uso humano;
- i) Rechazar los bultos no rotulados cuando deban estarlo. Si los mismos contienen sustancias peligrosas y no están identificadas reglamentariamente, la responsabilidad por eventuales daños o sanciones es del dador de la carga.

Art. 8º — *Carácter del transportista.* Son requisitos para ello:

- a) Personas físicas: estar inscritos en la matrícula de comerciante y en los organismos previsionales e impositivos correspondientes y tener domicilio real en territorio de la República;

- b) Personas jurídicas: adoptar la forma de sociedad de personas, de capital o cooperativa, o Unión Transitoria de Empresas, según la legislación vigente, con radicación en el país e incluyendo el transporte en su objeto social;
- c) Extranjeros: ajustarse al presente régimen salvo que los hagan conforme a lo establecido en la ley sobre Empresas Binacionales o Convenios internacionales que se celebren.

Art. 9º — *Contrato de transporte*. El mismo se instrumenta con los requisitos de ley y las siguientes condiciones:

- a) En los servicios interjurisdiccionales se confeccionará carta de porte o un contrato de ejecución continuada, conforme con la reglamentación;
- b) En el internacional, se emitirá el manifiesto de carga (MC) o conocimiento de embarque, de acuerdo a los convenios vigentes;
- c) Toda mercadería transportada debe ir acompañada de algunos de los documentos mencionados o remito referenciado, según corresponda.

La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

Art. 10. — *Seguros obligatorios*. Todo el que realice operaciones de transporte debe contar con los seguros que se detallan a continuación, para poder circular y prestar servicios. Su responsabilidad empieza con la recepción de la mercadería, finalizando con su entrega al consignatario o destinatario:

- a) De responsabilidad civil; hacia terceros transportados o no, en las condiciones exigidas por la normativa del tránsito;
- b) Sobre la carga: sólo en el caso de transportistas y conforme con la normativa vigente, debiendo figurar en el contrato los riesgos cubiertos y la cláusula de exención de responsabilidad de aquél. El mismo será contratado por:

1. El remitente o consignatario, quien entregará al que realiza la operación de transporte, antes que la carga, el certificado de cobertura reglamentario.
2. El que realiza la operación de transportes con cargo al dador de carga, si ésta no está asegurada según el punto anterior. En tal caso el remitente declarará su valor al realizar el despacho, sobre cuyo monto aquél percibirá la correspondiente tasa de riesgo y hasta donde responderá. No se admitirá reclamo por mayor valor al declarado.

Art. 11. — *Infracciones y sanciones*. Quienes efectúen transportes de carga por carretera, sin cumplir con los requisitos exigidos por la presente ley y su reglamentación, serán pasibles de las siguientes penalidades.

- a) Multa, que se gradúa en unidades de sanción económica, cada una de las cuales equivale al

precio de cien 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 o reincidencia;

- b) Suspensión temporal del permiso, como accesoria, cuyos períodos se ampliarán con el aumento de las reincidencias;
- c) Cancelación definitiva del permiso, como principal o accesoria.

La tipificación de las infracciones y la graduación de las sanciones se establecen en la reglamentación de esta ley.

Art. 12. — *Corresponsabilidad*. El transportista es el responsable de las infracciones al presente régimen, pero el dador o receptor de cargas son solidarios, en tanto tengan vinculación con el hecho, en los casos del artículo 7º y por falencia o carencia de la documentación obligatoria sobre la carga.

#### CAPÍTULO IV

##### *Disposiciones transitorias*

Art. 13. — El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los 180 días, sin agregar requisitos ni restringir la legal competencia, sin perjuicio de que las disposiciones directamente operativas entren en vigencia a partir de su publicación.

Déjase sin efecto la ley 12.316 para el transporte de carga por carretera y deróganse los decretos 1.491/92 y 1.495/94 y todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Se invita a las provincias a dictar una legislación basada en los mismos principios y garantías del presente régimen y con disposiciones similares.

Los permisos y autorizaciones vigentes continuarán hasta cuando lo determine la reglamentación pero no antes de su vencimiento.

Art. 14. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 15 de diciembre de 1994.

Damaso Larraburu. — José G. Dumón. — Alejandro M. Nieva. — Tomás W. Gonzales Cabañas. — Ana R. Kessler. — José M. Antelo. — Susana B. Ayala. — Eduardo E. Barrionuevo. — Silvia M. Bonomi. — Osvaldo A. Bracchi. — Ramón A. Closs. — Angel M. D'Ambrosio. — Héctor H. Di Tulio. — Luisa C. Donni. — Ramón F. Giménez. — José L. Gioja. — Raúl Humada. — Julio C. Ibarreche. — Germán Kammerath. — Juan M. A. Marchelli. — Gastón R. Mercado Luna. — Marco A. Michelli. — Néstor J. Muriel. — Leopoldo M. Orquín. — Rafael M. Pascual. — Lorenzo A. Pepe. — Horacio F. Pernasetti. — Luis N. Polo. — Francisco P. Toto. — Raúl A. Trettel Meyer. — Horacio D. Usandizaga.

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General al considerar los proyectos de ley de los señores diputados Larraburu y Venesía, de la señora diputada Kessler y del señor diputado Martínez (M. L.) y otros, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

*Alejandro M. Nieva*

## FUNDAMENTOS

## I

Señor presidente:

El mundo actual presencia uno de los procesos más profundos y generalizados de apertura económica, desregulación burocrática y libertad comercial de que se tenga memoria. Nuestro país no puede ni debe marginarse de las grandes corrientes de la economía internacional que tienden a redefinir el papel tradicional del Estado y otorgar un rol de mayor protagonismo a la iniciativa privada, basado en la competencia y el riesgo empresarial.

Uno de los mayores obstáculos para que este proceso de modernización económica se abra paso es la existencia de una maraña legislativa de naturaleza burocrática, corporativa, reguladora, monopólica y, en muchos casos, de dudosa constitucionalidad.

Este fenómeno, que es común a las diferentes áreas de la actividad económica, adquiere una enorme complejidad en relación al transporte en general y al transporte automotor de cargas por carretera en particular.

Una actividad tan generalizada como el transporte automotor hace suponer la existencia de reglamentaciones legales concretas y transparentes. Sin embargo, nuestra realidad nos muestra todo lo contrario. Existen y coexisten un conjunto de leyes, resoluciones, reglamentaciones contra y yuxtapuestas que crean un amplio margen de conflicto en su interpretación y aplicación. Esta deficiencia normativa no sólo afecta al transportador. El usuario del sistema resulta ser en ocasiones el perjudicado directo de sus efectos.

Si se observan las regulaciones existentes para los transportes aéreos y marítimos se verificará que éstas son más actuales y modernas que las del transporte terrestre. La influencia que ejercen las normas de índole internacional sobre esos sistemas las mantienen mejor adaptadas a la realidad actual.

El transporte automotor, en cambio, se reguló desde un principio con normas consagradas en el Código de Comercio de 1862, en el título IV dedicado a los agentes auxiliares del comercio, artículos 162 a 206 "de los acarreadores, porteadores o empresarios del transporte".

Es posible que en ese tiempo el transporte automotor fuera una actividad auxiliar, ocupando el ferrocarril un papel central con altísimo porcentaje de transporte, en un mercado donde figuraban todavía el arriero, el tropero, etcétera. Hoy la realidad es totalmente otra.

El transporte automotor ocupa la mayor franja de actividad, con tendencia a una mayor penetración en el mercado.

En la segunda mitad del siglo XIX las empresas que explotaban los ferrocarriles introdujeron las normas operativas de las mismas en nuestro país. El Código de Comercio acondicionó sus normas fundamentalmente a ese medio de transporte y esa concepción se trasladó, en sus principios fundamentales, a la ley 12.346 de 1937 y sus reglamentaciones que continúa dándole preferente atención al ferrocarril y enmarcando conjuntamente el transporte de pasajeros y carga.

Esta ley se constituye hasta la actualidad como ley básica de donde, progresivamente, fueron surgiendo reglamentaciones del tránsito vial, como "parches" a las situaciones creadas por el vertiginoso crecimiento del transporte automotor desde la última posguerra.

A partir de 1939 y hasta la actualidad se desarrollan un sinnúmero de reglamentaciones de tránsito, uso de los vehículos, utilización de carreteras, que hacen dificultoso establecer cuáles son los artículos vigentes de cada reglamento.

Debemos sumar a este esquema discontinuo de reglamentaciones, las disposiciones emanadas de otras jurisdicciones como ser Agricultura, Salud Pública, Vialidad Nacional, leyes provinciales y ordenanzas municipales. Todo ello configura un laberinto legal de no fácil resolución, con el agravante de que las reglamentaciones se siguen superponiendo en una suerte de ir agregando "remedios" a los "parches".

En función de todo lo antedicho consideramos necesario revertir la tendencia buscando la simplificación, la especificidad y la transparencia.

Creemos que la ley 12.346 de 1937, luego de más de medio siglo en que se han operado cambios profundos en la tecnología, la participación relativa de los diferentes modos del transporte, las modalidades operativas de las empresas, etcétera, ha cumplido su ciclo y debe ser reemplazada por leyes que legislen con autonomía los diferentes modos de transporte.

En particular el transporte automotor de carga por carretera, dada la dimensión de su actividad y la especificidad de su operación, merece ser gobernado por una ley dictada especialmente para normarlo en el orden nacional y con miras a compartir los tráficos internacionales con los países limítrofes.

Cuando demandamos una normativa autónoma lo hacemos basados en tres elementos característicos del transporte automotor de cargas, a saber: su prestación exclusivamente privada, la amplitud y diversidad de los servicios que cubren y su importancia económica y social.

Con referencia al primer punto es notorio que, de todos los modos de transporte de carga, el autotransporte es el único prestado exclusivamente por el sector privado. Por ello no incide en el déficit del Estado, ni significa una carga pública para la comunidad. Por el contrario, su aporte al erario público por todo concepto alcanza cifras siderales ya que no está exento de ninguno de los impuestos nacionales, provinciales y municipales, al tiempo que tributa gravámenes especiales que el Estado destina a diversos fondos para atender necesidades presupuestarias.



Respecto de la amplitud y diversidad de los servicios que presta, éstos varían en un amplio rango que va desde transportar una tarjeta de crédito, clearing bancario, caudales, lúcteos, perecederos, postales, productos esenciales para la comunidad, hasta cargas excepcionales para lo cual interviene la Ingeniería Privada del Transporte.

La incidencia económica y social de esta actividad es indiscutible. Uno de cada diez individuos que forman la población económicamente activa dependen directamente de la actividad del autotransporte de carga. El parque automotor está constituido por alrededor de 1.500.000 vehículos y 155.000 acoplados y semiacoplados. La generación de flotes del transporte interurbano de cargas se calcula en 2.000 millones de dólares anuales.

La participación del sector en relación con otros modos del transporte exhibe diferencias notorias cualquiera sea el indicador que se tome. Si se toma el tonelaje, el automotor carga el 63 % contra el 9 % del ferrocarril y el 18 % del marítimo y fluvial de acotaje. Ello revela que el automotor por sí solo transporta más que la suma de todos los modos de transporte.

Respecto de la participación en el producto bruto interno podemos señalar que del 11 % que se le asigna al rubro "Transporte, Almacenes y Comunicaciones", un 8 % está representado por el aporte del transporte automotor.

En concreto, es necesario jerarquizar esta actividad al amparo de una ley de transporte de cargas por carreteras que sirva como base, y hacer sobre la misma las rápidas adecuaciones que exige el continuo cambio de la tecnología de los automotores de carga.

Esta ley de transporte de cargas por carretera, juntamente con la Ley de Tránsito Vial, harán un marco legal adecuado a toda la actividad del transporte, ya sea de uso propio o como operador de cargas para terceros.

La jerarquización de la actividad no debe reducirse al plano legislativo sino, también, al administrativo, elevando el rango de la dependencia con jurisdicción sobre el tema de la categoría actual de dirección de transporte terrestre, al nivel jerárquico inmediato inferior al ministerio del ramo, asignándole funciones de organización y control, como señala el anteproyecto.

El proyecto cuya sanción proponemos sobre la base de los fundamentos que aquí se desarrollan se ha estructurado sobre la base de los siguientes principios:

*Permitir con el anacronismo que afecta al transporte de cargas por carreteras, consagrando, en cambio, los principios de libertad, desregulación y desmonopolización*

La idea de servicio público aplicada al transporte deviene de que el transporte ferroviario constituía "de hecho" un monopolio porque sólo él usaba la vía férrea y nadie más podía hacerlo. Frente a eso, el Estado lo declaró servicio público para impedir una eventual paralización del transporte, así como estableció la obligación de aceptar la carga, consagrada en el Código de Comercio.

La situación del transporte automotor es totalmente distinta. Aquí lo que procede es asegurar la libre cir-

culación y libertad de tránsito para todos los transportistas en el marco de los derechos consagrados por la Constitución Nacional.

Esto significa propender a la desregulación del transporte de cargas por carreteras, permitiendo la libre contratación y la determinación convencional de las tarifas.

*Jerarquizar la actividad conformando empresas profesionalizadas*

La fijación uniforme de tarifas, las limitaciones a la contratación por zonas o la formación de bolsas de trabajo encubren la ineficiencia y la falta de estructuras empresarias profesionalizadas. Este paternalismo reglamentario inhibe a la iniciativa privada para brindar su mejor servicio al impedir la competencia, lo que también conspira contra los intereses de los transportistas eficientes y por supuesto de la producción.

Sólo con libertad de elección y competencia entre las partes (dadores y tomadores de carga) podrá mejorar el servicio que prestan estos últimos y se atenderán con mayor eficacia las necesidades de la producción.

La defensa de las regulaciones arbitrarias sólo ha conducido al estancamiento y el atraso de la verdadera conformación de empresas especializadas en el transporte de cargas, permitiendo que tan importante actividad sea desempeñada por cualquier medio de transporte, sin cumplir mínimamente las condiciones técnicas que permitan atender no sólo la debida jerarquización de la actividad sino que en innumerables ocasiones se atenta con la seguridad y salubridad públicas.

*Libre fijación de tarifas*

Las restricciones y limitaciones a la fijación de tarifas son creadoras de privilegios y contrarían la tendencia actual a la desregulación, encaminada a combatir el monopolio y el corporativismo, así como a la innecesaria burocracia. Las tarifas deben resultar del acuerdo entre las partes si se quiere evitar el privilegio.

La libre fijación de tarifas debe complementarse con idéntica libertad para elegir el transportista sea cual fuere la zona a la que pertenece. El sufrido productor merece una bien ganada protección. La que emana de la libertad de contratar.

*Facilitar el control del tráfico en ruta para evitar actos delictivos*

Este proyecto busca lograr una mejor organización y control del transporte de cargas por carretera. Para ello crea el Registro Nacional del Transporte de Cargas por Carreteras y condiciona la operación de los transportistas al otorgamiento de la matrícula que los habilita para operar como tales.

Estas formas de organización permitirán la identificación de los vehículos a través de una codificación que permitirá saber a qué empresa pertenece, qué transporta, cuál es su destino, etcétera; lo cual brindará mayor seguridad en ruta y permitirá prevenir y evitar actos delictivos. La tendencia apunta a poder controlar todo el tráfico, en el futuro, desde una pantalla. Estos avances de la informática son esenciales para la implementación y aplicación del sistema de peajes en las rutas viales del país.

*Necesidad de definir los perfiles jurídicos de los diferentes operadores del transporte*

Este proyecto clasifica a los operadores en dos categorías: *Transportistas*: Que son quienes tienen como actividad exclusiva o principal el transporte de cargas a título oneroso; y el *transportador de carga propia* quien como accesorio de su actividad principal efectúa transportes de carga de su propiedad, no pudiendo producir fletes a título oneroso.

Dentro de la categoría de transportista el proyecto hace una importante distinción entre la empresa de transporte (a la cual regula en el capítulo IV) el transportista autónomo (hoy mal llamado *fletero*) a quien califica como operador independiente, comerciante propietario o copropietario de un único vehículo automotor, con lo que elimina la confusa e híbrida caracterización de estos transportistas como trabajadores en relación de dependencia. Esto viene a poner claridad sobre la actividad de un operador que goza de todas las ventajas de un empresario, estando exento de todas las cargas y responsabilidades que soportan las empresas del transporte.

Al amparo de estas regulaciones anacrónicas es que, disimulado bajo las formas de encomiendas, se realiza un verdadero transporte de cargas, cuyo contenido es totalmente desconocido prestado por cualquier medio y modalidad, en un abierto compromiso a la seguridad pública. El mismo se realiza fuera de todo control por las autoridades de aplicación, infringiéndose normas de peso, estabilidad, etcétera.

La especificidad del transporte necesita una protección del mismo en las mejores condiciones técnicas, que redundan en una mayor jerarquización de la actividad, y en una confiabilidad del servicio que se pretende utilizar.

*Modernización de los instrumentos del transporte*

El proyecto en su capítulo V, determina la documentación exigible que debe acompañar la carga y define las condiciones del seguro obligatorio a cubrir por el transportista por el riesgo de responsabilidad civil por daños a personas o cosas no transportadas y el de la mercadería que transporta.

Define claramente el inicio y fin de la responsabilidad del transportista, introduciendo mayor transparencia al contrato de transporte con el objeto de evitar conflictos entre las partes intervinientes.

Los principios que hemos enumerado y descrito se encuadran dentro de lo que podríamos llamar una filosofía de la modernización y un enfoque privatizador del servicio de carga por carreteras.

Estos principios de libertad, desregulación y desmonopolización que tienen sobrados y exitosos antecedentes internacionales, han comenzado a consagrarse en leyes provinciales como en el caso de las provincias de Buenos Aires y Córdoba, contrastando con la anarquía regulatoria de otras provincias que han desembocado en la imposición de impuestos internos y la aparición de verdaderas aduanas interiores.

En resumen, este proyecto es un partaguas entre lo viejo y lo nuevo del transporte. Entre el apego a un

código del siglo XIX y una ley de antes de la guerra o la adopción de normas claras, flexibles y modernas que incorporen la innovación y el cambio operados en las últimas cuatro décadas en el autotransporte de carreteras. Es la expresión de la elección impostergable entre libertad o regulación, entre iniciativa y burocracia, competencia o privilegios monopólicos. Es, en fin, la opción inclaudicable entre el país del estancamiento y la decadencia o los desafíos de un futuro que ya golpea nuestras puertas.

Es por todo lo expuesto, señor presidente, que solicito la aprobación del presente proyecto de ley.

*Dámaso Larraburu.*

2

Señor presidente:

Presento el proyecto de ley adjunto, a efectos de mejorar los que han sido considerados con antelación. La mayoría de ellos tienen un origen común, la misma fuente, y omiten algunos aspectos básicos. Del análisis de todos estos antecedentes, he creído oportuno compatibilizar las distintas variantes optando por las más convenientes a los fines de la ley proyectada, objetivos que se sintetizan en su artículo 1º. Se contemplan especialmente también las observaciones del Poder Ejecutivo (Secretaría de Transporte) y el decreto 1.491/92 mediante el cual se reguló el transporte de carga por carretera. Además se ha tratado de dotar al proyecto de una estructura y técnica legislativa apropiada, para darle mejor comprensión y por tratarse de una ley de la Nación.

Además de expresar los fines, que son los que configuran a las actividades en su concepción actual dentro del contexto económico vigente, el artículo 1º establece con claridad que el transporte de cargas no es un "servicio público", calificación que nunca estuvo definitivamente esclarecida en la legislación y contexto anterior.

En este mismo camino se precisan las acciones positivas que debe tener el Estado, hasta dónde interviene respecto a la libertad de contratación y de mercado y las garantías que debe brindar al respecto: asegurar la competitividad, transparencia, información, condiciones de la oferta y demanda, excepciones, facultades de la autoridad, etcétera.

Una diferencia importante con la legislación actual (decreto 1.491/92) es que se incluye en el ámbito de la ley, al transporte propio, que no tiene por qué quedar excluido, ya que esencialmente es transporte, sin que lo descalifique el hecho de estar integrado a la actividad principal de una empresa. No se tendrá ninguna posibilidad de avaluar al sector y su incidencia en la economía, si se excluye este tercio que aproximadamente representa en la demanda y oferta.

Tampoco su exclusión contribuye a darle transparencia al mercado, ya que forman parte del mismo e intervienen en el proceso económico del país, por lo que su omisión es esconder un mecanismo que participa del engranaje comercial, por más que sus características sean distintas. Hay condiciones de la oferta y la demanda que deben ser parejas para cualquiera que haga transporte.

Aquí cobra fundamental importancia la diferenciación que se realiza en el presente proyecto, por primera vez, entre el "transporte" como actividad genérica y el "servicio de transporte" que es la actividad que realiza en forma exclusiva o principal el transportista, para diferenciarlo de quien hace transporte propio, que obviamente no tienen las mismas exigencias, pero sí varias que son comunes, como la inscripción en el RUTA y los requisitos de seguridad sobre la circulación, el vehículo, los conductores y las condiciones sobre la carga.

Todo esto configura la esencia y filosofía básica del nuevo cariz que toma la actividad a partir del decreto 2.284/91 y cuyas precisiones, o sea la regulación de la desregulación, surgen de la docena de artículos siguientes que constituyen el texto sometido a aprobación. De ellos sólo he de resaltar los aspectos fundamentales y que no están contemplados en los proyectos con estado parlamentario.

La jurisdicción (artículo 3º) incluye, dentro de la categoría de establecimientos nacionales, sólo los puertos y aeropuertos (de la Nación), por tratarse justamente de centros de transferencia entre modos de transporte. Se excluye a los servicios netamente urbanos, que no deben estar bajo tutela de la Nación (nunca lo estuvieron por la mera circunstancia de que un área poblacional integrada, resulte atravesada por una división política). El destino de este parque, por su naturaleza y tradición, siempre ha sido de la esfera municipal y así corresponde mantenerlo. Además porque no es el subsector que interesa evaluar dentro del proceso macroeconómico.

También se excluyen los aspectos regulados por los convenios internacionales, en lo que respecta al tráfico de este origen, que en algunos casos difieren de las reglamentaciones internas, por motivos diversos, causa por la cual precisamente tiene un régimen específico.

Se precisan en el artículo 6º las atribuciones de la autoridad de aplicación, que además debe estar identificada. Se destacan las facultades reglamentarias y de juzgamiento, que le son propias a la Secretaría de Transporte, por naturaleza. Se deja bien establecida la facultad de celebrar convenios para delegar funciones, sin resignarlas obviamente, como forma imprescindible de poder llegar con los controles a todos los rincones del país.

Se resalta como derecho del transportista, que la única documentación que se elegirá, es la que determina la ley, lo cual quiere decir que no se pueden crear otras por vía reglamentaria, a lo que es propensa la administración pública con un afán de perfeccionismo o protección que a la larga se vuelve en contra del supuesto beneficiario.

En el artículo 7º se crea un régimen de sanciones propio, del que carece el sector, el que se aplica actualmente está diseñado para el transporte de pasajeros). La ley contendrá los aspectos y directivas básicos, quedando el reglamento de penalidades y el procedimiento para ser implementado por el Poder Ejecutivo, sujeto todo en última instancia a la revisión judicial, tanto de la normativa como de las sanciones. Esto es más acorde a la tendencia moderna de los regímenes contravencionales, que le otorgue una gran flexibilidad, sin resignar los criterios de equidad y seguridad jurídica.

El registro único, tiene una función importante, no sólo por la información que va a proporcionar al mismo, sino por la posibilidad de controles y porque dentro del esquema de simplicidad que se le da al sistema, surgirá de aquí la inscripción y el permiso, sin trámites burocráticos que compliquen innecesariamente y desalienten la inscripción.

O sea que la mera inscripción implica la matriculación o permiso como transportista de carga por carreteras, el recibo de esa presentación es el comprobante del permiso. Además la inscripción se hará simultáneamente con la revisión técnica obligatoria periódica que dispone la reglamentación de tránsito, a efectos de que en un mismo acto se cumpla con las dos exigencias. El transporte de cargas peligrosas requerirá de un trámite y control distinto, ya que tiene una reglamentación más específica y exigente.

La ausencia de revisiones técnicas por determinado período (dos años) implica la caducidad de la inscripción y por lo tanto del permiso. Puede volver a inscribirse, obviamente.

Se exige que los vehículos estén radicados en el país. No hay limitaciones para capital o personas extranjeras, salvo para aquellos en cuyo país de origen existan estas restricciones, las que se reflejarán automática y recíprocamente en nuestro mercado. Lo instrumentará la autoridad competente.

Se especifican ciertas restricciones a la demanda y oferta, que son las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos de transporte y determinado tipo de cargas, impuestas por la legislación de tránsito y seguridad vial, cuya normativa es complementaria con la presente.

Se deja abierta una puerta para que se incorpore la tecnología moderna en la comercialización, mediante el uso de documentación electrónica: fax, télex, informática, sistema edifax.

Se hacen obligatorios los seguros de responsabilidad civil (del vehículo y la carga), reforzando lo dispuesto por la normativa de seguridad vial y se obliga a tener seguro sobre la carga, ya sea contratado por el transportista como por el cargador. Además a éste se lo hace solidariamente responsable por la falencia o falta de documentación obligatoria o por el incumplimiento de las condiciones respecto de la carga.

En la seguridad de estar contribuyendo a los fines que se anuncian en el artículo 1º del proyecto, someto el presente a consideración de esta Honorable Cámara.

Ana R. Kessler.

3

Señor presidente:

Es obvio la importancia que el transporte tiene en la vida moderna. Pero su complejidad es de tal magnitud que se han creado reglamentaciones para los tráficos de superficie, aéreos y del agua. Dentro de los terrestres hay varias subdivisiones, una de las más importantes es la que se refiere a la carga transportada por carretera.

Ese transporte comenzó a legislarse a mediados del siglo pasado y posteriormente se fueron agregando,

modificando y por qué no decirlo remendando las fallencias con disposiciones que nunca constituyeron un cuerpo organizado. Este proyecto de ley pretende unificar en un solo cuerpo una reglamentación necesaria y acorde a los tiempos que corren y con visión de futuro. En concordancia con la corriente de ideas que más prestigio goza en la sociedad, es decir, las actividades económicas en manos de privados en libertad de trabajar, pero con la intervención estatal para impedir la formación de monopolios, que desvirtuaría lo primero, es que se presenta este proyecto a la consideración del Congreso Nacional.

Los diferentes capítulos que componen este proyecto se refieren a la finalidad del mismo, que es la obtención de un sistema de transporte automotor de cargas eficiente, económico, con capacidad de satisfacer la demanda, operando con precios libres, la intervención del Estado en cuanto se hace a garantizar el derecho de participar del mismo y retirarse en el tiempo que lo crea conveniente y garantizar la seguridad ante el delito. En otro capítulo se fija la zona de aplicación de la ley y se reitera la libertad de acción, en cuanto hace a precios y recorridos.

En un artículo se define la característica de prestadores y se fijan los derechos y deberes de la autoridad de aplicación. Se crea el Registro Único del Transporte Automotor, se fijan las sanciones, las condiciones para ser transportista, se establecen los seguros de las cargas, de los terceros no transportados y otros aspectos como el contrato de transporte y la responsabilidad civil.

Con esto se pretende llenar un vacío legislativo que afecta a más de 1.500.000 unidades y que transporta el 68 % de la carga total del país. Se jerarquiza la actividad, se asegura el libre comercio, se permite la libre concertación de precios y condiciones, se desbasta la intención de conformar monopolios, se ejerce un control del estado mecánico de los vehículos, dando seguridad a quienes transitan las rutas, se acentúan las consecuencias de accidentes, al hacer obligatorio el seguro con características que evitan el abuso o la mala fe, el gobierno contará con los datos exactos de tan importante actividad y se facilita el control impositivo y su recaudación.

Manuel L. Martínez. — Silvia M. Bonomi. —  
José G. Dumón. — Rafael M. Pascual.  
— Margarita M. Sobrino.

## ANTECEDENTES

### 1

## PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

## CAPÍTULO I

### Definición y conceptos generales

Artículo 1º — Transportes de cargas por carretera, definición de la actividad.

Se considera transporte nacional de carga por carretera al efectuado en el ámbito nacional por una persona física o jurídica a título oneroso o no, mediante la uti-

lización de un parque móvil o material rodante que es el vehículo o conjunto de vehículos utilizados por el transporte de carags y sujeto a las reglamentaciones correspondientes.

### Art. 2º — Clasificación de los operadores.

Se considera transportista, a la persona física o jurídica, organizada sobre las formas previstas en esta ley, que tengo como actividad exclusiva o principal, el transporte automotor de cargas por carreteras, y en su condición de:

1. Empresa de transporte: aquella que presta servicio con un parque móvil propio o arrendado, conforme al contenido del capítulo IV de la presente ley.
2. Transportista autónomo: es el operador independiente, comerciante propietario o copropietario de un único vehículo automotor, que opera directamente por cuenta propia o de otros transportistas, con o sin carácter de exclusividad y debidamente inscrito.
3. Transportador de carga propia: se considera como tal, a la persona física o jurídica, que como accesorio de su principal actividad comercial, industrial o agropecuaria, efectúa transportes de cargas por carretera, de bienes de su propiedad, para su consumo, utilización, arreglo, transformación o comercialización, empleando un parque móvil de su propiedad, no pudiendo producir fletes a título oneroso.

## CAPÍTULO II

### Jurisdicción y competencia

### Art. 3º — Jurisdicción.

El transporte de cargas por carreteras de carácter interjurisdiccional o internacional en territorio argentino, estará sujeto a la jurisdicción nacional y sometido a la autoridad de aplicación.

1. Se entiende por transporte de carga por carretera de carácter interjurisdiccional al que se realice:
  - a) Entre territorios sujetos a jurisdicción nacional y las provincias;
  - b) Entre provincias.
2. Se entiende por transporte de carga por carretera de carácter internacional al que realice:
  - a) Entre la República Argentina y otros países, en forma directa o en tránsito para terceros;
  - b) Entre otros países en tránsito por territorio argentino.

### Art. 4º — Coordinación de reglamentaciones.

Las reglamentaciones medidas o actos que puedan disponer las provincias o municipalidades, referentes a sus tráficos locales de cargas no podrán afectar, perturbar o trabar los transportes regidos por la presente

ley. La autoridad de aplicación propenderá a la coordinación de las reglamentaciones de los servicios del transporte automotor de cargas de jurisdicción provincial o municipal con la presente, pudiendo celebrar convenios ad referendum del Poder Ejecutivo.

**Art. 5º — Transporte internacional.**

El transporte de cargas por carreteras de carácter internacional al que hace referencia el artículo 39, inciso 2 se regirá por las normas que dicte la autoridad de aplicación conforme con esta ley y los convenios y acuerdos internacionales.

### CAPÍTULO III

#### *Administración*

**Art. 6º — Autoridad de aplicación.**

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley, determinando las atribuciones y funciones de la autoridad de aplicación, observando los siguientes principios básicos:

- a) Velar por el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias que sean aplicables al transporte de carga por carreteras de jurisdicción nacional;
- b) Coordinar las relaciones entre el poder público y los transportistas;
- c) Practicar el relevamiento del potencial y formas operacionales de la actividad;
- d) Hacer observar el cumplimiento de los requisitos técnicos y jurídicos para la presentación de las solicitudes de habilitación para ejercer la actividad;
- e) Exigir a quienes efectúen transporte automotor de carga, la información que resulte necesaria para mantener permanentemente actualizado el Registro Nacional de Transporte de Cargas por Carretera;
- f) Proponer al Poder Ejecutivo las disposiciones específicas relativas al transporte de cargas por carreteras, vigilar su observancia y exigir su cumplimiento;
- g) Aplicar las sanciones que sean procedentes, de acuerdo a las normas vigentes;
- h) Confeccionar un legajo del transportista para cada prestataria habilitada y para los infractores no matriculados que se detecten, registrando en el mismo los antecedentes, las penalidades que se le impongan en su cumplimiento, y el pago de las tasas pertinentes;
- i) Establecer un sistema de individualización de los vehículos que están afectados a los distintos tipos de transporte con el objeto de facilitar su fiscalización;
- j) Propiciar las medidas necesarias para prevenir delitos contra los bienes transportados y/o los vehículos de carga promocionando asimismo toda medida tendiente a la disminución de los accidentes de tránsito,

**Art. 7º — Registro Nacional del Transporte de Cargas por Carretera (RNTCC).**

Créase el Registro Nacional del Transporte de Cargas por Carretera, el cual dependerá de la autoridad de aplicación, la que procederá a habilitar e inscribir a quienes pretendan desarrollar la actividad cumpliendo los requisitos establecidos en la presente ley.

**Art. 8º — Inscripción en el RNTCC - Matriculación.**

Para la inscripción en el RNTCC, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de las exigencias dispuestas por esta ley y sus reglamentaciones.

Sólo podrán operar como transportistas de cargas aquellos que se hallen debidamente registrados y habilitados mediante matrícula otorgada por el RNTCC y conforme a la categoría en que se haya inscrito.

La matrícula tendrá validez por dos (2) años renovables sucesivamente por períodos iguales. En el caso del transportador de carga propia, la matrícula tendrá el efecto de permiso para operar como tal, exclusivamente.

### CAPÍTULO IV

#### *Empresa de transporte de cargas por carreteras*

**Art. 9º — Requisitos.**

Para constituirse como empresa de transporte se deberá acreditar los siguientes requisitos:

- a) Tener su sede legal de administración radicada en territorio de la República Argentina;
- b) Pertenecer como mínimo el ochenta por ciento (80 %) del capital social a ciudadanos argentinos;
- c) Poseer los ciudadanos argentinos el efectivo control, la dirección, la administración y la representación legal de la empresa;
- d) Demás requisitos legales contenidos en el ordenamiento jurídico en cuanto no sea modificado por la presente ley;
- e) Para servicios interjurisdiccionales: ser propietario de una flota de vehículos automotores de cargas, cuya capacidad total de carga útil sea adecuada a la especialidad de transporte de su actividad, tener un activo igual o superior al valor equivalente a doscientos cincuenta mil (250.000) litros de gas oil, y disponer de instalaciones propias, arrendadas y/o compartidas compatibles con su operatoria y especialización, para guarda y mantenimiento de los vehículos de carga.

### CAPÍTULO V

#### *Condiciones generales del transporte*

#### *Documentación*

**Art. 10. —** Toda mercadería que sea transportada por carretera deberá estar acompañada por la carta de porte, conocimiento de embarque o la documentación que a tal efecto convengan las partes en el contrato respec-

tivo, sin perjuicio de otra documentación que regulen las normas sobre transporte de cargas especiales.

### De los seguros

Art. 11. — Los transportistas deberán contratar obligatoriamente el seguro que cubra el riesgo de responsabilidad civil por daños a personas o cosas no transportadas.

Art. 12. — La mercadería objeto del contrato de transporte deberá obligatoriamente viajar asegurada contra todos los riesgos, de conformidad con la normativa vigente de seguros en tal sentido. 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 deberá presentar al transportista el certificado de cobertura emitido por el asegurador, donde consten los riesgos cubiertos, entre los que obligatoriamente debe figurar la cláusula que exime de responsabilidad al transportista;
- b) El transportista, si la mercadería no fuera asegurada por el remitente o el consignatario. En este caso en el momento de la entrega de la carga al transportista, el remitente o consignatario declarará el valor de la mercadería, cifra sobre la cual el transportista percibirá la correspondiente tasa de riesgo.

Art. 13. — La responsabilidad del transportista se inicia con la recepción de los bienes cesando con la entrega de los mismos a su destinatario o consignatario. Asimismo dicha responsabilidad queda limitada al valor declarado conforme a lo expresado en el artículo 12 inciso b). En ningún caso se admitirá al cargador o destinatario la prueba de que entre los bienes entregados se contenían otros de mayor valor del declarado.

### CAPÍTULO VI

#### Infracciones y sanciones

Art. 14. — Quienes efectúen transportes de carga por carretera, sin cumplir con los requisitos exigidos por la presente ley y su reglamentación, serán pasibles de las siguientes penalidades:

- a) Multa, la que se fijará por el valor equivalente mínimo y máximo entre .... y .... litros de gas oil;
- b) Suspensión temporaria en el ejercicio de la actividad;
- c) Cancelación de la matrícula e inhabilitación por el término de cinco años;

Será competente para la fijación de las mismas la autoridad de aplicación, con apelación, con efecto suspensivo, en el plazo de diez (10) días desde la notificación de la sanción ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal.

Art. 15. — Quienes realicen transporte de carga por carretera sin la debida matriculación serán pasibles de

la detención de la unidad hasta la regulación de los requisitos exigidos por la presente y el pago de las multas que correspondieren, siendo solidariamente responsables los cargadores que los contrataren.

### CAPÍTULO VII

#### Disposiciones generales de la autoridad de aplicación

Art. 16. — La autoridad de aplicación de la presente ley será la que determine el Poder Ejecutivo nacional en el área de transportes.

#### Plazo de reglamentar

Art. 17. — A partir de la fecha de promulgación de la presente, la autoridad de aplicación procederá en el plazo de ciento ochenta (180) días a reglamentar la presente ley.

#### Plazo de matriculación

Art. 18. — Transición. Los transportistas de cargas por carreteras que a la fecha de haber sido reglamentada la presente ley se hallan ejerciendo la actividad de transporte, deberán ajustarse en el término de ciento ochenta (180) días a lo dispuesto en dichas reglamentaciones.

#### Vigencia

Art. 19. — Déjense sin efecto las disposiciones atinentes al transporte de carga por carretera establecida por la ley 12.346 y toda otra norma que se oponga a la presente.

Art. 20. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dámaso Larraburu. — Cualberto F. Venesia.

2

### PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

### CAPÍTULO I

#### Aspectos generales

Artículo 1º — *Fines.* Es objeto de esta ley obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres.

Para alcanzar estos resultados el sector dispone de condiciones y reglas similares a las del resto de la economía, con plena libertad de contratación y tráfico, a cuyo efecto cualquier persona puede prestar servicios de transporte de carga, con sólo ajustarse a esta ley.

Art. 2º — *Intervención del Estado.* Es responsabilidad del Estado nacional garantizar una amplia competencia y transparencia de mercado. En especial debe:

- a) Impedir acciones oligopólicas, concertadas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector;

- b) Garantizar el derecho de todos a ingresar, participar o egresar del mercado de proveedores de servicios;
- c) Fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector en concordancia con el espíritu de la presente ley;
- d) Procesar y difundir estadística y toda información sobre demanda, oferta y precios a fin de contribuir a la aludida transparencia;
- e) Garantizar la seguridad en la prestación de los servicios;
- f) Garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal, grave (excepto impuestos nacionales), intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por esta ley, salvo en materia de tránsito y seguridad vial.

Art. 3º — *Jurisdicción.* La presente ley se aplica a todo traslado de bienes en automotor y a las actividades conexas con el servicio de transporte, desarrollado en el ámbito del Estado nacional, que incluye:

- a) El de carácter interjurisdiccional. Entendiéndose por tal:
  1. El efectuado entre las provincias y con la Capital Federal.
  2. El realizado en o entre puertos y aeropuertos nacionales, con una provincia o la Capital Federal.

Se excluyen del presente régimen los servicios urbanos de mudanza, reparto de mercaderías y todo el que se realice en vehículos de carga cuyo peso total sea inferior a 3.500 kg de conformidad con la legislación de tránsito y seguridad vial;

- b) El de carácter internacional, que comprende:
  1. El realizado entre la República Argentina y otro país.
  2. El efectuado entre otros países, en tránsito por éste.

Queda exceptuada la aplicación de aquella normativa cuyos aspectos están regulados en convenios internacionales sobre la materia.

Art. 4º — *Complementariedad.* La normativa del tránsito y la seguridad y la presente ley y su reglamentación son complementarias en sus aspectos comunes.

Art. 5º — *Definiciones.* A los fines de esta ley se entiende por:

- a) Transporte de carga por carretera: al traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo, por la vía pública;
- b) Servicio de transporte de carga: cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización o mediando contrato de transporte);

- c) Actividades conexas al transporte: los servicios de apoyo o complemento, cuya presencia se deba al transporte, en lo que tenga relación con él;
- d) Transportista: la persona física o jurídica que organizada legalmente ejerce como actividad exclusiva o principal la prestación de servicios de autotransporte de carga;
- e) Empresa de transporte: la que organizada según el artículo 9º, incisos a) o b), presta servicios de transporte en forma habitual;
- f) Transportista individual: al propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro, con o sin carácter de exclusividad;
- g) Transporte propio: el realizado como accesorio de otra actividad, con vehículo de su propiedad, trasladando bienes para su consumo, utilización, transformación y/o comercialización y sin mediar contrato de transporte;
- h) Fletero: transportista que presta el servicio por cuenta de otro que actúa como principal, en cuyo caso no existe relación laboral ni dependencia con el contratante.

## CAPÍTULO II

### Administración del sistema

Art. 6º — *Autoridad competente.* Es autoridad de aplicación de este régimen el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte que tiene las funciones y facultades de:

- a) Dictar la reglamentación de esta ley, aplicarla, velar por su observancia y exigir su cumplimiento;
- b) Participar en la elaboración y celebración de acuerdos internos e internacionales, conforme la legislación vigente;
- c) Delegar mediante convenio y sin resignar competencias, en autoridades provinciales, municipales u otras nacionales, funciones de administración, de fiscalización o de comprobación de faltas;
- d) Adoptar las medidas excepcionales que autoriza la legislación, cuando situaciones de emergencia o que afecten la seguridad o la normal prestación del servicio, lo exijan;
- e) Exigir para circular o realizar cualquier trámite, sólo la documentación establecida en el texto de esta ley;
- f) Fiscalizar o investigar a los fines de esta ley, el servicio de transporte, sus operadores, bienes y dependientes y sus actividades conexas;
- g) Juzgar las infracciones y aplicar las sanciones cuando corresponda, de conformidad con la legislación vigente;
- h) Hacer uso legal de la fuerza, que prestará el organismo policial o de seguridad requerido por

funcionario autorizado para ello, a fin de imponer el cumplimiento de la normativa vigente;

- i) Otorgar la habilitación profesional para conductores de este servicio;
- j) Relevar el potencial y formas operativas de la actividad y procesar toda la estadística necesaria al servicio de transporte;
- k) Promover con la actividad privada, coordinar y apoyar la creación de centros de transferencia multimodal;
- l) Coordinar las relaciones entre poder público y sectores interesados, requerir y promover la participación de entidades empresarias y sindicales en la propuesta y desarrollo de políticas y acciones atinentes al sector;
- m) Proponer, concertar y adoptar medidas tendientes a la eliminación o disminución de los asaltos al transporte en ruta.

Art. 7º — *Régimen de sanciones.* Las infracciones al presente régimen se sancionan con:

- a) Multa, que se gradúa en unidades de sanción económica, cada una de las cuales equivale al precio de cien litros de gasoil. Se convierten a su equivalente en moneda corriente en el momento del pago. El máximo es de mil unidades por falta y de cinco mil en caso de concurso o reincidencia;
- b) Suspensión temporal del permiso, como accesoria, cuyos períodos se ampliarán con el aumento de las reincidencias;
- c) Cancelación definitiva de la matrícula como principal o accesoria, para los casos en que deje de cumplir con las condiciones esenciales del servicio y de esta ley.

El reglamento de penalidades tipificará las infracciones, establecerá la graduación de las sanciones y el procedimiento contravencional, garantizando el debido proceso adjetivo, el derecho de defensa, la celeridad y la posibilidad de apelación, con efecto suspensivo, ante la justicia ordinaria.

Art. 8º — *Registro Unico del Transporte Automotor.* Créase este registro (RUTA) dependiente de la autoridad de aplicación, en el que debe inscribirse, en forma simple, todo el que realice transporte o servicios de transporte (como actividad exclusiva o no) y sus vehículos, como requisito indispensable para ejercer la actividad. Proporcionará la información que se le requiera reglamentariamente, la que no debe comprometer la sana competencia comercial.

Esta inscripción implica su matriculación, que lo habilita para operar en el transporte. La misma se conserva por la continuación de la actividad, pero puede ser cancelada según lo previsto en el artículo 7º, inciso c) o cuando transcurran dos años sin que haya realizado ninguna Revisión Técnica Obligatoria Periódica. En este caso puede reinscribirse.

La inscripción del vehículo se concreta cuando se realiza la mencionada revisión, con lo que queda habilitado para operar el servicio y la conserva con la sola entrega del formulario que confeccionará, con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

El transporte de carga peligrosa por tener requisitos específicos, se ajustará al régimen que se reglamente, de conformidad con la normativa de seguridad vial.

El RUTA incluye el registro del autotransporte de pasajeros y puede incluir también, convenio mediante, los registros provinciales. En su administración se promoverá la cooperación operativa de las entidades privadas del sector.

### CAPÍTULO III

#### *Régimen del servicio*

Art. 9º — *Carácter de transportista.* Para inscribirse en el RUTA todo transportista debe ajustarse a alguna de las siguientes variantes:

- a) Personas físicas: estar inscrito en la matrícula de comerciante y en los organismos previsionales e impositivos correspondientes y tener domicilio real en territorio de la República;
- b) Personas jurídicas: adoptar la forma de sociedad de personas, de capital o cooperativa, o Unión Transitoria de Empresas, según la legislación vigente, con radicación en el país e incluyendo la prestación del transporte en su objeto social;
- c) Extranjeros: ajustarse al presente régimen, salvo que lo hagan conforme a lo establecido en la ley sobre empresas binacionales o convenios internacionales que se celebren.

En el caso de empresas, su dirección, control y representación, como su capital, no pueden pertenecer a ciudadanos de países que mantengan restricciones para el establecimiento de empresas de transporte por parte de ciudadanos o capitales argentinos. Esta limitación es recíproca y automática y tiene las mismas características y condiciones que en el país respectivo. La misma será implementada por la autoridad de aplicación.

Art. 10. — *Condiciones.* Todo el que realice operaciones de transporte tiene los siguientes derechos y obligaciones:

- a) Estar inscrito en el RUTA, pagar el seguro obligatorio de las unidades en uso y cumplir con la Revisión Técnica Obligatoria;
- b) Usar en el servicio vehículos radicados en el país, que se ajusten a las reglas sobre pesos y dimensiones y de seguridad vial;
- c) Exponer al público en los lugares de contratación y centros de transferencia, los cuadros tarifarios completos;
- d) Cumplir con la normativa de tránsito y seguridad vial, que se complementa con la presente;



exigiendo y posibilitando la capacitación profesional y la especialización del transporte de sustancias peligrosas;

- e) No transportar pasajeros en los vehículos de carga;
- f) Acondicionar y estibar adecuadamente la carga. No incluir en un mismo ambiente sustancias perjudiciales a la salud con las de uso humano;
- g) Rechazar los bultos no rotulados que deban estarlo, o si contienen sustancias peligrosas y no están identificadas reglamentariamente, la responsabilidad por eventuales daños o sanciones es del dador de carga.

Art. 11. — *Contrato de transporte.* El mismo se instrumenta con los requisitos de ley y las siguientes condiciones:

- a) En servicios interjurisdiccionales se confeccionará la carta de porte o un contrato de ejecución continuada, conforme con la reglamentación;
- b) En el internacional, se emitirá el manifiesto de carga (MTC) o conocimiento de embarque, de acuerdo a los convenios vigentes;
- c) Toda mercadería transportada debe ir acompañada de alguno de los documentos mencionados o remito referenciado, según corresponda.

La reglamentación fijará las características, condiciones y oportunidad para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

Art. 12. — *Corresponsabilidad.* El transportista es el responsable de las infracciones al presente régimen, pero el dador o tomador de cargas son solidarios, en tanto tengan vinculación con el hecho, en los casos del artículo 10 y por falta o carencia de la documentación obligatoria sobre la carga.

Art. 13. — *Seguros obligatorios.* Todo el que realice operaciones de transporte debe contar con los seguros que se detallan a continuación, para poder circular y prestar servicios. Su responsabilidad empieza con la recepción de la mercadería finalizando con su entrega al consignatario o destinatario.

- a) De responsabilidad civil: hacia terceros transportados o no, en las condiciones exigidas por la normativa del tránsito;
- b) Sobre la carga, sólo en el caso de transportistas y conforme con la normativa vigente, el que será contratado por:
  1. El remitente o consignatario, quien entregará al que realiza la operación de transporte, antes que la carga, el certificado de cobertura reglamentario.
  2. El que realiza la operación de transporte con cargo al dador de carga, si ésta no está asegurada según el punto anterior. En tal caso el remitente declarará su valor al realizar el despacho, sobre cuyo monto aquél

percibirá la correspondiente tasa de riesgo y hasta donde responderá. No se admitirá reclamo por mayor valor al declarado.

## CAPÍTULO IV

### Disposiciones transitorias

Art. 1. — El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los 90 días, sin agregar requisitos ni restringir la local competencia, sin perjuicio de que las disposiciones directamente operativas entren en vigencia a partir de su publicación.

Se invita a las provincias a dictar una legislación basada en los mismos principios y garantías del presente régimen y con disposiciones similares.

Déjase sin efecto las leyes 12.346 y 17.233 para el transporte de carga por carretera y derógase el decreto 1.461/92 y todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Art. 2. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Ana R. Kessler.

3

## PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

## CAPÍTULO I

### Aspectos generales

Artículo 1º — *Fines.* El objeto de esta ley es obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda, que opere mediante precios libres.

Para alcanzar estos resultados el sector dispone de condiciones y reglas similares a las del resto de la economía, a cuyo efecto toda persona tiene derecho a prestar servicios de transporte de carga con sólo ajustarse a esta ley.

Art. 2º — *Intervención del Estado.* Es responsabilidad del Estado nacional garantizar una amplia competencia y transparencia del mercado. En especial debe:

- a) Impedir acciones concentradas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector;
- b) Garantizar el derecho de todos a ingresar, participar o egresar del mercado de proveedores de servicios;
- c) Fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector en concordancia con el espíritu de la presente ley;
- d) Procesar y difundir estadística y toda información sobre demanda, oferta y precios a fin de contribuir a la aludida transparencia;
- e) Garantizar la seguridad en la prestación de servicios.

Art. 3º — *Jurisdicción.* La presente ley se aplica a todo traslado de bienes en automotor y a las actividades conexas con el servicio de transporte, desarrollado en el ámbito del territorio nacional, que incluye:

- a) El de carácter interjurisdiccional. Entendiéndose tal:
  1. El efectuado entre las provincias y la Capital Federal;
  2. El realizado en o entre los puertos y aeropuertos nacionales, con una provincia, o la Capital Federal;
- b) El de carácter internacional, que comprende:
  1. El realizado entre la República Argentina y otro país.
  2. El efectuado entre otros países, o tránsito por éste.

Se excluyen del presente régimen los servicios urbanos de mudanza, reparto de mercaderías y todo el que se realice en vehículos de carga con peso total inferior a 3.500 kg. No es materia de transporte la aplicación de la legislación de tránsito y seguridad vial.

Art. 4º — *Garantía.* El transporte sometido al presente régimen tiene plena libertad de contratación y tráfico, con excepción de la aplicación de la normativa destinada al servicio internacional, conforme convenios vigentes.

Ninguna disposición nacional, provincial o municipal debe gravar (excepto impuestos nacionales), intervenir o dificultar en forma directa o no, los servicios regidos por esta ley, salvo en materia escrita de tránsito y seguridad vial.

Se invita a las provincias a dictar una legislación basada en los mismos principios del presente régimen y con disposiciones similares.

Art. 5º — *Definiciones.* A los fines de esta ley se entiende por:

- a) Transporte de carga por carretera: al traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo, por la vía pública;
- b) Servicios conexos de carga: cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización o mediante contrato de transporte);
- c) Actividades conexas al transporte: los servicios de apoyo o complemento, cuya presencia se deba al transporte, en lo que tenga relación con él;
- d) Transportista: la persona física o jurídica que organizada legalmente ejerce como actividad exclusiva o principal el autotransporte de carga;
- e) Empresa de transporte: la organizada según el artículo 9º b) de ésta;
- f) Transportista individual: al propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro, con o sin carácter de exclusividad;

g) Transporte propio: el realizado como accesorio de otra actividad, con vehículos de propiedad, trasladando bienes para su consumo, utilización, transformación y/o comercialización y sin mediar contrato de transporte;

h) Fletero: transportista que presta el servicio por cuenta de otro que actúa como principal.

## CAPÍTULO II

### Administración del sistema

Art. 6º — *Autoridad competente.* Es autoridad de aplicación de este régimen el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte que tiene las funciones y facultades de:

- a) Dictar la reglamentación de esta ley, aplicarla, velar por su observancia y exigir su cumplimiento;
- b) Participar en la colaboración y celebración de acuerdos internos e internacionales, conforme la legislación vigente;
- c) Delegar mediante convenio y sin resignar competencias, en autoridades provinciales, municipales u otras nacionales, funciones de administración, de fiscalización o de comprobación de faltas;
- d) Dictar el procedimiento contravencional garantizando el debido proceso adjetivo, el derecho de defensa y la celeridad;
- e) Adoptar las medidas excepcionales que autoriza la legislación, cuando situaciones de emergencia o que afecten la seguridad o la normal prestación del servicio, lo exijan;
- f) Fiscalizar o investigar a los fines de esta ley, el servicio de transporte, sus operadores, bienes y dependientes y las actividades conexas al mismo;
- g) Juzgar las infracciones y aplicar las sanciones cuando corresponda, de conformidad con la legislación vigente;
- h) Hacer un uso legal de la fuerza, que presiará el organismo policial o de seguridad requerido por el funcionamiento autorizado para ello, a fin de imponer el cumplimiento de la normativa vigente;
- i) Otorgar la habilitación profesional para conductores de vehículos afectados al servicio de transporte de carga por carretera;
- j) Relevar el potencial y formas operativas de la actividad y precesar toda la estadística necesaria al servicio del transporte;
- k) Promover, juntamente con la actividad privada, coordinar y apoyar la instalación de centros de transferencia multimodal, como contribución a la transferencia del mercado;
- l) Coordinar las relaciones entre el poder público y sectores interesados, requerir y promover la participación de las entidades empresarias

sindicales en la propuesta y desarrollo de políticas y acciones atinentes al sector;

- a) Proponer, concretar y adoptar medidas tendientes a la eliminación o disminución de los asaltos al transporte en ruta.

Art. 7º — *Régimen de sanciones.* Las infracciones al presente régimen se sancionan con:

- a) Multa, que se gradúa en unidades de sanción económica, cada una de las cuales equivale al precio de cien litros de gas oil. Se convierten a su equivalente en moneda corriente en el momento del pago. El máximo es de mil unidades por falta y de cinco mil en caso de concurso o reincidencia;
- b) Suspensión temporal del permiso, como accesoria, cuyos periodos se ampliarán con el aumento de las reincidencias;
- c) Cancelación definitiva del permiso, como principal o accesoria.

La tipificación de las infracciones y la graduación de las sanciones se establecen en la reglamentación de esta ley.

Art. 8º — *Registro Unico de Transporte Automotor.* Créase este registro (RUTA) dependiente de la autoridad de aplicación, en el que debe inscribirse, en forma rápida y sencilla, todo transportista comprendido en esta ley, como requisito previo para ejercer la actividad. Proporcionará toda la información que se le requiera, la que no debe comprometer la sana competencia comercial.

La inscripción del transporte implica su habilitación como tal. La misma será cancelada cuando transcurra un año sin haber cumplido con sus obligaciones impositivas y previsionales. Puede reinscribirse.

La inscripción del vehículo, que implica su habilitación para operar el servicio, queda cumplida, salvo la primera vez, con la recepción en el Registro de la Constancia de la Revisión Técnica Obligatoria, cuyo formulario contiene, como declaración jurada, los datos necesarios.

Funciona juntamente con el registro del autotransporte de pasajeros. También puede incluir, convenio mediante, los registros provinciales.

En la administración del RUTA se promoverá la cooperación operativa de las entidades empresarias del sector.

### CAPÍTULO III

#### *Régimen de servicio*

Art. 9º — *Carácter de transportista.* Son requisitos para ello:

- a) Personas físicas: estar inscritos en la matrícula de comerciante y en los organismos previsionales e impositivos correspondientes y tener domicilio real en territorio de la República;
- b) Personas jurídicas: adoptar la forma de sociedad de personas, de capital o cooperativa, o

unión transitoria de empresas, según la legislación vigente, con radicación en el país e incluyendo el transporte en su objeto social;

- c) Extranjeros: ajustarse al presente régimen, salvo que los hagan conforme a lo establecido en la ley sobre empresas binacionales o convenios internacionales que se celebren;
- d) Eileteros: adoptar alguna de las formas que prevé el presente. En esta modalidad no existe relación laboral con el principal o contratante.

Art. 10. — *Condiciones.* Todo transportista tiene los siguientes derechos y obligaciones:

- a) Estar inscrito en el RUTA y poseer el seguro obligatorio de las unidades en uso;
- b) Usar en el servicio vehículos radiados en el país y que se ajusten a las reglas sobre pesos y dimensiones y de seguridad vial;
- c) Exponer al público en los lugares de contratación y centros de transferencia, los cuadros tarifarios completos;
- d) Cumplir con la normativa de tránsito y seguridad vial, exigiendo y posibilitando la capacitación profesional de los conductores y la especialización de transporte de sustancias peligrosas;
- e) Exhibir para cualquier trámite, solamente, las constancias del inciso a) y la de aprobación de la revisión técnica obligatoria;
- f) No transportar pasajeros en los vehículos de carga;
- g) Acondicionar y estibar adecuadamente la carga. No incluir sustancias perjudiciales a la salud en un mismo habitáculo, con mercadería de uso humano;
- h) Rechazar los bultos no rotulados cuando deban estarlo. Si los mismos contienen sustancias peligrosas y no están identificadas reglamentariamente, la responsabilidad por eventuales daños o sanciones es del dador de la carga;
- i) En el caso de las empresas, su dirección, control y representación, como su capital, no debe pertenecer a ciudadanos de países vecinos que mantengan restricciones para el establecimiento de empresas de transporte por parte de ciudadanos o capitales argentinos. Esta limitación tendrá las mismas características y condiciones que en el país respectivo.

Art. 11. — *Contrato de transporte.* El mismo se instrumenta con los requisitos de ley y las siguientes condiciones:

- a) En los servicios interjurisdiccionales se confeccionará la carta de porte o un contrato de ejecución continuada, conforme con la reglamentación;
- b) En el internacional, se emitirá el manifiesto de carga (MIC) o condimento de embarque, de acuerdo a los convenios vigentes;

- c) Toda mercadería transportada debe ir acompañada de alguno de los documentos mencionados o remito referenciado, según corresponda.

La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando siempre la seguridad jurídica.

Art. 12. — *Corresponsabilidad.* El transportista es el responsable de las infracciones al presente régimen, pero el dador o tomador de cargas son solidarios, en tanto tengan vinculación con el hecho, en los casos del artículo 10 y por falencia o carencia de la documentación obligatoria sobre la carga.

Art. 13. — *Seguros obligatorios.* Todo transportista debe contar, para poder efectuar un servicio con los siguientes seguros:

- a) De responsabilidad civil: hacia terceros transportados o no, en las condiciones exigidas por la normativa del tránsito;
- b) Sobre la carga: conforme con la normativa vigente y contratado por:
  1. El remitente o consignatario, quien entregará al operador antes de la carga, el certificado de cobertura reglamentario.
  2. El propio transportista con cargo al dador de carga, si ésta no está asegurado según el punto anterior. En tal caso el remitente declarará su valor al realizar el despacho, sobre cuyo monto aquél percibirá la correspondiente tasa de riesgo.

#### CAPÍTULO IV

Art. 14. — El Poder Ejecutivo reglamentará, sin agregar requisitos nuevos ni restringir la leal competencia, dentro de los ciento ochenta días de la presente ley, sin perjuicio de entrar en vigencia sus disposiciones directamente operativa, a partir de su publicación.

Los permisos y autorizaciones vigentes, continuarán hasta cuando lo determine la reglamentación, pero no antes de su vencimiento.

Déjese sin efecto la ley 12.346 para el transporte de carga por carretera y todas las disposiciones reglamentarias que se opongan a la presente ley.

Art. 15. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Manuel L. Martínez. — Silvia M. Bonomi.  
— José C. Dumón. — Rafael M. Pascual.  
— Margarita M. Sobrino.

Sr. Presidente (Pierri). — En consideración en general.

Se va a votar.

— Resulta afirmativa.

Sr. Vicchi. — Señor presidente: estamos en un desorden de tanta envergadura que nadie sabe qué es lo que se está votando.

Hemos dicho que estamos de acuerdo en tratar el proyecto sobre ley de tránsito, que figura en el Orden del Día N° 1.161...

Sr. Presidente (Pierri). — La Presidencia puso en consideración el dictamen contenido en el Orden del Día N° 1.173, sobre transporte de cargas por carreteras. Se lo votó en general y ahora corresponde tratarlo en particular. Después viene el tema al que usted se refiere, señor diputado.

Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

Sr. López Arias. — Señor presidente: cuando se redactó el plan de labor incluimos de común acuerdo el tema de la ley de transporte de carga por carreteras antes que la ley de tránsito.

No quiero que haya sospechas, pero deseo destacar que con el quórum tan estricto no hay otra forma de sesionar que no sea buscando el acuerdo. Pensamos que si insistimos en matener el orden preestablecido corremos el riesgo de frustrar la sesión por falta de quórum. En este sentido, nuestro bloque estaría dispuesto a cambiar el orden de tratamiento de los temas para seguir avanzando en aquellas cuestiones que están más consensuadas, posponiendo la discusión de este otro tema, como lo hicimos con el Código Electoral, hasta que logremos los acuerdos que aseguren la continuidad de la sesión.

Sr. Presidente (Pierri). — Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

Sr. Vicchi. — Señor presidente: estamos de acuerdo con el señor diputado López Arias, y si es necesario, estamos dispuestos a apoyar una preferencia para la próxima sesión, a fin de garantizar el tratamiento de este proyecto. La idea de que se postergue el tema obedeció a un problema interno de mi bloque, por tener que realizar algunas consultas.

Sr. Presidente (Pierri). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Larraburu. — Señor presidente: es cierto lo que dijo el señor diputado López Arias, y obvio es que los miembros de la Comisión de Transportes estamos de acuerdo; tenemos la voluntad política de cambiar el orden del plan de labor. Pero quiero decir, ratificando lo dicho por el señor diputado por Salta en representación de nuestro bloque, que este proyecto de ley de transporte de carga por carreteras no sólo fue objeto de una moción de preferencia aprobada por unanimidad sino que todos los integrantes de la comisión cabecera, la de Transportes, empezando por los miembros del bloque de la Unión Cívica Radical, lo despacharon favorablemente.

Hasta el día de hoy hemos estado haciendo con el señor diputado Nieva, vicepresidente de

la comisión, los últimos retoques para que este proyecto cuente con unanimidad.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Estamos todos de acuerdo pero no podemos dilatar la consideración de los asuntos. En todo caso, posterguemos la votación del proyecto en consideración y continuemos con el plan de labor, según el cual correspondería tratar el Orden del Día N° 1.161.

Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. Vicchi.** — Señor presidente: se ha salvado la situación y podemos votar en particular el proyecto contenido en el Orden del Día N° 1.173.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración en particular el capítulo I, que comprende los artículos 1° a 4°.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Larraburu.** — Señor presidente: vamos a proponer una modificación que hemos consensuado con los señores diputados Frago y Nieva, para eliminar un párrafo en el artículo 3°, sobre jurisdicción. Vamos a solicitar la supresión del párrafo que dice: "Se excluyen del presente régimen los servicios urbanos de mudanza, reparto de mercaderías y todo el que se realice en vehículos de carga cuyo peso total sea inferior a 3.500 kilos de conformidad con la legislación de tránsito y seguridad vial".

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se va a votar el capítulo I — artículos 1° a 4° —, con la modificación propuesta por la comisión.

— Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración el capítulo II, que comprende los artículos 5° y 6°. Se va a votar.

— Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración el capítulo III, que comprende los artículos 7° a 12.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Larraburu.** — Propongo la modificación del inciso b) del artículo 10, que quedaría así redactado: "Sobre la carga: únicamente mediante contrato de transporte, debiéndose indicar en la póliza los riesgos cubiertos. El seguro será contratado por: 1. El remitente o consignatario, quien entregará al que realiza la operación de transporte antes que la carga, el certi-

cado de cobertura reglamentario con inclusión de la cláusula de eximición de responsabilidad del transportista".

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se va a votar el capítulo III, que comprende los artículos 7° a 12, con la modificación propuesta por el miembro informante de la comisión.

— Resulta afirmativa.

— Sin observaciones se vota y aprueba el capítulo IV (artículo 13).

— El artículo 14 es de forma.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Queda sancionado el proyecto de ley<sup>1</sup>.

Se comunica al Honorable Senado. (Aplausos.)

## 16

### LEY DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

(Orden del Día N° 1.161)

Dicamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Economía, de Industria y de Legislación Penal han considerado las modificaciones introducidas por el Honorable Senado en el proyecto de ley que le fuera pasado en revisión, sobre Ley de Transito y Seguridad Vial; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante; aconsejan su aceptación.

Sala de las comisiones, 16 de diciembre de 1994.

**Dámaso Larraburu.** — **Ricardo A. Patterson.** — **Humberto J. Roggero.** — **Juan O. Garza.** — **Miguel A. Pichetto.** — **Carlos D. Funes.** — **Carlos E. Abihaggle.** — **Roberto J. Digón.** — **Manuel L. Martínez.** — **Antonio Achém.** — **Rodolfo H. Terragno.** — **Raúl R. Topa.** — **Claudio A. Sebastiani.** — **Susana Ayala.** — **Eduardo E. Barinnewe.** — **Naldo R. A. Brunelli.** — **Antibal Calaba.** — **Mario M. Cámara.** — **Oscar Cortijo.** — **Miguel H. D'Alessandro.** — **Angel M. D'Ambrosio.** — **Jorge R. Díaz Martínez.** — **Héctor H. Di Tulio.** — **Luisa Donni.** — **Jorge A. Escobar.** — **Carlos A. Fabrisin.** — **Jorge O. Folloni.** — **Miguel A. García Moreno.** — **Delfor Giménez.** — **José L. Gioja.** — **Néstor L. Golpe.** — **Raúl Humada.** — **Julio C. Iturrache.** — **Alcides H. López.** — **Juan Miguel A. Marcolli.** — **Esteban Martínez.** — **Emilio R. Martínez Garbino.** — **Carlos**

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Página 5299.)