

PROVINCIA DE BUENOS AIRES



H. JUNTA CONSULTIVA

14ª SESION ORDINARIA — 27 DE SETIEMBRE DE 1956

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE GOBIERNO, DOCTOR MARCELO A. ARANDA

Secretario: Señor CORPUS ALZUETA*Consejeros presentes*

BRONZINI, Teodoro.
 CELIN OBIETA de RODRIGUEZ,
 Velma
 CLUSELLAS, José
 DRAKE, Doroteo I.
 PRAT, Juan
 SCHAPOSNIK, Eduardo C.

Ausentes sin aviso

AMADO, José J.
 GONZALEZ BERGEZ, Pablo
 HARDOY, Emilio J.
 SEIJO, Mario P.

SUMARIO

1. Versión taquigráfica, pág. 550.
2. Asuntos entrados, pág. 550.
 - I. Comunicaciones particulares.
 - II. Comisión Asesora Municipal de La Plata solicita el estudio de medidas a adoptar para devolver a la comuna todas las fuentes de recursos que le pertenecían.
 - III. Mensaje de la Intervención Federal recabando la opinión sobre la caducidad de la Ley nacional Nº 12.956.
 - IV. Mensaje y proyecto de Decreto-Ley de la Intervención Federal sobre servicios de transporte público de personas por automotor.
 - V. Mensaje y proyecto de Decreto-Ley de la Intervención Federal sobre servicios de transporte de cargas por automotor.

1

VERSION TAQUIGRAFICA

— En la ciudad de La Plata, a los veintisiete días del mes de setiembre de mil novecientos cincuenta y seis, siendo la hora 17 y 10, dice el—

Sr. Presidente — Queda abierta la sesión.

En consideración la versión taquigráfica de la sesión anterior, si no se observa se dará por aprobada.

— Se aprueba.

2

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente — Por secretaría se dará cuenta de los asuntos entrados.

— Se lee:

I

COMUNICACIONES PARTICULARES

El señor Abraham Morel expone situaciones extrañas producidas con motivo de la reorganización del personal de la Alcaldía de la sección tercera de la justicia de paz de esta ciudad y formula denuncias diversas en contra del alcalde.

Sr. Presidente — En consideración.

Sr. Schaposnik — ¿Viene por vía de la Corte?

Sr. Presidente — Sí, pero como el Ministerio de Gobierno ejerce superintendencia sobre la Corte, la recibe y le da el giro correspondiente.

La Agrupación Amigos del Bosque solicita de la Honorable Junta aconseje a la Intervención Federal la derogación de las leyes 5.244 y 5.292, que declaran zona universitaria la superficie del paseo del bosque de esta ciudad.

Sr. Presidente — En consideración.

Sr. Schaposnik — Creo que podríamos remitir esta petición al Poder Ejecutivo con la recomendación de que contemple la situación. Lo que ocurre, es que esa superficie del paseo del bosque de esta ciudad ha pasado a ser tierra de nadie y muchos vecinos avanzan sobre el bosque. Considero que la Pro-

vincia debe tomar intervención en este asunto. Como no podríamos decidir ahora cuál es la medida más conveniente, me parece oportuno pasar este asunto a la Intervención Federal.

Sr. Presidente — Si hay asentimiento, se seguirá el procedimiento que indica el señor consejero.

— Asentimiento.

El señor Faustino Beorlegui presenta a consideración de la Honorable Junta un plan de colonización.

Sr. Presidente — En consideración.

Sr. Clusellas — Pido que este asunto pase a la Comisión que actúa en el Ministerio de Asuntos Agrarios.

Sr. Schaposnik — Sería de opinión, más bien, que se reservaran en la Junta esos antecedentes para cuando venga el proyecto anunciado por el Ministerio de Asuntos Agrarios.

Sr. Presidente — Si hay asentimiento, quedarán reservados estos antecedentes hasta que llegue el proyecto de colonización.

— Asentimiento.

II

COMISION ASESORA MUNICIPAL

La Plata, 25 de setiembre de 1956.

Al señor presidente de la Honorable Junta Consultiva de la provincia de Buenos Aires, doctor don Marcelo A. Aranda. — Su despacho.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de remitirle la resolución aprobada por unanimidad por esta Comisión Asesora Municipal, en sesión de la fecha, por la que solicita del Cuerpo de su presidencia, el estudio de las medidas a adoptar para devolver a la Comuna de La Plata, todas las fuentes de recursos que le pertenecían y que son percibidas actualmente por la Provincia y la Nación.

Como esa Honorable Junta Consultiva tiene a su consideración el estudio de la caducidad de la ley nacional número 12.956 a operarse el 31 de diciembre próximo, es que me permito encarecerles por su intermedio, a los señores consejeros, quieran abocarse a la solución correspondiente.

Asimismo, cúmpleme adjuntarle copia del proyecto a estudio de esta Co-

27 de setiembre de 1956

H. JUNTA CONSULTIVA

misión Asesora y de los fundamentos expuestos en su presentación.

Con tal motivo, hago propicia la circunstancia, para expresarle las seguridades de mi consideración más distinguida.

Corpus Alzueta,
Secretario ad hoc.

Miguel B. Szelagowski,
Presidente.

La Honorable Comisión Asesora Municipal —

RESUELVE:

Dirigirse a la Honorable Junta Consultiva de la Provincia, solicitándole el estudio de las medidas a adoptar para devolver a la Comuna de La Plata, todas las fuentes de recursos que en principio pertenecían a la misma y que actualmente son percibidos por la Provincia y por la Nación.

Dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Comisión Asesora Municipal, a los veinticinco días del mes de setiembre de mil novecientos cincuenta y seis.

Corpus Alzueta,
Secretario ad hoc.

Miguel B. Szelagowski,
Presidente.

— A las comisiones de Presupuesto, Economía y Finanzas y la de Federalismo.

III

MENSAJE DE LA INTERVENCION FEDERAL SOBRE CADUCIDAD DE LA LEY NACIONAL NUMERO 12.956.

La Plata, 14 de setiembre de 1956.

Al señor presidente de la Honorable Junta Consultiva de la Provincia, doctor Marcelo A. Aranda. — Su despacho.

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Excelencia, solicitando la opinión de la Honorable Junta Consultiva respecto a la caducidad, a producirse el 31 de diciembre de 1956, de la ley nacional número 12.956, de distribución de los impuestos a los réditos, a las ventas, a las ganancias eventuales y a los beneficios extraordinarios, y al régimen que se estime más conveniente deba regir en el futuro.

Encarezco al señor presidente, que, para el estudio respectivo, se tenga en cuenta como antecedente, la nota número 174/56, del señor ministro del Interior (con la que remite la opinión del señor ministro de Hacienda de la Nación), que en copia se agrega.

Hago notar que también se ha solicitado el asesoramiento de la Comisión Asesora Honoraria de Economía y Finanzas y de la Comisión de Estudio del Régimen Tributario de la Provincia; al margen del estudio que se realizará internamente en este Ministerio, por intermedio de la Subsecretaría de Hacienda.

Dado la urgencia en resolver sobre el nuevo régimen, agradeceré al señor presidente un pronto despacho.

Saludo a Vuestra Excelencia con las expresiones de mi mayor consideración.

EUSEBIO CORTES.

Capitán de Fragata Contador
Ministro de Hacienda, Economía y Previsión.

Buenos Aires, 3 de setiembre de 1956.

Al señor Comisionado Federal en la provincia de Buenos Aires.

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Excelencia, con el objeto de adjuntarle, a los efectos de su información y de la consulta sobre los puntos que en el texto de la misma se refiere, una copia de la nota que me fuera remitida por el señor ministro de Hacienda de la Nación, doctor D. Eugenio Blanco, referente a la caducidad de la ley nacional número 12.956 y a la distribución de los impuestos a los réditos, a las ventas, a las ganancias eventuales y a los beneficios extraordinarios, que habrá de operarse el 31 de diciembre próximo, en razón de lo dispuesto por el decreto-ley número 3.675/55.

Sin otro motivo, lo saludo muy atentamente.

Edo.: Dr. LAUREANO LANDABURU.

Buenos Aires, 29 de agosto de 1956.

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Excelencia, con referencia a la caducidad de la ley nacional Nº 12.956, de distribución de los impuestos a los réditos, a las ventas, a las ganancias eventuales y a los beneficios extraordinarios, que habrá de operarse el 31 de diciembre próximo, en razón de lo dispuesto por decreto-ley Nº 3.675/55.

Como es de conocimiento de Vuestra Excelencia, se trata de un problema de singular gravedad que puede afectar

sensiblemente, según la forma en que se lo encare y resuelva, no sólo las finanzas nacionales y locales, sino también la unidad económica del país, que es una de las expresiones fundamentales de la unidad nacional.

Frente a las opiniones encontradas sobre el particular, el Gobierno Provisional de la Nación ya ha tomado partido al expresar, en las consideraciones del decreto-ley número 3.675/55, que «la caducidad de la ley número 12.956 obliga a arbitrar las medidas necesarias para asegurar la continuidad del régimen y evitar así la doble imposición y las repercusiones de distinta índole en detrimento de la economía nacional a que seguramente daría lugar la aplicación simultánea de los gravámenes en ella comprendidos por parte de la Nación y los Estados locales», agregando que «en este sentido, con vistas a la reforma de la ley, resulta conveniente estudiar la posibilidad de adoptar otros índices que consulten en medida más adecuada el aporte de cada fisco a la recaudación que es objeto de reparto».

Cabe expresar, en apoyo de la posición adoptada por el Gobierno Provisional, que el análisis de la legislación comparada demuestra que los países de organización federal, en su gran mayoría, no han logrado superar el problema de la múltiple imposición interestadual, que en nuestro medio, a diferencia de lo que sucede en tales países, ha podido prevenirse mediante el régimen de coparticipación instituido simultáneamente con la creación de esos gravámenes, aprovechando la dolorosa experiencia del país en materia de impuestos al consumo, problema que para ese entonces ya había hallado solución por vía de la unificación. Esos mismos estudios demuestran también que los esfuerzos de tales países para llegar a la unificación de los tributos federales y locales, han tropezado con inconvenientes de hecho, pese a reconocerse que el desiderátum en esta materia lo constituye un régimen unificado o coordinado. En nuestro caso, se daría el contrasentido de que ciertos círculos pretenden abandonar un sistema obtenido sin esfuerzo, mientras otros países luchan sin resultado por imponerlo. Es necesario también —como he tenido oportunidad de expresarlo en otra oportunidad— destruir el falso concepto de que el régimen de coparticipación des-

naturaliza el federalismo y fué impuesto por la dictadura para socavar las autonomías provinciales, no sólo porque constituye uno de los puntales de unidad económica del país —sin lo cual no se concibe nuestro régimen federal— sino porque es preexistente al gobierno depuesto, pues su origen data de los años 1934 y 1935. Por lo demás, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha aceptado el sistema e incluso en un fallo reciente ha ponderado sus virtudes.

Aun admitiendo —por vía de hipótesis— la posibilidad de abandonar el sistema de la coparticipación, para que los Estados locales puedan establecer en sus respectivas jurisdicciones los impuestos cuyo reparto regla la ley número 12.956, no resultaría prudente hacerlo en las actuales circunstancias. En primer término, se trata de una modificación estructural de tanta significación que, por no revestir una urgencia inmediata, sólo podría ser encarada por las autoridades constitucionales que sucedan al Gobierno de la Revolución. En segundo lugar, y aun cuando las provincias convinieran entre sí la forma de solucionar los problemas más graves que se derivarían de la superposición, la Nación no estaría en condiciones de renunciar, por el momento, al cobro de tales tributos en todo el territorio del país, pues su presupuesto se halla organizado sobre la base de los ingentes recursos que provienen de ellos. Se trata también de tributos de aplicación difícil, de modo que para percibirlos las provincias tendrían que montar una organización costosa, con resultados a largo plazo, ya que en ningún caso podrían obtener, por lo menos en un período de dos o tres años, los recursos que ahora reciben en virtud del régimen de coparticipación. Por lo demás, dada la imposibilidad de que la Nación deje de percibir los gravámenes en todo el país hasta tanto organice sobre nuevas bases su presupuesto, es obvio que la mayor carga fiscal que habría de pesar sobre el comercio, la industria y la producción, como consecuencia de la aplicación simultánea de los impuestos nacionales y locales, afectaría sensiblemente el esfuerzo en que se halla empeñado el país todo, comprometiendo la recuperación económica que procura el Gobierno de la Revolución. Esto demuestra que, sólo por desconocimiento de las consecuencias in-

mediatas del abandono del régimen de coparticipación, ciertas fuerzas económicas han podido prestar su apoyo a varias iniciativas locales en ese sentido.

No queda, pues, otra alternativa que prorrogar el régimen de distribución de impuestos, sin perjuicio de introducir en la ley número 12.956 —como lo expresa el decreto-ley N° 3.675/55— las modificaciones que resulten necesarias para «adoptar otros índices que consulten en medida más adecuada el aporte de cada fisco a la recaudación que es objeto de reparto».

Esta tarea reviste cierta urgencia, pues el régimen vence el 31 de diciembre del corriente año. En este sentido resultaría de suma utilidad conocer el criterio de las autoridades provinciales sobre el particular, antes de resolver en definitiva. Interesaría especialmente conocer el resultado de los estudios que eventualmente puedan haberse realizado en jurisdicción provincial en relación con el problema de que se trata; así como las soluciones que puedan aconsejarse teniendo en cuenta no sólo los intereses locales, sino también los de la Nación y los de las demás provincias.

En particular, resultaría de interés consultar la opinión de los círculos locales sobre los siguientes puntos:

- 1º Porcentaje de reparto entre la Nación, por un lado y el conjunto de las provincias, por otro, con las variantes siguientes:
 - a) Régimen de excepción, durante 1957 y 1958, teniendo en cuenta la situación del tesoro nacional;
 - b) Régimen permanente para el futuro, al que podría llegarse gradualmente, mediante el aumento automático anual del porcentaje de reparto hasta determinado límite.
- 2º Forma de distribución del porcentaje que se asigne al conjunto de las provincias.
- 3º Posibilidad de adoptar un sistema automático para la entrega de los fondos a los partícipes, similar al que rige en materia de impuestos internos.

Ruego por lo tanto a Vuestra Excelencia, quiera transmitir estas reflexiones a los gobiernos locales, requirién-

doles la colaboración necesaria; en orden a lo expresado en la presente, para encarar la prórroga del régimen de distribución y la reforma de la ley número 12.956.

Teniendo en cuenta la urgencia que existe en resolver el problema de que se trata, solicito a Vuestra Excelencia, quiera disponer que los Estados locales hagan llegar los elementos de juicio a que he hecho referencia, antes del 15 de octubre próximo.

Saludo a Vuestra Excelencia con mi consideración más distinguida.

Fdo.: EUGENIO BLANCO.

— A las comisiones de Presupuesto, Economía y Finanzas y la de Federalismo.

IV

MENSAJE Y PROYECTO SOBRE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS

La Plata, 27 de setiembre de 1956.

Señor presidente de la Honorable Junta Consultiva de la provincia de Buenos Aires, doctor Marcelo A. Aranda. Su despacho.

Tengo el agrado de dirigirme al señor presidente, remitiéndole adjunto el expediente número 2.313-12.847/55, en el cual se ha elaborado un proyecto de ley para regir los servicios de transporte público de personas por automotor en la Provincia.

Dada la importancia del problema que tiende a encarar dicho proyecto y trascendencia para el desarrollo institucional y económico de la Provincia, este Ministerio ha considerado conveniente someter el mismo a la opinión de esa Honorable Junta.

Saludo al señor presidente, con mi más distinguida consideración.

EUSEBIO CORTES.

Ministro de Hacienda, Economía y Previsión.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Proyecto de Ley de Transporte de Pasajeros

Constituye un hecho públicamente reconocido y proclamado, que los problemas de energía y transporte condicionan las mismas bases del proceso económico y, de su adecuada regulación, depende el normal ejercicio y desarrollo de todas las actividades sociales.

Si bien en materia de energía, los problemas fundamentales distan de estar resueltos, existe conciencia de su gravitación y magnitud y, aunque bajo distintos enfoques, se han propuesto soluciones alternativas.

No ocurre así en materia de transporte, como ya fuera autorizadamente señalado cuarenta años atrás y, a esta omisión histórica, cabe aún agregar la subsiguiente revolución automóvil y los planteos creados por la última guerra, agravados por la desacertada y negativa conducción del decenio siguiente y por los importantes desplazamientos demográficos hacia el Gran Buenos Aires.

La Revolución Libertadora ha encontrado en la provincia de Buenos Aires, en materia de transporte, la misma situación de crisis o interinato que por decreto se estableciera quince años atrás, ante los problemas que su ejercicio a diario planteaba, determinados por la deficiencia del estatuto regulador respectivo, apresuradamente sancionado en los albores de la motorización y que, por ello, sólo pudo recibir una vigencia experimental.

Al llenar ese claro, más que nunca necesario ante la etapa de reactivación que decididamente emprende el país, tiende el adjunto proyecto de ley de transporte de pasajeros.

La era ferroviaria había dado soluciones razonablemente satisfactorias para las necesidades del transporte masivo y grandes intensidades de tráfico y, hacia el fin de la primera guerra mundial, se consideraba suficientemente completada la red troncal, estimándose que salvo ciertas integraciones transversales, la atención y el esfuerzo debía preferentemente atender a la viabilidad regional, mediante caminos de penetración y fomento agrícola que facilitarían la concentración primaria de la producción, hacia silos y elevadores y posibilitarían las relaciones transversales secundarias o intermedias, en lugar de recargar el sistema con nuevos y costosos troncales.

Coincidiendo con esta necesidad y aspiración hacia una ingeniería de transporte especialmente diseñada para el servicio económico de la distribución y concentración, es decir, bajas intensidades y pequeñas dimensiones y superando las experiencias a base de ferrocarriles económicos y tranvías rurales,

que hasta entonces orientaran la acción técnica y legislativa, surgió el auto-transporte como la solución definitiva y perfecta del problema en esta etapa.

Con su generalización, el autotransporte planteó nuevos problemas jurídicos y demandó adecuadas soluciones. Estas debieron, como en todo el mundo, superar dos corrientes encontradas: las que pretendían la aplicación indiscriminada de las ya venerables normas ferroviarias, aun violentando la distinta y especial naturaleza del nuevo instrumento que por primera vez se incorporaba a nuestra estructura, y las que opuestamente pretendían ignorar toda regulación y actuar discrecionalmente contra ella. Fruto de ambas tendencias —que apenas pudieron inspirarse en una legislación comparada recién impresa— fueron las leyes nacionales y provinciales de transporte entonces sancionadas. Veinte años de aplicación permiten capitalizar hoy una valiosa experiencia, e intentar el ensayo de su consolidación, que por este proyecto se comienza.

Para la preparación de este proyecto, en muchos aspectos novedoso, se ha tenido en cuenta la experiencia de la aplicación de las leyes provinciales vigentes hasta 1943, así como las dos corrientes que orientan las legislaciones provinciales. Una de ellas, ceñida a la ley nacional número 12.346 y la otra, coincidente con el régimen de la ley número 4.375 de la provincia de Buenos Aires y, entre las cuales, merecen especial mención las de Córdoba y Santa Fe, que así como los distintos proyectos de estatutos elaborados, han sido tenidas en cuenta.

Este proyecto adopta una división tripartita agrupando en tres grandes capítulos los problemas relativos al establecimiento, utilización y ejercicio del transporte, precedidos por varios artículos preliminares que aspiran a señalar los principios fundamentales a los que en materia de política económica y jurisdicción, la aplicación de la ley deberá sujetarse.

Nuevos problemas han surgido que en ciertos casos han podido superarse, en tanto que algunos han exigido soluciones especiales y, otros, un verdadero replanteo de los mismos problemas.

La ley modifica precisamente los conceptos de la legislación en vigor en materia de jurisdicción, ante la eviden-

cia de que las comunicaciones y el transporte escapan bajo la técnica automóvil a la dimensión y estadio municipal y sólo pueden regularse adecuadamente sobre bases territoriales más amplias.

Consecuentemente y sin desmedro de las autonomías municipales que se mantienen en su plenitud, la ley avanza sobre ellas en la medida indispensable para asegurar la coexistencia de los servicios intercomunales y comunales, precisando además, también a la luz de la experiencia recogida, el alcance de las facultades municipales para ordenamiento de la circulación.

Se distingue, a fin de procurar soluciones adecuadas, entre transporte público y transporte privado, aunque estructurando una categoría intermedia para los servicios contratados y marginales, subdivisión ésta impuesta por la naturaleza propia del autotransporte y en él se han incorporado textos y conceptos legales vigentes, aprovechando la experiencia y jurisprudencia administrativa interinamente elaborada.

Con respecto al establecimiento de servicios de autotransporte de línea, la ley ha optado por el sistema que fuera ya preconizado en la Provincia hacia 1940 a fin de superar, tanto la promoción especulativa como la distribución de privilegios y prebendas mediante el establecimiento de nuevos servicios, vicios que por dos veces obligaran a suspender el establecimiento de nuevos servicios en procura de un régimen más adecuado.

Mediante la licitación las líneas se adjudicarán a quienes acrediten las mejores condiciones de capacidad y servicio, quedando debidamente deslindados los intereses del empresario frente al Estado y contemplando, asimismo, mediante el aporte adicional las diversas capacidades económicas de cada línea.

Consecuente con la experiencia anterior y el principio antes sustentado de la licitación, que ya adoptara la ley de Córdoba de 1941, y luego fuera reproducida en otras leyes y proyectos provinciales, la planificación de nuevos servicios de línea queda reservada exclusivamente al Estado como función técnica, asegurando así un adecuado ordenamiento, factor que se ha demostrado determinante para la prestación

económica y eficiente de servicios de pasajeros.

Paralelamente y contemplando otra de las características diferenciales del autotransporte, se prevén otros regímenes de prestación complementarios y sucedáneos debidamente jerarquizados frente a los servicios de línea que se consideran la base del sistema.

El proyecto adopta a este respecto el principio de concurrencia normalizada, sin embanderarse en ninguna de las cuatro soluciones —monopolio, competencia discrecional, monopolios concurrentes y concurrencia normalizada—, que se ha probado no dan soluciones universales y absolutas y reclaman, por el contrario, criterios mixtos de aplicación, adecuados a las distintas condiciones económicas de cada zona.

La ley tiende a concentrar servicios y tráficos, obediente a uno de los principios de economía del transporte que, con la técnica automóvil, lejos de quedar desvirtuados ha exigido una especial modalidad. Para asegurar servicios económicos y frecuentes es necesario proyectar líneas bien planeadas con tráficos equilibrados y homogéneos.

La ley mejora además, a este respecto, dos aspectos que en leyes anteriores quedaron descuidados: a) La combinación de servicios incluyendo distintos medios, para la cual se arbitran cláusulas especiales, y b) Fórmulas de tráfico y operación conjunta que, aunque poco conocidas y practicadas, han abierto el camino para soluciones integrales en las zonas sobrecargadas de tráfico y congestionadas en circulación, se legisla, asimismo, para las agencias de viaje que han pasado a constituir un sector importante en el servicio del transporte, hasta el extremo de reclamar una legislación especial en varios países. Y se cierra este capítulo fijando las obligaciones de las empresas en orden al Estado, al usuario, al personal y a sus inversores.

Respondiendo a una inquietud social y recogiendo un proceso en gestación dentro del autotransporte, que conduce a la superación del salariado mediante la identificación del hombre con su máquina, el proyecto, a falta de una legislación madurada por la realidad, recoge la práctica ya consagrada de la subcontratación por componentes como primer paso hacia un régimen societario especial, que en la imposibilidad ju-

risdiccional de sancionar, queda expresada como aspiración.

Se dispone, además, la afiliación del personal al régimen jubilatorio de la ley número 11.110 dejando prevista la unificación del régimen jubilatorio del transporte.

En el segundo capítulo se desarrollan las disposiciones relativas a la utilización de los servicios de transporte de pasajeros, aspecto éste que las leyes en vigor no habían desarrollado en su etapa experimental, prefiriendo remitirse a otras leyes o a la reglamentación.

La experiencia de los dos decenios ha demostrado que las cláusulas de la ley nacional número 2.873 son fundamentalmente correctas y en sus lineamientos generales responden a los conceptos vigentes sobre derecho administrativo y utilización de los servicios públicos.

De tal suerte las mismas han servido como base con la doble serie de modificaciones determinada por la adaptación de sus disposiciones a las características de flexibilidad y utilización del autotransporte y por la incorporación de fórmulas más precisas elaboradas por la jurisprudencia y preconizadas en su diaria aplicación. A este respecto, y siguiendo una jurisprudencia ya consagrada, se extiende a las empresas de autotransporte de pasajeros la responsabilidad del artículo 184 del Código de Comercio, consagrándose el derecho de utilización, el de ser transportado con seguridad, el derecho al asiento y a la continuidad del viaje en un mismo vehículo.

De ellas, muchas disposiciones que anteriormente figuraran en la reglamentación, pasan a integrar ahora el cuerpo de la ley.

Finalmente se han incluido en este capítulo varias cláusulas que más bien pertenecen al Capítulo III pero se ha preferido situar aquí, a fin de presentar agrupadas en un solo capítulo las disposiciones legales que más directamente conciernen al usuario.

El Capítulo III, más breve que los anteriores, incluye y desarrolla disposiciones relativas al capital de las empresas a su composición, a su sistema financiero y contable, a su parque móvil y fijo y a sus relaciones con la Dirección General del Transporte, organismo encargado de la policía de la ley. Poco a este respecto se ha invocado so-

bre la legislación actual y se recoge la experiencia de su aplicación incorporando simultáneamente cláusulas de la reglamentación cuya vigencia ha probado ser benéfica, indicando la oportunidad de su consolidación en la ley.

Tales son someramente expresadas las finalidades y disposiciones perseguidas con el proyecto acompañado y cuya sanción debe anticiparse, ante la necesidad de un régimen adecuado para regular esta importante rama de servicio público constituido por el transporte de pasajeros y aunque no se oculta a la Intervención que por su carácter, su estudio y sanción, habría correspondido a las autoridades constitucionales de la Provincia, se estima, empero, que llegado su momento éstas podrán beneficiarse con los resultados y experiencia de su aplicación.

La Plata, 27 de setiembre de 1956.

Art. 1º El transporte colectivo de pasajeros es un servicio público de la Provincia y su organización y prestación se regirán por la presente ley. Su fiscalización y aplicación será de exclusiva competencia de la Dirección General del Transporte, dependiente del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión.

Art. 2º La política, planificación y ejercicio del transporte tenderán a organizar en toda la Provincia un sistema de transporte público de pasajeros, integrado por sistemas regionales racionalmente coordinados y combinados con servicios de jurisdicción nacional y comunal para asegurar su economía, continuidad y eficiencia, en mejor servicio de la vinculación interior, las comunicaciones rurales, las actividades económicas, el turismo, el correo y la unidad y defensa nacional.

Art. 3º Los servicios intercomunales de transporte colectivo quedarán bajo la exclusiva fiscalización y competencia de la Dirección General del Transporte de la Provincia sin perjuicio, dentro de las zonas urbanas de las normas municipales de policía circulatoria, que sólo les serán aplicables previa conformidad e intervención de aquélla y en ningún caso podrán desviar, dificultar, disminuir o reagravar en forma indirecta o directa sus recorridos, combinaciones y lugares de parada y acceso y en general el costo y duración del transporte.

A propuesta de la Dirección, el Poder Ejecutivo podrá habilitar en cada población una estación común, imponiendo la concentración en la misma de todos los servicios que pasen o terminen en aquélla a los fines de su mejor combinación y control.

Art. 4º Esta ley rige en establecimiento, utilización y ejercicio del transporte de pasajeros por cualquier clase de medios y vehículos.

Los transportadores por automóvil serán clasificados en tres categorías:

- a) Público;
- b) Contratado y marginal;
- c) Privado.

Ningún vehículo de transporte colectivo de pasajeros podrá habilitarse sin previo registro en una de ellas.

La Dirección llevará un Registro de Transportadores de Pasajeros, declarándose obligatoria la inscripción en el mismo, de todas las personas o empresas que a cualquier título y jurisdicción lo ejerzan en la Provincia, con los datos esenciales de su constitución, parque móvil, servicios, terminales e internos.

Art. 5º Los propietarios de vehículos que celebren contratos de transporte exclusivo deberán ser especialmente licenciados y serán considerados transportadores públicos, sujetos a las mismas obligaciones y gravámenes de tarifa y servicio.

Los comerciantes, industriales u otras actividades que accesoriamente transporten personas, quedarán asimismo comprendidos en el régimen cuando por el servicio en cualquier forma perciban compensación económica indirecta o directa.

Art. 6º Los propietarios de vehículos afectados al uso y transporte privado, no podrán efectuar transporte público bajo ninguna modalidad, ni aun en forma irregular u ocasional.

El ejercicio no autorizado de transporte para terceros, impondrá a quienes lo realicen todas las responsabilidades del transportador público sin perjuicio de las sanciones que correspondan por la presente ley.

La fiscalización por parte de la Dirección se extenderá a las formas privadas de transporte para prevenir y asegurar su observancia y la reglamentación establecerá los distintivos, documentos y demás recaudos necesarios a tal fin.

1. — ESTABLECIMIENTO

Art. 7º No podrán realizarse servicios que intercomunicen dos o más partidos sin la previa autorización del Poder Ejecutivo, debiendo establecerse sus puntos terminales en pueblos, ciudades, estaciones o lugares de combinación habilitados.

Los que sin salir de un partido alcancen sus deslindes comunales o estatales, podrán ser sometidos a jurisdicción provincial cuando a juicio del Poder Ejecutivo y a propuesta de la Dirección, así convenga a la coordinación y unidad del sistema e interés general.

Los servicios intercomunales podrán realizar tráfico dentro de los partidos que sirvan con arreglo a los términos de su autorización, pero para el establecimiento de nuevos servicios de línea, deberá considerarse la situación de los preexistentes de jurisdicción nacional y comunal, a los fines del artículo 8º.

Las municipalidades deberán dar vista a la Dirección, de los servicios y tarifas cuyo establecimiento o modificación se promueva, pudiendo ésta impugnarlos cuando ellos afecten servicios provinciales y sin perjuicio de los acuerdos interjurisdiccionales de coordinación general o parcial que en el futuro se celebren.

Art. 8º Para el establecimiento, modificación o ampliación de servicios, el Poder Ejecutivo deberá considerar:

- a) Las necesidades y conveniencias públicas de transporte en las zonas respectivas, y la posibilidad de su satisfacción con los medios y facilidades disponibles por los transportadores establecidos, o la reorganización, ampliación y mejora de sus parques, recorridos, terminales, tarifas y horarios;
- b) El grado de utilización de todos los servicios establecidos en la zona y ruta afectadas y la necesidad de preservar su economía, continuidad y eficiencia, así como condiciones justas de trabajo y salario para el personal, procurando evitar superposiciones redundantes y antieconómicas;
- c) La posibilidad de su coordinación y combinación con los demás medios de transporte establecidos, su utilización conjunta y su racio-

nal distribución funcional. A estos fines podrán aprobarse planes integrales de reorganización regional de servicios;

- d) Las posibilidades de tránsito, seguridad, circulación y pavimento de las vías, calles, puentes, túneles y caminos afectados, procurando evitar o no agravar sus congestión o sobrecarga;
- e) Otros factores económicos y razones de carácter general y social que concurren para calificar la pública necesidad y conveniencia de los nuevos establecimientos propuestos;
- f) Deberá darse en todos los casos preferencia al transporte que asegure las mejores condiciones de economía, continuidad y eficiencia con el mínimo consumo unitario de energía y divisas y a los servicios de carácter general, permanente y continuo sobre los especializados, irregulares, temporarios.

A los fines del presente artículo, el Poder Ejecutivo podrá aprobar un plan básico de zonas y rutas para su aplicación.

Art. 9º Ningún vehículo de transporte colectivo de pasajeros podrá afectarse al tráfico intercomunal sin previa obtención de su licencia, dentro de una de las categorías del artículo 4º; y sólo otorgará la Dirección previa comprobación en el vehículo de las condiciones necesarias para el servicio, las establecidas para su categoría en la reglamentación o convenios especiales en su caso; y atendiendo a las condiciones generales para la zona respectiva.

Las licencias serán registradas por zona, régimen, servicio y ruta, pudiendo limitarse las categorías A) y B) cuando ellas excedan las necesidades respectivas de transporte con arreglo al artículo 8º.

Art. 10. Proyectado el establecimiento de un nuevo servicio de línea, o sus ramales, modificaciones y extensiones, deberá darse vista a las empresas y municipalidades afectadas y anunciarse por tres veces consecutivas en un diario de la Capital de la Provincia y un periódico o diario de las zonas afectadas, fijándose copia en un tablero ubicado al efecto en la sede de la Dirección.

Las empresas afectadas, sus entidades representativas, las sociedades vecinales y quienes justifiquen un legítimo interés en hacerlo, podrán observar o impugnar el proyecto dentro de los quince (15) días de la última publicación o vista conferida, en su caso.

La Dirección deberá resolver fundamentadamente examinando las observaciones formuladas y las posibilidades de corrección y reajuste, proponiendo al Poder Ejecutivo lo que corresponda.

Art. 11. Resuelto por el Poder Ejecutivo el establecimiento de un nuevo servicio de autotransporte de línea y su gestión por empresa privada, se adjudicará previa licitación pública ajustada a pliegos de condiciones y bases que especificarán:

- 1º Recorrido de la línea.
- 2º Frecuencia: programa diario y semanal de circulación y variantes.
- 3º Tarifa: índices básicos y cuadro de secciones.
- 4º Parque móvil: tipo, características y cantidad de vehículos, que deberán ser nuevos y de su exclusiva propiedad.
- 5º Otras condiciones que para mejor servicio y coordinación se establezcan.

Podrá preverse la adjudicación parcial mediante la distribución de viajes a más de una empresa, cuando esta división sea económica y operativamente viable.

Art. 12. La adjudicación será decidida por un consejo integrado por los Directores de Transportes, Asuntos Legales, Rentas y Turismo, y se decidirá sobre la ponderación y concurrencia de los siguientes factores:

- a) Su ajuste a las bases de la licitación;
- b) La seriedad, fundamentación y exactitud de los cálculos económicos y de financiación del servicio;
- c) La solvencia técnica, ética y financiera de los proponentes;
- d) El aporte adicional que de los ingresos brutos se ofrezca al Estado;
- e) Otros factores cuya consideración concorra a los fines de esta ley.

El término de los convenios de explotación será de cinco (5) años, el que podrá ser prorrogado por igual término por el Poder Ejecutivo, cuando la pres-

tación se haya ajustado a las condiciones exigidas por la ley, y a su expiración sus titulares tendrán derecho de tanteo entre los proponentes, si la licitación del mismo servicio se decidiera nuevamente.

Art. 13. Adjudicada la gestión total o parcial de un servicio de línea, los transportadores deberán formalizar el convenio respectivo con el Poder Ejecutivo dentro de los treinta (30) días de su notificación.

El plazo de explotación comenzará a correr noventa (90) días después de formalizarse los convenios, debiendo quedar su establecimiento completado dentro de los ciento ochenta (180) días como máximo, bajo pena de caducidad.

Los transportadores deberán además constituir en la Tesorería General de la Provincia un depósito de garantía por las responsabilidades y obligaciones emergentes del servicio adjudicado, sin perjuicio de su responsabilidad general.

Este depósito, que podrá realizarse, mediante títulos de renta de la Provincia, será de 1.000 a 5.000 pesos moneda nacional por coche, con arreglo a la escala de la reglamentación y deberá integrarse con la formalización del convenio o ulteriores aumentos del parque, en una cuenta especial. De este valor deberá anticiparse el 10 por ciento al formularse las propuestas para la licitación.

Art. 14. Las empresas titulares de servicios intercomunales en explotación establecidos bajo el régimen de la ley 4.375 o de ordenanzas municipales en los casos de ulterior subdivisión de los partidos respectivos, podrán optar por su prosecución bajo el régimen de la presente ley, por el término del artículo 12 y satisfaciendo únicamente el aporte básico del artículo 48, a cuyo efecto deberán formalizar su acogimiento dentro de los treinta (30) días de su vigencia, satisfaciendo todos sus requisitos dentro de los ciento ochenta (180) días subsiguientes.

Con respecto a los servicios no autorizados y cuya prestación haya sido tolerada durante más de cinco años, resolverá el Poder Ejecutivo con arreglo a los artículos 8º y 10 y previo informe de la Dirección, sobre su paralización o licitación.

Art. 15. Los convenios y licencias no asegurarán en ningún caso la exclusividad de las rutas respectivas.

La extensión, ramificación, desdoblamiento o modificación de los recorridos, deberá ser expresamente autorizada por el Poder Ejecutivo con arreglo a las normas de los artículos 8º y 10 y previa información de la Dirección.

Cuando los servicios resulten afectados, deberá asegurarse mediante información motivada y con intervención de los interesados, que el coeficiente de utilización de los mismos no baje del 50 por ciento.

Igual procedimiento deberá adoptarse en los casos de aumento de parques o viajes de horario en recorridos comunes o parcialmente adjudicados, si no se solucionaran por acuerdo directo o convenios especiales de operación o tráfico conjunto, autorizados por la Dirección.

Art. 16. Para la distribución del horario entre dos o más empresas que sirvan la misma línea o un recorrido común, se establecerán tantos turnos como empresas, siguiendo el orden correlativo de salida y llegada y su distribución se practicará con acuerdo de las empresas, resolviendo la Dirección en su defecto.

Los empresarios deberán cumplir estrictamente los horarios establecidos quedando terminantemente prohibido modificar la salida de terminales y combinaciones, y con las tolerancias que para los atrasos prevé el artículo 47.

Art. 17. La reglamentación contemplará el establecimiento complementario o coincidente de servicios especializados de autotransporte para la satisfacción de demandas diferenciadas estacionales o temporarias de tráfico, siempre que ellas no afecten los servicios de línea establecidos, ni faciliten o preparen la violación de la presente ley, a cuyo fin se preverán las restricciones y recaudos necesarios.

Sólo se autorizarán estos servicios cuando no existan líneas regulares o no se ajusten por su especial modalidad o no puedan satisfacer con sus parques las demandas extraordinarias indicadas.

Cuando tales servicios especiales se establezcan con carácter permanente en coincidencia con servicios de línea, deberán ser licitados y propuestos con arreglo a los artículos 8º y 10 en igualdad de condiciones, debiendo fijarse

sus tarifas sobre bases diferenciales para posibilitar su coexistencia.

Art. 18. Quedarán incluidos en el régimen del artículo anterior, los servicios especiales de «turismo» y su utilización y ejercicio se ajustarán al régimen general, bajo las condiciones especiales siguientes:

- a) Sólo se acordarán hacia zonas y lugares expresamente declarados de turismo por la Dirección, previa intervención de la autoridad de Turismo;
- b) Se autorizarán por cada temporada, y en ningún caso por un plazo mayor de cinco meses;
- c) Sólo se expedirán boletos de ida y vuelta, y no podrán efectuar tráfico de intermedia, ni se permitirá el descenso o ascenso de pasajeros durante el trayecto;
- d) Sus tarifas serán directas y en ningún caso inferiores a las de los servicios de línea establecidos;
- e) Su establecimiento se ajustará a lo dispuesto en el artículo 8º, debiendo considerarse especialmente la imposibilidad de servir demandas estacionales de tráfico turístico con los servicios regulares existentes.

Art. 19. Los servicios denominados «de excursión», deberán ser objeto de una licencia especial y se ajustarán a las normas siguientes:

- a) Fijación de un lugar permanente para la iniciación y terminación de sus viajes;
- b) Viajes en circuito por distinto itinerario, debiendo en cada viaje retornar el mismo grupo de personas que lo inicia;
- c) Sólo se expedirán boletos individuales de ida y vuelta, válidos para un mismo viaje y su importe deberá oblararse por adelantado de una sola vez, sin admitirse su reintegro parcial una vez iniciado el viaje;
- d) El conductor deberá llevar una planilla para cada viaje, con el nombre, domicilio y documento de identidad de los pasajeros, cuyos duplicados deberá conservar la empresa para control;
- e) Tarifas exclusivas para excursiones en circuito y en ningún caso inferiores a las de los servicios de línea.

Art. 20. La Reglamentación contemplará, asimismo, dentro de las bases del artículo 8º:

- a) La atenuación gradual de obligaciones en la medida necesaria para asegurar su prestación hasta el mínimo compatible con la seguridad, en zonas poco pobladas o rutas rurales de tráfico incierto, expresamente calificadas por el Poder Ejecutivo;
- b) La autorización provisional por el Poder Ejecutivo a propuesta de la Dirección y en las mismas zonas y rutas así calificadas, para el establecimiento de servicios al margen de los artículos 11 al 13, con no más de dos vehículos y por un lapso no mayor de un año, renovable por igual período y en la forma que establecerá la Reglamentación. Si al término del segundo período la necesidad del servicio subsistiese, corresponderá su licitación con derecho de tanteo en favor del transportador provisional;
- c) La asimilación transitoria de servicios especiales, al régimen privado cuando por su ocasionalidad, reducida importancia o modalidades especiales, no afecten el tráfico de los servicios y combinaciones establecidos en la zona y permita dispensar su contralor.

Art. 21. El establecimiento de nuevos servicios que requieran instalaciones en la vía pública, será autorizado con arreglo a la ley número 2.697 y previa calificación de su pública necesidad y conveniencia según el artículo 8º.

El término de las concesiones para líneas de trolebuses será de treinta años, quedando el Poder Ejecutivo facultado para la prórroga y conversión por el mismo, de las concesiones tranviarias existentes.

La fijación de lugares de combinación y parada, así como el establecimiento de refugios en calles y caminos, deberá ser aprobada por la Dirección, sin perjuicio de la autoridad municipal y vial y lo dispuesto en el artículo 3º.

Art. 22. No podrán establecerse estaciones sin la previa autorización del Poder Ejecutivo y los servicios de transporte público de pasajeros sólo podrán acceder o utilizar estaciones expresamente autorizadas por la Provin-

cia o habilitadas en virtud de convenios interjurisdiccionales o con las comunas.

El Poder Ejecutivo procurará la utilización conjunta de las estaciones por todos los medios de transporte, facilitando trasbordos, combinaciones e intercambios y la radicación contigua de servicios anexos, promoviendo y realizando los convenios necesarios.

La reglamentación deberá prever especialmente la adaptación de las estaciones existentes aunque pertenezcan a otras jurisdicciones y medios, para su uso común, incluyendo terrazas para helipuerto, y facilidades para el servicio de Correos, el Telégrafo de la Provincia e Inspección del Transporte, debiendo estudiar la Dirección, a estos fines, un plan integral.

Art. 23. Las agencias de viaje sólo podrán actuar en relación con empresas provinciales de transporte y efectuar arreglo para la venta y reserva de pasajes, viajes y combinaciones especiales, previo licenciamiento y registro por la Dirección otorgado en base a las condiciones generales de la reglamentación y las especiales de capacidad y solvencia de los solicitantes.

No podrán, en ningún caso, concertar viajes ni excursiones con transportadores no autorizados y en los contratos y boletos combinados e incluidos que expidan, el precio del pasaje deberá claramente indicarse con mención de la tarifa aplicada.

Art. 24. Las empresas estarán obligadas a combinar sus servicios y horarios aun entre distintos medios, cuando la Dirección así lo estime conveniente por razones de interés público o de coordinación del transporte, debiendo realizar los arreglos que a dicho efecto se les fije.

Los recorridos y sus secciones tarifarias deberán coincidir con combinaciones y estaciones, procurando facilitar los trasbordos y la coordinación entre los distintos medios y servicios integrantes del sistema. No podrán fijarse límites tarifarios a distancia menor de tres kilómetros de una estación, pudiendo establecerse secciones intermedias a estos fines.

Art. 25. Los transportadores no podrán celebrar, sin autorización de la Dirección, convenios privados con otras empresas o agencias de viaje, aunque sean de distintos medios y jurisdiccio-

nes, que directa o indirectamente violen o modifiquen las tarifas vigentes.

La Dirección podrá autorizar convenios especiales para la racionalización de los servicios, mediante el uso común de facilidades, servicios y estaciones, distribución de servicios y horarios en recorridos comunes, extensiones recíprocas sobre sus respectivos recorridos, tarifas combinadas, validez alternativa o recíproca de pasajeros, comunidad de ingresos o tráficos u otras fórmulas de operación o tráfico conjunto, cuando ellas concurren a una mejor coordinación y economía, con arreglo al artículo 8º y no perjudiquen a otras empresas establecidas.

Art. 26. El personal empleado en los servicios de autotransporte de pasajeros y, aunque a cualquier título participe en el capital o utilidades de la empresa, deberá, en su totalidad, someterse a las pruebas y condiciones de idoneidad que la reglamentación al efecto establezca, estar inscripto en el R. O. T. A., a cargo de la Dirección, y afiliado a la Caja de la ley Nº 11.110, mientras no se organice un régimen jubilatorio unificado para el transporte.

En la preparación, estudios y discusión de las condiciones de trabajo y salario, reglamentos generales y especiales y convenios paritarios sobre las mismas deberá ser oída la Dirección sin perjuicio de la jurisdicción y competencia originaria de la autoridad del trabajo.

Art. 27. Será facilitada la operación por conductores competentes en los casos en que esta modalidad sea compatible con las exigencias técnicas del servicio respectivo y el cumplimiento de las leyes del trabajo, a cuyo efecto podrán subcontratar con los mismos la operación individual de unidades, debiendo ajustarse a bases y especificaciones aprobadas por la Dirección, que procederá a su registro.

La subcontratación no alterará las relaciones y obligaciones de la empresa hacia el Estado y usuarios, pero su adopción será factor de preferencia para la adjudicación de servicios de líneas, y si se sancionara un régimen societario especial el Poder Ejecutivo podrá autorizar la reorganización de las empresas existentes bajo el mismo, previo informe de la Dirección.

Art. 28. Las empresas no podrán modificar su composición ni transferir to-

tal o parcialmente sus partes y bienes afectados al servicio, sin autorización previa de la Dirección.

La negociación, transferencia o cesión de servicios públicos de autotransporte, sólo podrá autorizarse por el Poder Ejecutivo y en ningún caso antes de dos (2) años de su habilitación, debiendo aconsejar la Dirección sobre su conveniencia para el mejor servicio, fundada en los antecedentes, responsabilidad y competencia del cesionario y la prevención de monopolios.

No se reconocerá aumento alguno de capital por valor de transferencia del servicio.

Las sociedades deberán ser nominativas, no pudiendo sus cuotas transferirse sin la intervención previa de la Dirección, a los fines anteriormente indicados, y todo ello sin perjuicio de los gravámenes fiscales que corresponda tributar.

Art. 29. Cuando una empresa se encuentre imposibilitada para asegurar la continuidad y regularidad del servicio por causas extraordinarias fuera de su control deberá comunicarlo dentro de las diez horas a la Dirección, haciendo entrega de su parte, facilidades y demás bienes afectados a su prestación.

El Poder Ejecutivo podrá en estos casos o en los de notoria incapacidad o contumacia de la empresa, proceder a la prestación directa del servicio incautándose de sus bienes o por otros medios y con el auxilio de la fuerza pública si necesario fuera; hasta que la situación se normalice.

Art. 30. Será condición implícita en los convenios de explotación y cálculos básicos y anexos el estricto cumplimiento por las empresas de las disposiciones generales de las leyes del transporte y especiales de sus propios convenios, así como las derivadas de las leyes de policía, de tránsito, trabajo, higiene, seguridad y demás obligaciones fiscales y sociales.

El incumplimiento de estas disposiciones será causa de caducidad y rescisión, con pérdida de los depósitos de garantía y sin perjuicio de las demás responsabilidades legales.

II. — UTILIZACION

Art. 31. Todo habitante de la República tiene el derecho de utilizar el servicio de transporte público establecido,

con arreglo al Código de Comercio, las disposiciones de la ley y su reglamentación y las condiciones de tarifa y servicio propias de su habilitación.

Serán nulas y sin ningún efecto todas las cláusulas en los reglamentos, contratos y billetes que exoneren total o parcialmente a las empresas de sus responsabilidades legales.

Deberán ser previamente aprobados por la Dirección los reglamentos, avisos, formularios y contratos que en relación al público emitan las empresas.

Art. 32. Los servicios de transporte público deberán prestarse en forma regular y continua con arreglo a las condiciones que la reglamentación establezca para las distintas categorías, y las combinaciones y horarios aprobados para cada empresa.

No deberán paralizarse por conflictos laborales, debiendo éstos someterse a la autoridad competente y continuarse normalmente los servicios durante las tratativas.

Las interrupciones y desviaciones por causas climáticas o viales y su cese deberán ser telegráficamente comunicadas.

No podrán practicarse en los servicios, fraccionamientos no autorizados, y todo pasajero tendrá derecho a continuar en el mismo coche su viaje hasta el término de cada línea, salvo las excepciones expresamente previstas.

Art. 33. Los horarios y tarifas deberán ser objeto de una adecuada publicidad, facilitándose su consulta al usuario mediante avisos en coches y estaciones, previa aprobación de los mismos por la Dirección, y sus modificaciones deberán enunciarse con la debida antelación.

En cabeceras y estaciones deberá exhibirse asimismo un extracto de la reglamentación.

Todo viajero tendrá derecho a un asiento, sin perjuicio de las tolerancias que para las distintas categorías de servicios la reglamentación autorice.

Art. 34. Todos los usuarios recibirán de las empresas igual y uniforme tratamiento, y no deberá otorgarse preferencia alguna de turno ni tarifa que no autorice la reglamentación o disposiciones especiales en ella fundadas.

La reserva de comodidades y pasajes se hará con carácter personal e intransferible y por estricto orden de registro.

Las empresas tendrán el derecho de expulsar o rechazar de coches y estaciones a las personas que por su estado molesten al público, porten armas de fuego cargadas o no se sujeten a la reglamentación.

Art. 35. Las tarifas serán justas, razonables y uniformes para todos los usuarios en igualdad de condiciones, y serán fijadas por la Dirección previa consulta a los organismos y representaciones que la reglamentación establezca.

La Dirección procurará la adopción de índices y escalas uniformes en cada zona y atendiendo a los distintos tipos de camino pavimentado o de tierra, y recargos por camino de montaña, y regularidad o baja densidad de su tráfico, debiendo fijarse las secciones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24.

Art. 36. Sin perjuicio de las tarifas básicas aprobadas con carácter general, la Dirección podrá autorizar tarifas especiales en los siguientes casos:

- a) Cuando de las condiciones especiales de su aplicación se obtenga una efectiva economía operativa o un aprovechamiento óptimo del trabajo industrial requerido, y siempre que la concesión se acuerde con carácter general.
- b) En los contratos de exclusividad especialmente concertados, con su intervención, siempre que por ellos no se consagre un privilegio socialmente injusto.
- c) En las licitaciones de transporte que para su propia actividad realice el Estado.
- d) Cuando mediare un interés público o social o razones de coordinación y combinación de transporte que especialmente lo justifique.

Art. 37. Todo pasajero tendrá derecho a conducir sin cargo y en calidad de equipaje, bultos cuyo peso total no exceda de quince (15) kilogramos, debiendo entregar una contraseña la empresa para su inmediata devolución en destino. Todo exceso de equipaje se cobrará según la tarifa vigente para bultos y encomiendas.

El equipaje deberá entregarse con razonable antelación, pudiendo llevar consigo los viajeros los bultos que no estorben al público ni al personal en el interior del coche.

La reglamentación clasificará los servicios exceptuados de esta obliga-

ción, por su carácter urbano, condiciones de tarifa o razones técnicas y económicas especiales.

Art. 38. Las empresas entregarán al pasajero inmediatamente de su llegada a destino todos los bultos que formen su equipaje.

En los casos de extravío o deterioro, la indemnización se hará efectiva con arreglo a la tarifa de avalúos que la reglamentación haya fijado, según la calidad y naturaleza de los bultos, salvo que mediare una manifestación determinada y especial a su respecto.

Las empresas no responderán de los objetos que lleven consigo los pasajeros.

La reglamentación preverá también el procedimiento para la recuperación o disposición de rezagos.

Art. 39. El transporte de bultos, encomiendas y periódicos, por los servicios de transporte público de pasajeros, deberá ser especialmente autorizado y su prestación se ajustará a la reglamentación y condiciones de tarifa y servicio de habilitación respectiva.

Bajo ningún concepto se aceptará el transporte de animales vivos o efectos que comprometan la seguridad, higiene o comodidad de los pasajeros, en un mismo compartimento o vehículo.

Art. 40. En los casos de interrupción o demora considerable del viaje, por desperfecto, lluvia o cualquier otra causa, será obligación de las empresas:

- a) Facilitar medios y pasajes para llegar a destino utilizando cualquier otro servicio público de pasajeros.
- b) Efectuar su traslado hasta la estación más próxima devolviendo del importe del pasaje el valor del trayecto a completar.
- c) Correr con su alojamiento si debieran pernoctar en alguna localidad intermedia.

Art. 41. Es deber de las empresas velar por la diligencia, corrección e idoneidad de sus agentes, extendiéndose su responsabilidad a todos los actos y faltas ejecutados por aquéllos en ejercicio de sus funciones, sin que puedan deslindar en ningún caso su responsabilidad comercial, civil o administrativa sobre ellos.

Incumbe a las empresas en caso de accidentes probar su irresponsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor.

El personal debe a los viajeros consideración y respeto.

Art. 42. Será obligación de las empresas transportar seguramente a sus viajeros y asegurar sus propios riesgos, los de las personas y bienes transportados, los del trabajo de sus propios agentes, así como los daños a terceros, en compañías de reconocida solvencia autorizadas para funcionar en la Provincia.

Estos seguros no excluirán en modo alguno la directa responsabilidad de las empresas hacia pasajeros y usuarios y las pólizas deberán registrarse en la Dirección.

Art. 43. Deberá facilitarse en toda forma la participación del usuario en la fiscalización de los servicios, debiendo la reglamentación establecer un trámite preferente para la atención de sus reclamos, que no podrán desecharse por falta de perjuicio directo al reclamante.

Al efecto en los coches, dependencias y estaciones habilitadas, deberá ponerse a disposición de los usuarios una libreta de quejas visada por la Dirección.

Art. 44. Las empresas prestatarias podrán constituirse bajo cualquier régimen social legalmente admitido, debiendo al efecto inscribirse en el Registro Público de Comercio, pero en todos los casos deberán adaptarse con las modalidades que para su categoría la reglamentación establezca, a las normas siguientes:

- a) Designar una comisión responsable de la prestación del servicio e integrada por tres miembros como mínimo.
- b) Constituir domicilio legal en la capital de la Provincia.
- c) Designar un técnico responsable de la explotación, funcionamiento del parque móvil y seguridad de las instalaciones y equipos afectados.
- d) Someterse a la fiscalización prevista por el artículo 342 del Código de Comercio la que será directamente ejercida por la Dirección con las facultades y funciones allí establecidas;
- e) Llevar su contabilidad y estadística con arreglo a un sistema unificado de datos, cuentas y libros, que al efecto aprobará la reglamentación, debiendo designar un contador responsable de la misma.

Art. 45. La Dirección determinará, el capital de las empresas de autotransporte de pasajeros, considerando como tal el que aquellas justifiquen haber invertido, separando parque móvil, estaciones y servicios internos con arreglo a la reglamentación de esta ley y sin perjuicio de los convenios especiales de licitación de servicios de línea.

La reglamentación limitará asimismo la proporción del capital, que podrá afectarse a garantías reales, así como las que en relación al mismo deberá guardar la emisión de debentures, en los casos de sociedades anónimas.

Ninguna operación que afecte el capital de las empresas será válida sin la aprobación previa de la Dirección.

Art. 46. El parque móvil deberá ser adecuado en calidad y cantidad a las necesidades normales del servicio respectivo dentro de cada categoría, procurando el mayor grado posible de unificación e intercambiabilidad y pertenecer en propiedad a las empresas prestatarias.

El material que incorporen las empresas deberá ser nuevo, y su renovación deberá efectuarse siempre por orden de mérito físico.

Será obligación de las empresas conservar su parque móvil en buen uso efectuando las reparaciones y reposiciones necesarias con arreglo a las normas técnicamente aceptadas, y a lo dispuesto en la respectiva reglamentación.

Art. 47. Los horarios serán aprobados por la Dirección y deberán adecuarse a las necesidades del usuario, distribución de turnos en recorridos comunes y combinaciones establecidas, cumpliéndose estrictamente bajo las tolerancias siguientes:

- a) Para los trayectos sobre caminos pavimentados, dos minutos de retraso cada diez kilómetros de recorrido.
- b) Sobre caminos de tierra o tramos urbanizados cinco minutos para igual distancia, pero no se exigirá su cumplimiento en caso de lluvia o mal estado de aquéllos.

En la aprobación de los horarios y sus modificaciones, la Dirección cuidará especialmente la observancia de las velocidades permitidas por las leyes de circulación vial.

Art. 48. Las empresas contratistas de servicios de líneas aportarán una contribución mínima del 2 % sobre la

totalidad de sus ingresos brutos, que deberá liquidarse dentro de los diez (10) primeros días del mes siguiente.

El incumplimiento de esta obligación determinará un recargo del 50 %, que se duplicará con la segunda infracción, y la tercera reincidencia en un año o hasta un máximo de cinco durante el plazo del convenio, determinará su rescisión.

Las empresas quedarán exentas de todo otro impuesto provincial o municipal, sobre sus operaciones y vehículos con excepción del impuesto a los automotores y tasas retributivas de servicios municipales efectivamente prestados fijadas con carácter general y obligatorio.

El aporte adicional que por licitación obligue a las empresas, será simultáneamente liquidado y sujeto a las mismas responsabilidades.

Art. 49. Las empresas estarán obligadas a transportar sin cargo y con arreglo a la reglamentación:

- a) La correspondencia postal y el empleado del correo encargado de su transporte.
- b) Un guardahilos del Telégrafo de la Provincia, o servicio nacional de Telecomunicaciones encargado de las líneas próximas al recorrido del servicio.
- c) Un empleado de policía uniformado.
- d) Los legisladores, funcionarios e inspectores de la Dirección.

Asimismo deberán entregar a la Dirección, pases libres en la proporción que determine la Reglamentación.

Será obligación de las empresas emplear exclusivamente combustibles y lubricantes de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Art. 50. La Dirección ejercerá el contralor de todos los medios y servicios de transporte y fiscalizará el cumplimiento de las leyes de la materia por los conductos que la reglamentación establezca, extendiéndose al transporte privado a los efectos del artículo 6º.

La Policía Provincial, así como cualquier otra autoridad provincial, y las autoridades municipales, actuarán por delegación en la verificación de las infracciones a la presente ley y sus reglamentos y en la policía del servicio, con las atribuciones y en la medida que

la Dirección expresamente acuerde y delegue.

La Dirección está facultada para requerir el auxilio de la fuerza pública, que bajo su exclusiva responsabilidad deberá serle prestado sin demora, a los fines precedentemente expresados.

Art. 51. La Dirección estará facultada para requerir de las empresas cuantos datos e informaciones necesite para el ejercicio de sus funciones y cumplimiento de sus fines.

Los transportadores deberán remitir a la Dirección los informes y estados periódicos que la reglamentación establezca, así como los de carácter especial que en cada caso aquélla requiera.

Deberán facilitar además, en toda forma, las investigaciones e inspecciones que aquélla efectúe, a cuyo efecto sus funcionarios tendrán libre acceso a coches y estaciones y demás dependencias y archivos.

Art. 52. Las violaciones a las disposiciones del régimen legal del transporte serán sancionadas por la Dirección con multa, suspensión y/o exclusión del registro respectivo y ejecutadas en su caso por vía de apremio.

Las multas se graduarán entre los veinte (20) y los cinco mil (5.000) pesos moneda nacional con arreglo a la reglamentación respectiva, pudiendo la Dirección establecerlas para las infracciones no previstas en aquélla hasta la suma de mil (1.000) pesos moneda nacional, cuando ello resulte necesario para asegurar el cumplimiento de la ley.

Sr. Presidente — Podrán girarse a la Comisión de Presupuesto, Economía y Finanzas.

Sr. Bronzini — Como se trata de proyectos tendientes a reglamentar el tráfico de camiones y de transportes en general, que vendrían a modificar leyes vigentes, me parece que sería conveniente nombrar una comisión especial a la que podría adscribirse personal de la Cámara, que lo hay en abundancia sin ocupación. La Legislatura tiene alrededor de 500 empleados, de modo tal que puede la misma contar con el personal necesario para copiar las leyes vigentes, para poder cotejarlas con los proyectos del Poder Ejecutivo, facilitando así el estudio, porque los señores consejeros que hayan de integrar esa comisión especial, viven fuera de la ciudad y viajan para estar algunas horas ocupados en estas cuestiones. En

esa forma, con una lectura rápida, podrán formarse opinión al respecto.

Propongo que se nombre una comisión especial porque nos dijo el señor ministro de Hacienda, durante la reunión de comisión, que se realizó hace un momento, que había urgencia por el despacho de estos proyectos.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Sí, porque viene ahora el problema de las cosechas y existe prisa en resolver el mismo. Yo he recibido una carta de una agrupación de transportadores en la cual piden a la Junta que resuelva el problema del transporte.

Sr. Presidente — La presidencia, con el asentimiento de los señores consejeros, designará la comisión oportunamente.

V

MENSAJE Y PROYECTO SOBRE TRANSPORTE DE CARGAS

La Plata, 27 de setiembre de 1956.

Señor Presidente de la Honorable Junta Consultiva de la Provincia de Buenos Aires.

Doctor Marcelo A. Aranda. S/d.

Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente, remitiéndole adjunto el expediente número 2.313-18.984/56 y sus agregados 2.313-22.157/56, 2.313-22.245/56, 2.313-21.639/56 y 2.313-19.347, año 1956, juntamente con un proyecto de decreto ley que servirá para regir los servicios de transportes de cargas por automotor en la Provincia.

Dada la importancia del problema que tiende a encarar dicho proyecto y su trascendencia para el desarrollo institucional económico de la Provincia, este Ministerio ha considerado conveniente someter el mismo a la opinión de esa Honorable Junta.

Saludo al señor presidente con mi consideración más distinguida.

EUSEBIO CORTES.

Capitán de Fragata Contador,
Ministro de Hacienda, Economía y Previsión
de la Intervención Federal en la provincia
de Buenos Aires.

Visto el expediente Nº 2.313-18.984 del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, en el cual obra un proyec-

to de Decreto-Ley para el autotransporte público de cargas, y —

Considerando:

Que por artículo 4º del Decreto-Ley Nº 8.246/56, se estableció un plazo de 120 días para que el Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, proyectara el nuevo estatuto legal que deberá regir los servicios de referencia;

Que en las actuaciones existen varias presentaciones formuladas por la Sociedad Rural Argentina; distintos sindicatos que agrupan a camioneros de la provincia de Buenos Aires; Federación Argentina de Seccionales Agrarias y acopiadores cerealistas de Arceifes, de las que surgen dos posiciones diametralmente opuestas en cuanto a la política que debe seguirse en la materia;

Que, en efecto, la economía del transporte no puede quedar librada totalmente al juego de la oferta y la demanda por los desequilibrios resultantes de las fluctuaciones estacionales y locales de los tráficos, —agravadas en nuestra Provincia por las variaciones anuales de las producciones agrícolas—, y que universalmente aparece sometida, en grado variable, al régimen legal de servicio público;

Que, por otra parte, si bien la intervención del Estado como fiscalizador del transporte resulta necesaria, no lo es, en cambio, en cuanto a la distribución del trabajo, principio éste cuya ineficacia quedó demostrado durante la aplicación de la derogada ley 5.632;

Que, asimismo, es norma de esta Intervención Nacional limitar su ingerencia en la regulación de las actividades económicas, en la medida estrictamente indispensable para asegurar el bien común;

Que de las conclusiones arribadas en el IV Congreso del Transporte Automotor de Cargas de la provincia de Buenos Aires, celebrado en la ciudad de La Plata el 10 de agosto próximo pasado, surgieron sugerencias que concilian los intereses en juego dentro de un planteo intermedio entre dichas posiciones;

Que dichas conclusiones concuerdan, en general, con el sistema vigente en la actualidad en virtud del decreto número 3.649/44 y decreto-ley 8.246/56, normas cuya aplicación en la práctica han demostrado su eficacia;

Que en idéntico sentido, se han expedido la mayoría de las Comisiones Regionales Económicas Asesoras creadas por decreto número 4.479/56;

Que en consecuencia, corresponde dictar el nuevo instrumento legal que registrará la materia, sobre la base de tales normas, con las variantes impuestas por la experiencia de su aplicación.

Por ello, el Interventor Federal de la provincia de Buenos Aires, en ejercicio del Poder Legislativo —

DECRETA CON FUERZA DE LEY:

Del Registro

Art. 1º Todos los transportadores públicos de cargas por carreteras en vehículos automotores, se hallan obligados a registrar sus servicios en el «Registro de Transportadores Públicos de la provincia de Buenos Aires».

Art. 2º El «Registro de Transportadores Públicos de la provincia de Buenos Aires» será llevado por la Dirección General del Transporte y en él se consignarán los siguientes datos:

- a) Apellido y nombre de la persona o razón social de la empresa prestataria del servicio público del transporte de cargas por automotor;
- b) Domicilio real;
- c) Naturaleza o especialidad de las cargas regularmente transportadas;
- d) Tonelaje transportado trimestralmente;
- e) Importe total de fletes percibidos trimestralmente;
- f) Gastos generales de explotación trimestrales;
- g) Vehículos afectados al servicio, determinando las siguientes características:

Automotores:

Marca, modelo, número de motor, número de chapas identificadoras, tipo de motor (nafta, gasoil, etc.), capacidad de carga, cantidad de ejes, cantidad y medida de las cubiertas y número de inscripción correspondiente.

Acoplados:

Marca, modelo, capacidad de carga, cantidad de ejes, cantidad y medidas de las cubiertas y número de inscripción correspondiente.

Art. 3º A los efectos de determinar los datos de propiedad y características generales de las unidades, la Dirección General del Transporte tomará como base los consignados en la declaración jurada de patentamiento, cuya presentación exigirá ante ella o, en su defecto, certificación de haberse acreditado tal requisito, expedida por autoridad competente.

Art. 4º La inscripción será gratuita. Se efectuará por intermedio de formularios que distribuirá la Dirección General del Transporte a los interesados, directamente o por intermedio de: a) Las oficinas fiscales o administrativas de este gobierno; b) Las entidades gremiales representativas del transporte automotor. Dichos formularios deberán consignar los datos de los incisos a), b), c) y g), del artículo segundo.

Art. 5º Los datos del Registro serán permanentemente actualizados. Los consignados en los incisos d), e) y f) serán suministrados trimestralmente por los transportadores en las planillas a que se refieren los artículos 25 y 26.

Art. 6º Dentro de los treinta (30) días hábiles de producida la inscripción de un vehículo en el Registro de Transportadores Públicos, su propietario o razón social quedan obligados a acreditar mediante la presentación de la póliza respectiva, que la unidad se halla debidamente asegurada a partir de la fecha de inscripción, a los fines de cubrir responsabilidad civil frente a terceros y los riesgos de chofer y acompañante por accidente de trabajo. Dentro de los ocho (8) días anteriores al vencimiento de las pólizas, los transportadores deberán sustituirlas o renovarlas.

A los efectos del vencimiento, se considerará, no el término del contrato fijado en la póliza respectiva, sino el del período por el cual hayan sido abonadas las primas, vale decir, el término real de efectividad del seguro contratado.

De los transportadores

Art. 7º Se hallan comprendidos en los términos de este decreto, y sujetos en las obligaciones en él establecidos, todos los transportadores públicos de cargas que:

- a) Realicen tráfico intercomunal, cualquiera sea su intensidad;

- b) Realicen tráfico interjurisdiccional (con la Capital Federal, provincias o territorios nacionales), cualquiera sea su intensidad, a condición esencial de que realicen comercio local, dentro de los límites de esta Provincia, sin perjuicio del convenio que se celebre con el Ministerio de Transportes de la Nación.

En este inciso se hallan comprendidos los transportadores que afectan con su tráfico una comuna de esta Provincia y territorio de otra jurisdicción;

- c) Realicen transporte de cereales y productos agrícolas, desde el lugar de producción hasta la estación ferroviaria, molinos, puertos de embarque, galpones o silos de almacenamiento, aunque tenga lugar dentro de un solo partido.

Art. 8º Deben entenderse por transportadores públicos en los términos de este decreto, las personas propietarias de vehículos automotores que transporten cosas por cuenta de terceros mediante el cobro de una tarifa o flete.

Art. 9º Se hallan comprendidos en los términos del artículo anterior:

- a) Los transportadores dedicados al transporte «regular» de cosas por cuenta de terceros, mediante cobro de fletes;
- b) Los transportadores dedicados al transporte «ocasional» de cosas por cuenta de terceros, mediante el cobro de fletes;
- c) Los transportadores dedicados a (mudanzas) por cuenta de terceros, mediante el cobro de fletes;
- d) Los transportadores dedicados al transporte de cereales y otros productos agrícolas por cuenta de terceros y mediante el cobro de fletes del lugar de producción a puertos de embarque, molino, galpones o silos de almacenamiento o estaciones ferroviarias;
- e) Los transportadores dedicados al transporte de materiales de construcción, por cuenta de terceros y mediante el cobro de fletes;
- f) Los transportadores dedicados al transporte de cosas cuya naturaleza intrínseca exija condiciones técnicas especiales para su traslado, efectuada por cuenta de terceros y mediante cobro de fletes.

Esta enumeración es meramente enunciativa.

Art. 10. Los acopiadores y comerciantes en general, propietarios de vehículos automotores, quedan comprendidos en el régimen de este decreto cuando al transportar los productos adquiridos perciban alguna compensación por el servicio prestado al vendedor, sean efectivos, por descuento, bonificaciones o cualquier otra forma directa o indirecta.

Art. 11. Los propietarios de vehículos automotores afectados al transporte privado, no podrán efectuar transporte público de ninguna modalidad, ni aun en forma ocasional regular o incidental. Para hacer esto último deberán dar cumplimiento a todos los requisitos establecidos en este decreto y especialmente, al cobro de las tarifas obligatorias. Los propietarios de vehículos que celebren contratos de exclusividad de sus servicios, con un solo cargador, serán considerados asimismo transportadores públicos sujetos al presente decreto. En los casos que tales contratos determinen sobre las condiciones básicas de tarifas y servicios una efectiva economía operativa o un aprovechamiento óptimo del transporte realizado, y siempre que no impliquen un privilegio socialmente injusto, o el cargador solicitante no haya infringido contratos anteriores o violado las disposiciones del presente artículo, la Dirección General del Transporte podrá fijar tarifas especiales para estos servicios. Será nulo todo contrato de exclusividad que estipule tarifas especiales sin la aprobación de la Dirección General del Transporte.

De las tarifas

Art. 12. Las tarifas que rigen el transporte público de cosas son obligatorias. Todos los transportadores registrados deben ajustar sus contratos de transporte, de conformidad a las tarifas obligatorias, aprobadas y publicadas por la Dirección General del Transporte.

Art. 13. A los efectos de la confección de las tarifas a que se refiere el artículo precedente, la Dirección General del Transporte contará con el asesoramiento de las comisiones tarifarias consultivas de cargas generales y de cereales respectivamente. Dichas comisiones estarán integradas por repre-

sentantes de los cargadores y de los transportadores en partes iguales, funcionando bajo la presidencia del Director General del Transporte o del funcionario que éste designe.

La Dirección General del Transporte designará los miembros integrantes de dichas comisiones tarifarias, circunscribiéndose las funciones de éstas, exclusivamente las de carácter consultivo.

Art. 14. Las tarifas serán justas y razonables, establecidas sobre la base de un clasificador por zonas si fuera necesario y teniendo en cuenta: a) Modalidades del transporte; b) Costo de explotación; c) Personal afectado que cumpla la jornada legal de trabajo y perciban salarios que cubran las necesidades normales de vida del obrero; d) Una ganancia razonable, proporcional a la inversión del capital; e) Fondos de amortización.

Art. 15. Las tarifas entrarán en vigencia dentro de los quince (15) días de su publicación, salvo que la Dirección General del Transporte considere conveniente reducir el plazo, que nunca será inferior a los cinco (5) días.

Art. 16. Los transportadores públicos bajo ningún concepto podrán aumentar o disminuir las tarifas aprobadas, ni conceder bonificaciones, descuentos o cualquier otra clase de trato diferencial a los cargadores.

Art. 17. Los transportadores públicos registrados, en ningún caso y bajo ningún concepto, podrán celebrar convenios privados de tarifas con otras empresas de transporte automotor, ferroviario o fluviales, que signifiquen una violación de las tarifas obligatorias aprobadas por las respectivas comisiones tarifarias. Dichos convenios serán absolutamente nulos.

Art. 18. Los cargadores o transportadores, por sí propios o por medio de sus entidades gremiales podrán denunciar la violación de las tarifas obligatorias establecidas por la Dirección General del Transporte.

Art. 19. Los transportadores registrados deberán colocar en cada estación, depósito, local, administración o sitio similar, en lugar bien visible, carteles con las tarifas obligatorias establecidas por la Dirección General del Transporte.

De las cartas de porte y planillas de movimiento

Art. 20. Todos los transportadores públicos registrados, deberán formalizar los contratos de transporte que celebren, mediante la confección de la respectiva carta de porte.

Art. 21. Los talonarios de carta de porte deberán ser confeccionados por cuenta y cargo del transportador conforme al modelo que le suministrará la Dirección General del Transporte, en juegos triplicados, debidamente intervenidos, consignándose las siguientes especificaciones:

- a) Apellido, nombre o razón social y domicilio del transportador o empresa;
- b) Nombre y apellido del cargador;
- c) Nombre y domicilio del dueño de las cosas cargadas, si fuese distinto del nombre del cargador;
- d) Apellido y nombre de la persona a quien o a cuya orden se han de entregar los efectos cargados, si la carta de porte no fuese al portador;
- e) La designación de los efectos cargados, su calidad genérica, peso, medida o numeración de los bultos, sus marcas exteriores, clase y si estuvieran embalados, la cantidad del embalaje;
- f) La tarifa fijada, y si su importe ha sido o no pagado;
- g) El plazo dentro del cual deba verificarse la entrega;
- h) Las restantes circunstancias que hayan sido convenidas.

Art. 22. Los originales de la carta de porte, quedarán en poder del transportador, los duplicados serán entregados a los cargadores y los triplicados enviados trimestralmente a la Dirección General del Transporte (Registro de Transportadores Públicos de la provincia de Buenos Aires), conjuntamente con las planillas de movimiento.

Art. 23. La carta de porte no podrá contener raspaduras, las correcciones que se hicieren se salvarán bajo firma, y los números rectificadas se repetirán en palabras.

Art. 24. Los transportadores se hallan obligados a llevar durante el viaje, las cartas de porte correspondientes a las cargas que se transportan.

Art. 25. Los transportadores deberán remitir durante los primeros quin-

ce (15) días de los meses de enero, abril, julio y octubre, a la Dirección General del Transporte (Registro de Transportadores Públicos de la provincia de Buenos Aires), las planillas de movimiento trimestrales, cuyos formularios serán distribuidos gratuitamente por la Dirección General del Transporte.

Art. 26. En las planillas de movimiento, deberán consignarse los siguientes datos:

- a) Kilometraje total recorrido;
- b) Total de cargas transportadas (según la naturaleza de los efectos transportados; en kilogramos, en litros, en metros cúbicos, etc.);
- c) Combustibles y lubricantes gastados.
- d) Lugar de adquisición del combustible, lubricante y nombre del vendedor;
- e) Total de jornales pagados;
- f) Importe total percibido en concepto de tarifas;
- g) Restantes gastos generales de explotación (repuestos, amortización e imprevistos, seguros, etc.).

Art. 27. Los transportadores públicos deberán:

- a) Reconocer los carnets y credenciales de los funcionarios e inspectores de la Dirección General del Transporte y permitir que viajen éstos y los guardahilos del Telégrafo de la Provincia, en sus vehículos en número no mayor de uno;
- b) Atender sin demora cualquier queja u observación que se les dirija respecto al servicio o al proceder de sus empleados;
- c) Denunciar las bajas de los vehículos afectados al transporte, adjuntando el certificado de inscripción correspondiente. Asimismo, comunicar los cambios de domicilio que se operen;
- d) Comunicar las altas de los nuevos vehículos que se incorporan al servicio;
- e) Cumplir las disposiciones vigentes sobre jornada legal de trabajo, con respecto al personal afectado a sus servicios.

Disposiciones complementarias

Art. 28. La Dirección General del Transporte podrá regular la inscripción y concurrencia de transportadores

en o entre las zonas y organizar la distribución de los tráficos en aquellas que se estime necesario, con el objeto de preservar las flotas regionales, coordinar itinerarios con los distintos medios de transporte, lograr el mejor aprovechamiento de la capacidad transportativa, o tener la mayor economía en las explotaciones y asegurar el régimen tarifario.

Dichas medidas serán adoptadas por la Dirección General del Transporte, previo dictamen de las Comisiones Regionales Asesoras creadas por decreto número 4.479/56, salvo los casos en que por razones de urgente necesidad, se justifique la adopción inmediata de tales medidas, sin dicho dictamen previo, sin perjuicio de la posterior intervención de las comisiones enunciadas. A tal efecto las fuerzas de la producción, transporte, industria y comercio, podrán gestionar se adopten las medidas que se estimen pertinentes al respecto.

La Dirección General del Transporte, fijará las respectivas zonas de tráfico a que se alude en la primera parte de este artículo.

DE LA POLICIA DEL SERVICIO

Sanciones y penalidades

Art. 29. Todo transportador público que no haya registrado sus servicios, será paralizado hasta tanto dé cumplimiento a dicho requisito. La sanción de paralización prevista precedentemente, podrá aplicarse de inmediato incluso en los casos señalados en el artículo 28.

Art. 30. Los transportadores privados y los exclusivos que no obstante lo establecido en el artículo 11, realicen transporte público, aun en forma ocasional, y regular o accidental, serán sancionados con multas graduables de cincuenta a mil pesos moneda nacional (\$ 50 a \$ 1.000 ^{m/n}), e intimados para que en un plazo perentorio, no mayor de quince (15) días, registren sus servicios dando cumplimiento a las obligaciones contenidas en el presente decreto.

Art. 31. La Dirección General del Transporte podrá disponer la paralización de los vehículos que no estén en perfectas condiciones de funcionamiento, conservación e higiene, los que no podrán ser puestos nuevamente en circulación, hasta tanto no se constate que se han subsanado las deficiencias anotadas.

27 de setiembre de 1956

H. JUNTA CONSULTIVA

Art. 32. Serán pasibles:

a) De multas graduables de cincuenta a mil pesos moneda nacional (\$ 50 a \$ 1.000 $\frac{m}{n}$), los transportadores públicos que:

- 1º Violan las tarifas obligatorias establecidas por la Dirección General del Transporte.
- 2º No utilice las cartas de porte correspondientes.
- 3º Celebren los convenios prohibidos por el artículo 11, o no soliciten la aprobación respectiva, por parte de esta Dirección General.
- 4º Los que violen la obligación prevista en el artículo 24.
- 5º Los que no remitieren en término a la Dirección General del Transporte, las cartas de porte y planillas de movimiento de acuerdo a lo establecido en el artículo 22 del presente decreto.
- 6º Los que violen las prescripciones establecidas en el artículo 27, incisos a) y c).
- 7º No coloquen los carteles previstos en el artículo 19, o bien consignen en los mismos otras tarifas que las realmente en vigor.

Art. 33. Si la Dirección General del Transporte resolviera impedir la libre concurrencia de transportadores en los términos del artículo 28, intimará a los transportadores no domiciliados en la respectiva zona, a que dejen de inmediato de transportar en la misma, bajo apercibimiento de disponer su paralización.

Art. 34. Deróganse el decreto número 3.649/44 y decreto-ley N° 8.246/56.

Art. 35. Comuníquese, publíquese, dése al Registro y Boletín Oficial y archívese.

Sr. Presidente — Este proyecto será destinado igualmente a la comisión especial que se designe.

Sr. Bronzini — La Comisión de Presupuesto, Economía y Finanzas se halla abocada, señor presidente, al estu-

dio del proyecto del mensaje de la Intervención Federal, en el que se recaba opinión a este Cuerpo sobre la caducidad de la ley nacional número 12.956, de impuestos a los réditos, a las ventas, a las ganancias eventuales y a los beneficios extraordinarios.

Como no hay más a considerar por ahora, propondría que levantáramos la sesión, de manera que pueda la comisión seguir su estudio y producir el despacho respectivo.

Sr. Presidente — Si hay asentimiento, se seguirá el temperamento propuesto por el señor consejero Bronzini.

— Asentimiento.

Sr. Prat — ¿El despacho se considerará en la próxima sesión?

Sr. Presidente — Sí, señor consejero.

Los señores consejeros decidirán si el Cuerpo se reunirá el jueves próximo o dentro de quince días.

Sr. Bronzini — Hay tiempo para producir despacho y tratarlo el próximo jueves.

Sr. Presidente — Hay muchos asuntos entrados, señor consejero.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — El Ministerio debe expedirse antes del 10 de octubre sobre la información que le ha pedido el gobierno nacional.

Sr. Schaposnik — Si me permite, señora consejera, le diré que hay tiempo hasta el 15 de octubre.

Sr. Bronzini — Entonces podríamos reunirnos el jueves 11 de octubre.

— Asentimiento.

Sr. Presidente — De acuerdo con lo expresado, la próxima reunión de la Junta tendrá lugar el jueves 11 de octubre.

No habiendo más asuntos que tratar, queda levantada la sesión.

— Es la hora 17 y 30.

CORPUS ALZUETA.

Secretario de la H. Junta Consultiva.