

*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

**EI SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE**

LEY

RÉGIMEN LEGAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

**CAPÍTULO I
CARACTERES**

ARTÍCULO 1°.- **Ámbito de aplicación. Alcances. Definición.** El transporte automotor de cargas en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, así como en su organización y prestación se regirá por la presente ley, su reglamentación, y las demás resoluciones que al efecto dicte la Autoridad de Aplicación y Fiscalización.

A los fines de la presente ley, se considera transporte automotor de cargas el traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo por la vía pública, cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización, o mediando contrato de transporte).

ARTÍCULO 2°.- **Autoridad de Aplicación.** Es Autoridad de Aplicación de este régimen la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, la que tiene las funciones y facultades de:

- a) Dictar la reglamentación de esta ley, aplicarla, velar por su observancia y exigir su cumplimiento, así como las resoluciones complementarias que resultaren necesarias.
- b) Participar en la elaboración y celebración de acuerdos internos y nacionales conforme la legislación vigente.
- c) Delegar mediante convenio y sin resignar competencias, en otras autoridades provinciales y municipales, funciones de fiscalización o de comprobación de faltas.
- d) Adoptar las medidas excepcionales que autoriza la legislación, cuando situaciones de emergencia o que afectaren la seguridad o la normal prestación del servicio, lo exigieren.
- 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 al transporte y aplicar las sanciones cuando corresponda, de conformidad con el régimen de penalidades establecido en la presente ley.
- h) Hacer uso legal de la fuerza que presta el organismo policial o de seguridad, a fin de



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

imponer el cumplimiento de la normativa vigente;

i) Otorgar la habilitación profesional para conductores de este servicio. Establecer los contenidos para la capacitación y examen de los conductores y auxiliares del servicio como así también del personal dedicado a la aplicación y control de la presente ley y del régimen legal vigente.

j) Relevar el potencial y formas operativas de la actividad y procesar las estadísticas necesarias o convenientes al mejor servicio del transporte.

k) Promover con el gobierno nacional, los demás gobiernos provinciales y/o los municipales, la actividad privada.

l) Coordinar y apoyar la creación de centros de transferencia modal y multimodal, estaciones centralizadoras de carga, estaciones de carga y descarga y playas de estacionamiento; y autorizar su funcionamiento.

m) 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.

n) 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.

ñ) Ejercer las funciones delegadas.

o) Establecer y controlar los pesos máximos transmitidos a la calzada y las dimensiones de las unidades vehiculares; y aplicar sanciones a transportistas y dadores de cargas en caso de violación de los límites máximos, y percibir las.

p) Aplicar los montos recaudados en concepto de sanciones, por aplicación de los incisos c), f), g) y o) de este artículo, a acciones para favorecer y optimizar el transporte provincial de cargas, y su mejor interacción con el tránsito en general y con el movimiento y las tendencias de crecimiento productivo.

q) Aplicar y fiscalizar el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera de la Provincia de Buenos Aires.

r) Generar mecanismos permanentes de contabilidad regulatoria y confeccionar los estudios de Costos Operativos del Transporte de Cargas, para la fijación del límite inferior tarifario en procura de optimizar la leal competencia, garantizando la viabilidad del transporte provincial, la renovación de la flota, el crecimiento del sector y la preservación de las fuentes de trabajo.

s) En general, dictar los actos administrativos que resulten menesteres al mejor cumplimiento de los objetivos de la presente ley, fomentando la descentralización administrativa con concentración operativa en centralidades intra e intermodales, el multimodalismo y el más óptimo aprovechamiento de la infraestructura de transporte



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

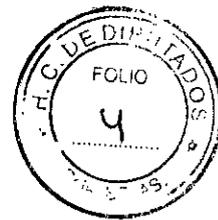
presente en la Provincia de Buenos Aires; el mejoramiento en la posición relativa del sector transportista, en procura de garantizar la equidad y la igualdad de derechos en el mercado del transporte de mercancías; la clasificación de las redes de caminos y de la aptitud de los vehículos de carga en función de pesos máximos, relación de potencia y vida útil; y la solidaridad de la cadena de valor en la determinación de las responsabilidades por las transgresiones a los principios contenidos en esta ley.

ARTÍCULO 3°: Servicios de transporte. Quedan comprendidos en el régimen de la presente ley, todos los servicios de transporte automotor de cargas y las actividades conexas con ellos, desarrollados en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, que incluyen:

- a) Tráfico Comunal, entendiéndose por tal el efectuado dentro de una misma comuna o municipio.
- b) Tráfico Intercomunal, que comprende el efectuado entre un municipio y otro u otros, y está sometido a la exclusiva fiscalización y competencia de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE.
- c) Tráfico con los Puertos de Jurisdicción Provincial, que comprende el realizado dentro del área portuaria como así también desde o hacia un puerto de jurisdicción provincial hacia cualquier comuna provincial; y que también está sometido a la exclusiva fiscalización y competencia de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE.
- d) Tráfico interjurisdiccional con otras Provincias o la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuando se realice conjuntamente con tráficocomunales y/o intercomunales.

ARTÍCULO 4°.- Registro. Es obligatoria la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, dependiente de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, de toda persona física o de existencia ideal que realice transporte o servicio de transporte de bienes o cosas, como actividad principal o accesoria en cualquiera de las categorías que establece esta ley, como así también los vehículos destinados a tal fin y los vehículos de cargas radicados en la Provincia de Buenos Aires. La inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas deberá ser renovada anualmente.

Los sujetos que realicen las actividades y/o que posean los vehículos descriptos en este artículo deberán, sin perjuicio de las demás exigencias que establezca la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, al inscribirse y al renovar la inscripción, aportar a su legajo al menos los siguientes datos esenciales: categoría bajo la cual se inscribe, de acuerdo con lo establecido por el artículo 5°, constitución de la empresa, parque móvil e infraestructura de mantenimiento, de resguardo, comercial y de servicios que posee su emprendimiento, declaración jurada del pago de aportes y contribuciones a leyes



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

previsionales, constancias otorgadas por la obra social del gremio respectivo del cumplimiento de las obligaciones de aportes y contribuciones, y constancias del pago de las obligaciones fiscales, incluyendo la copia de la declaración jurada del impuesto a las ganancias. También deberán declarar la nómina de fleteros que han prestado servicios para ellos en el último año previo a la inscripción y a cada renovación anual. Respecto de los vehículos, deberán aportar certificado de dominio, pago del impuesto automotor y pólizas de seguros al día.

El Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires podrá incorporarse al Registro Único del Transporte Automotor normado por la Ley Nacional Nº 24.653 y su reglamentación. A tal efecto, sin perder su autonomía y propia capacidad informativa, podrá unificarse con el registro nacional a efectos de garantizar una instancia única de tramitación en beneficio de la economía de los transportistas. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE podrá celebrar además los convenios con entidades representativas del sector que estime pertinentes a la simplificación, unificación y agilización de los trámites registrales para los transportistas de la Provincia de Buenos Aires, estableciendo al efecto los conceptos inherentes a la cobertura económica de los costos de articulación de dichas acciones de recepción de trámites, información, sistematización y acreditación de los inscriptos.

Asimismo, en función del objetivo de propender a la uniformidad y simplificación de los trámites registrales que persigue la presente ley, y sin perjuicio de la categorización específica en función de la carga transportada establecida en la presente ley, las inscripciones en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires se formalizarán también de acuerdo a las categorías de Transportista de Carga Masiva o a Granel (TCMG), Transportista de Carga Peligrosa (TCPg), Transportista de Carga Fraccionada (TCF), Transportista de Carga Propia (TCP) y Transportista de Tráficos Especiales (TTE), de acuerdo con las definiciones que respecto de cada una contiene el artículo 14 del Anexo I del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nº 1.035 de fecha 14 de junio de 2002; pudiendo los solicitantes inscribirse en una (1) o más categorías.

ARTÍCULO 5º.- Categorías. Los transportadores por automotor de cargas serán clasificados en tres (3) categorías:

- a) Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC).
- b) Transportista Individual o Fletero (TIF).
- b) Transportista Privado o de Carga Propia (TCP).

ARTÍCULO 6º.- Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC). Es Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) la persona física o de



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

existencia ideal que realiza transporte para terceros contratando al efecto a Transportistas Individuales o Fleteros (TIF).

En el caso que la Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) contare además con vehículos de carga propios, el porcentaje de Transportistas Individuales o Fleteros (TIF) contratados por la misma no podrá exceder del cincuenta por ciento (50%) del total de vehículos empleados en el término de un (1) año, a contar desde la inscripción en el Registro Público del Transporte de Cargas y su primera renovación, y en lo sucesivo, entre cada una de éstas.

El flete que libremente se pactare entre la Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) y el Transportista Individual o Fletero (TIF), no podrá ser inferior al límite mínimo tarifario que periódicamente fije la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE y que garantiza la cobertura de los costos operativos básicos de la actividad.

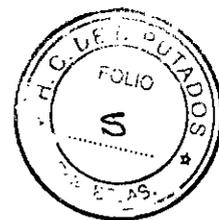
La Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) sólo podrá contratar, para la realización de tráficos comunales o intercomunales en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, a Transportistas Individuales o Fleteros (TIF) inscriptos en el Registro Público de Transporte de Cargas que lleva la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE.

La Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) es solidariamente responsable por las transgresiones a la presente norma en que incurrieren tanto sus dependientes como los Transportistas Individuales o Fleteros (TIF) por ella contratados.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE reglamentará los requisitos y documentación pertinentes para acreditar los extremos contemplados en el presente artículo, y además los atinentes a condiciones de capacidad y solvencia, para proceder a la inscripción del solicitante en la categoría de Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) en el Registro Público de Transporte de Cargas.

ARTÍCULO 7º.- Transportista Individual o Fletero (TIF). Es Transportista Individual o Fletero (TIF) toda persona física o de existencia ideal propietaria de autovehículo que transporte cargas en ese vehículo por cuenta de terceros mediante el cobro de fletes en base a tarifas.

En el caso que el Transportista Individual o Fletero (TIF) contratare a otro para el transporte de mercancías producto de convenio entre el primer transportista y un dador de cargas o agencia, aunque sea de forma ocasional o contingente, deberá inscribirse, en la siguiente renovación del Registro Público de Transporte de Cargas, como Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC), informando en esa ocasión a la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE de lo requerido por el segundo párrafo del artículo 6º. El contrato que celebren ambos transportistas, deberá respetar el límite mínimo tarifario básico que periódicamente y para cada tipo de carga fije la AGENCIA



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

PROVINCIAL DEL TRANSPORTE y que garantiza la cobertura de los costos operativos básicos de la actividad.

ARTÍCULO 8º.- Transportista Privado o de Carga Propia (TCP). Es Transportista Privado o de Carga Propia (TCP) el que es propietario de autovehículos afectados al uso y transporte propios, no pudiendo efectuar transporte para terceros bajo ninguna modalidad ni aun en forma ocasional, salvo que se lo habilite en forma especial, excepcional y temporalmente acotada, por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE.

ARTÍCULO 9º.- Tipificación. En caso de duda para la tipificación de una actividad de transporte de cargas dentro de alguna de las definiciones establecidas en los artículos 6º, 7º y 8º, la Autoridad de Aplicación hará prevalecer las correspondientes al artículo 6º por sobre las del artículo 7º, y éstas por sobre la del artículo 8º.

ARTÍCULO 10.- Responsabilidad. Los transportistas y los dadores o tomadores de cargas serán responsables de las transgresiones de las normas de transporte de este ordenamiento, de acuerdo con las respectivas tipificaciones y las sanciones correspondientes establecidas en el régimen de penalidades de la presente ley.

La fiscalización por parte de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE se extenderá en las formas privadas del transporte de cargas para prevenir y asegurar su observancia y se establecerán los distintivos, documentos y demás recaudos necesarios a tal fin.

ARTÍCULO 11.- Licencia para vehículos. Ningún vehículo de transporte de cargas radicado en la Provincia de Buenos Aires podrá afectarse al tráfico sin la previa obtención de su licencia dentro de una de las categorías del artículo 5º, que sólo otorgará la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, previa comprobación de que el vehículo reúna las condiciones necesarias para el servicio, características de carrozado, equipamiento, peso, vida útil y potencias establecidas en el régimen legal de cargas para su categoría, y en las regulaciones y disposiciones complementarias o convenios especiales en su caso.

No pueden establecerse en el ámbito bonaerense, al margen de la presente ley, otros registros o inscripciones de transportadores de cargas ni de unidades del autotransporte de cargas, siendo ésta la única inscripción válida para el ejercicio de la actividad.

Con la expedición de la licencia y la inscripción del vehículo de cargas en el Registro Público de Transporte de Cargas, la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE determinará los servicios y condiciones prestacionales apropiadas a las características y



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

condiciones de la unidad y a las necesidades de transportación provinciales y la política estratégica trazada en función del plan contemplado en el artículo 13, pudiendo consultar al efecto al ENTE REGULADOR DE LA VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (VTV).

ARTÍCULO 12.- Estaciones centralizadoras. No podrán establecerse estaciones centralizadoras de servicios de cargas sin la previa habilitación de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, la que deberá fijar los requerimientos específicos en cuanto a las instalaciones para dichos servicios, comodidades para los usuarios y régimen de funcionamiento y tarifas, previa opinión de los municipios afectados sobre el proyecto sometido a aprobación provincial.

Las instalaciones deberán contar como mínimo con: sanitarios, duchas, comedor, oficinas para las entidades gremioempresarias y sindicales del sector transportista y para la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE y para otras dependencias u organismos provinciales, balanza pública, depósitos, salas de espera, dependencias con servicios públicos de comunicaciones, atención al público y playas de estacionamiento y accesos. Si se tratare de adaptación de edificios existentes, para posibilitar su habilitación se atenuarán estas exigencias hasta el mínimo compatible con las necesidades del servicio y de los usuarios.

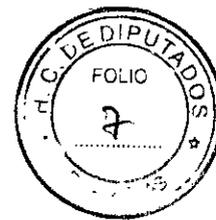
La habilitación del funcionamiento de dichas estaciones implicará su utilización por todos los servicios de autotransporte de cargas que determine la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, en las condiciones que hubiere fijado. Las empresas de transporte de cargas sólo podrán utilizar las estaciones centralizadoras habilitadas.

A tal efecto, la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE llevará el Registro de Estaciones Centralizadoras de Servicios de Cargas, como capítulo del Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires.

A los efectos de la jurisdicción concurrente de autoridades comunales y provinciales, las calles de acceso a las estaciones para servicio de cargas serán declaradas complementarias del camino provincial.

ARTÍCULO 13.- Redes de transporte. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE propenderá a la conformación de redes de transporte de cargas, fomentando el multimodalismo, la economicidad en el movimiento de la producción provincial, la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental, la equidad en el desarrollo geográfico y la preservación carretera. A tal efecto, el plan estratégico de desarrollo del transporte automotor de cargas que la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE elabore contendrá:

- a) El establecimiento de centralidades por regiones productivas, a través de las cuales se fiscalizarán las condiciones de las cargas y de los vehículos en origen,



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

los instrumentos contractuales, los seguros y demás documentación exigida por las normas reglamentarias.

- b) La categorización de las rutas y caminos, en una doble dimensión, y previo dictamen acerca de las condiciones de tránsito, estado de conservación y características constructivas de la DIRECCIÓN DE VIALIDAD de la Provincia de Buenos Aires:
1. Rutas y caminos aptos para la circulación prioritaria de vehículos de transporte de cargas (vías de carga) y rutas y caminos aptos para la circulación prioritaria de vehículos particulares de pasajeros (vías de pasajeros).
 2. Respecto de los primeros, rutas y caminos primarios (vías primarias de carga) y rutas y caminos secundarios (vías secundarias de carga).
 3. También deberán establecerse los accesos a los puertos, estaciones centralizadoras y complejos logísticos, los que serán de libre tránsito para todos los vehículos de transporte de cargas, sin distinción.
- c) La categorización de los vehículos de cargas, considerando su potencia, su peso, su capacidad de carga y almacenaje, su relación peso/potencia, su kilometraje, su estado general de chasis, carrocería, rodamiento y elementos de seguridad activa y pasiva. De acuerdo con esa clasificación, se establecerá qué tipo de vehículos resultan aptos para transitar las vías primarias de carga, y cuáles no resultan aptos y por tanto deben circular por las vías secundarias de carga; así como los pesos máximos admisibles de acuerdo a las características particulares de cada unidad. Al efecto de las categorizaciones contempladas en este inciso, requerirá dictamen DEL ENTE REGULADOR DE LA VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (VTV).
- d) Considerando las centralidades y las vías primarias y secundarias de carga, así como los vectores de tendencia de movilidad de las mercancías transportadas y los principales centros generadores y atractores de cargas, se establecerá la red caminera de cargas, la cual será considerada en forma integrada al momento de evaluarse las inversiones en obras y la dinámica de mantenimiento.

ARTÍCULO 14.- Pautas de circulación. En las rutas que la Autoridad de Aplicación declare como "vías de pasajeros" y "vías primarias de carga" los vehículos de transporte de carga deberán circular a una velocidad obligatoria de entre setenta y cinco kilómetros por hora (75 km/h) y ochenta kilómetros por hora (80 km/h), en las partes del trazado en las que la velocidad autorizada para automóviles particulares admita una máxima de ciento diez kilómetros por hora (110 km/h) y cuando las condiciones climáticas y de visibilidad sean óptimas.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

En las rutas declaradas "vías de pasajeros" y "vías primarias de carga" estará prohibido el sobrepeso entre vehículos de carga.

CAPÍTULO II

UTILIZACIÓN Y EJERCICIO

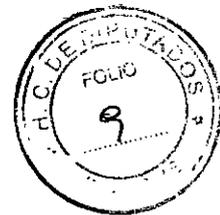
ARTÍCULO 15.- Obligación de transportar. Los transportistas deberán recibir conforme al Código de Comercio, leyes y reglamentos vigentes para el transporte, y de acuerdo con las categorías y aptitudes que establezca la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE de conformidad con lo previsto en el artículo 13 inciso c), toda la carga que se le entregue para su transporte con arreglo a tarifa, respetando el límite mínimo tarifario básico que para cada tipo de carga, y en relación con los kilómetros a recorrer en cada servicio, periódicamente fije la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE como estructura de costos neta de ganancias ajustada a la necesidad de garantizar que cada operación de transporte de cargas que se realice no resulte deficitaria, y permita cumplir con las obligaciones de seguridad, laborales e impositivas que pesan sobre la actividad.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, previa opinión de las Comisiones Asesoras de Cargas, podrá establecer un régimen de prioridades para el transporte de determinadas mercancías por razones de emergencia, fuerza mayor o interés público, y por un período temporalmente acotado.

ARTÍCULO 16.- Requisitos. Todo el que realice operaciones de transportes en el ámbito de la presente ley debe ajustarse a los siguientes requisitos:

a) Exponer al público en los lugares de contratación y estaciones centralizadoras, las pautas tarifarias completas y los límites mínimos tarifarios que para cada tipo de carga y kilometraje a recorrer establezca la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE con la asistencia de las respectivas Comisiones Asesoras de Cargas.

b) Informar trimestralmente o a su requerimiento y con fines estadísticos (artículo 2º, inciso j, de la presente ley), a la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, acerca de todas las operaciones de transporte realizadas, su distancia y duración, su origen y destino, los dadores y receptores de cada carga, la identificación de los vehículos utilizados y de su personal de conducción, las características de la carga transportada y la tarifa aplicada en cada una de ellas. Dicha información será remitida a la dirección central o a las oficinas de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE en estaciones centralizadoras, e ingresada en el sistema informático que ésta implemente y determine.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

c) Inscribirse en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires que lleva la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, y renovar anualmente esa inscripción, aportando en cada caso la información que se le solicite en forma fehaciente y fidedigna, y la documentación de respaldo correspondiente, así como comunicar al mencionado Registro, en un breve plazo de producidas que determinará la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, las altas, bajas y modificaciones estructurales de los vehículos afectados al transporte con sus pertinentes certificados de transferencia, de desguace o de Verificación Técnica Vehicular (VTV), y con las limitaciones contenidas en el Artículo 68º; así como las altas y bajas producidas en la nómina del personal, aportando la documentación laboral y previsional correspondiente, y los cambios de domicilio, apertura de sucursales y cambios societarios.

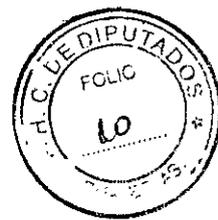
d) Cumplir con la normativa de tránsito y seguridad vial, exigiendo y posibilitando la capacitación profesional de los conductores, la especialización del transporte de sustancias peligrosas, la realización de los exámenes psicofísicos pertinentes, y verificando que el tipo de vehículos a emplear en el transporte se condiga con las capacidades determinadas por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE con el dictamen del ENTE REGULADOR DE LA VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (VTV), de acuerdo con lo previsto en el párrafo 3º del artículo 11 y en el inciso c) del artículo 13 de la presente ley. Respecto del personal en relación de dependencia, deberá asimismo soportar económicamente los costos correspondientes a los servicios de capacitación y de examinación psicofísica, así como las tasas o gravámenes que pesen sobre ellos.

e) Cumplir, respecto del personal en relación de dependencia, todos los requerimientos contenidos en la normativa laboral, previsional y de seguridad en el trabajo. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE reglamentará los extremos relativos a jornada de trabajo y períodos de descansos obligatorios durante la conducción y entre viajes de transporte.

f) Respetar, en el empleo de vehículos para las operaciones de transporte de carga, la proporción máxima anual establecida en el párrafo 2º del artículo 6º de la presente ley.

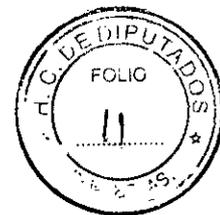
g) Exhibir para circular o para realizar cualquier trámite, solamente la siguiente documentación:

1. Constancia de inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires.
2. Constancia de realización de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), con la correspondiente categorización para el transporte de determinada carga, determinado kilaje y por determinadas rutas y caminos, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 3º del artículo 11 y en el artículo 13 de la presente ley.
3. Licencia de conducir y la habilitación profesional contemplada en el inciso i) del artículo 2º de la presente ley.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

4. Carta de porte o guía minera, para el caso de los transportes contemplados en la Ley N° 13.312. En esos casos, la guía minera deberá confeccionarse por quintuplicado, al igual que la carta de porte; el original quedará en poder del productor minero, el duplicado se entregará al transportista acompañando la carga, el triplicado quedará como constancia para el destinatario, el cuadruplicado será remitido a la Autoridad Minera de la Provincia de Buenos Aires dentro del plazo de su vigencia, y el quintuplicado quedará en poder de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, al momento de la verificación de pesos y dimensiones, de conformidad con lo establecido por los artículos 11, 12 y 13 de la presente ley.
 5. Cédula de identificación del automotor.
 6. Constancia de contratación y vigencia de los seguros obligatorios.
 7. En los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia.
 8. En caso de prestar servicios como Transportista Individual o Fletero (TIF) para una Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC), el pertinente contrato.
 9. En los casos en que el tránsito requiera de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.
 10. En los casos en que la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE autorizare el empleo de vehículos con dimensiones mayores a las genéricamente permitidas, el correspondiente documento que acredite esa autorización.
- h) No transportar pasajeros en los vehículos de carga. En ningún caso podrán llevarse personas en la bodega o sobre la carga.
- i) Acondicionar y estibar adecuadamente la carga. No incluir sustancias perjudiciales a la salud en un mismo habitáculo, con animales, vegetales y con mercadería de uso humano.
- j) Rechazar los bultos no rotulados cuando deban estarlo. Si los mismos contienen sustancias peligrosas y están identificadas reglamentariamente, la responsabilidad por eventuales daños o sanciones es exclusiva del dador de la carga.
- k) Abstenerse de transportar las mercaderías que por su tamaño, peso, forma u otras características no deban ser transportadas por automotor, salvo autorización especial de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE; los objetos que legalmente sólo pueden ser transportados por correo; y los que específicamente hayan sido prohibidos por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE u otra autoridad competente.
- l) Reconocer los carnets y credenciales de los funcionarios e inspectores de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE y permitir que éstos viajen en un número no mayor de uno (1), así como trasladar sin cargo las encomiendas oficiales que remita el mencionado organismo.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

m) Atender sin demora cualquier queja y observación que se le dirija respecto al servicio o al proceder de sus empleados y contratados.

ARTÍCULO 17.- Carta de porte. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE reglamentará los requisitos que, para cada tipo de carga, deberá contener la carta de porte, así como su implementación electrónica desde las estaciones centralizadoras y las obleas de seguridad que habrán de adherirse a los ejemplares cuando se dispusiere de mecanismos públicos de verificación de pesaje, de conformidad con lo establecido por los artículos 11, 12 y 13 de la presente ley.

Sin perjuicio de la reglamentación a la que alude el párrafo precedente, la carta de porte será confeccionada en cinco (5) ejemplares por el transportista o por el dador de cargas, en caso de que el transportista fuere Transportista Individual o Fletero (TIF), de acuerdo con el modelo-formulario que publique la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, debiendo contener las siguientes indicaciones básicas:

- a) Nombre, domicilio y categoría del transportista y número de inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires. En el caso de que se tratare de un Transportista para Terceros o Fletero contratado por una Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC), también el nombre, domicilio y número de inscripción de la agencia que lo contrata.
- b) Nombre y domicilio del cargador.
- c) Nombre y domicilio del destinatario si la carta de porte no fuere al portador.
- d) Lugar de procedencia y destino de la carga y propietario o consignatario de la misma.
- e) Designación de las mercaderías, su calidad específica, peso, medidas o números de bultos, sus marcas o signos exteriores y si estuviesen embaladas, la clase de embalaje.
- f) El plazo y las rutas del transporte para los casos en que éstas se pudieren convenir. En esos casos, las rutas de transporte deberán respetar la categorización en vías primarias y secundarias de cargas establecida en el artículo 13 de la presente ley, de acuerdo con el tipo de vehículo y su certificado de aptitud de acuerdo con las capacidades determinadas por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE con el dictamen del ENTE REGULADOR DE LA VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (VTV).
- g) En caso que se realice transporte sucesivo deberá constar en la carta de porte la autorización del cargador para efectuarlo, así como los recorridos respectivos.
- h) Tarifa aplicada, la que deberá ser siempre superior al límite mínimo tarifario básico que corresponda en función de la categoría de transportista, el tipo de carga y la distancia del viaje.
- i) Valor declarado de los efectos despachados.
- j) Las observaciones o reservas acerca del estado de las mercaderías o de su embalaje.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

k) Las convenciones especiales del transporte, si las hubiere. Asimismo, la empresa y el cargador podrán agregar a estos documentos cualquier otra indicación que estimen conveniente.

En ningún caso podrá transportarse carga alguna sin los documentos acreditativos de la misma. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE podrá determinar, con carácter restrictivo y acotado a los Transportistas de Carga Propia (TCP), en qué casos la carta de porte podrá ser reemplazada por remito. La prueba del carácter propio de las cargas está a cargo de los transportadores privados.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE reglamentará las condiciones adicionales que debe reunir la documentación acreditativa de los contratos de ejecución continuada y de los contratos de transporte multimodal.

ARTÍCULO 18.- Seguros. Todo el que realice operaciones de transporte debe contar con los seguros que se detallan a continuación, para poder circular y prestar servicios.

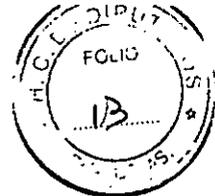
La responsabilidad del transportista empieza con la recepción de la mercadería, y finaliza con su entrega al consignatario o destinatario.

a) De responsabilidad civil: hacia terceros transportados o no, en las condiciones exigidas por la normativa del tránsito.

b) Sobre la carga: únicamente mediando contrato de transporte, debiéndose indicar en la póliza los riesgos cubiertos. El seguro será contratado por el remitente o dador de cargas, quien entregará al que realiza la operación de transporte antes que la carga, el certificado de cobertura reglamentario con inclusión de la cláusula eximente de responsabilidad del transportista.

ARTÍCULO 19.- Límite mínimo tarifario básico. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE fijará periódicamente, al menos una vez cada seis (6) meses, el límite mínimo tarifario básico para los diferentes tipos de carga y en función de la distancia, por debajo del cual está prohibida la celebración de contrato de transporte de cargas.

El límite mínimo tarifario básico expresará la estructura de costos general del servicio de transporte de cargas, incluyendo en ella tanto los costos fijos como los variables y los componentes arancelarios e impositivos que gravan todos los aspectos de la actividad, de forma tal que su respeto implica la garantía básica e indispensable de sostenibilidad, mientras que por debajo de su expresión, se presume que para la prestación del servicio se están violando todas o algunas de las condiciones legales (fiscales, laborales, previsionales, ambientales o de seguridad) exigidas por el ordenamiento vigente. Por tal razón, el límite mínimo tarifario básico no contemplará el beneficio empresario ni ningún concepto que pueda equipararse con aquél, representando un excedente calificable como ganancia. En el caso de los transportistas individuales, es decir, aquéllos que son



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Transportistas Individuales o Fleteros (TIF) y que cuentan con un solo vehículo con el que trabajan en forma personal, la estructura de costos incorporará los componentes salariales correspondientes a un conductor en relación de dependencia de la misma rama de actividad.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE generará un sistema permanente de monitoreo de precios en el mercado y de comparación con referencias internacionales, así como un mecanismo consistente de contabilidad regulatoria; y establecerá el límite mínimo tarifario básico por tonelada y por kilómetro, de acuerdo con la siguiente categorización:

a) Por tipo de carga:

1. Producción agrícola.
2. Ganado en pie.
3. Materiales para la construcción.
4. Combustibles y otras cargas peligrosas.
5. Cargas generales.
6. Sustancias alimenticias y frigoríficas.
7. Cualquier otra categoría que establezca la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE en función de sus particularidades específicas y económicas.

En caso de que un mismo vehículo transporte carga correspondiente a dos (2) o más categorías, se aplicará el límite mínimo tarifario básico correspondiente al tipo de carga según el cual sea más elevado.

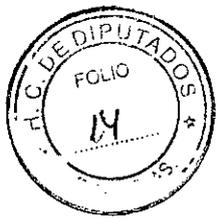
b) En función de la distancia:

1. Logística urbana, suburbana y metropolitana: Hasta cien (100) kilómetros.
2. Media distancia: De ciento uno (101) a cuatrocientos (400) kilómetros.
3. Larga distancia: De cuatrocientos uno (401) kilómetros en adelante.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE establecerá el límite mínimo tarifario básico para cada tipo de carga y en función de la distancia, previa reunión de asesoramiento e información con la respectiva Comisión Asesora de Cargas.

Para ambas categorías de transportadores, tanto la Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) como el Transportista Individual o Fletero (TIF), se considerarán como componentes que obligatoriamente integran la estructura tarifaria mínima y básica, los costos administrativos y los costos laborales y específicos del transporte (capacitación y exámenes) propios del personal en relación de dependencia.

Respecto de ambas categorías se incluirá además la consideración a la amortización de los bienes de capital y los costos de renovación de parque móvil.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Una vez establecido el límite mínimo tarifario básico, la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE dará adecuada publicidad y difusión a los correspondientes valores. Los participantes de las Comisiones Asesoras de Cargas informarán a sus respectivos representados, y los transportistas y las estaciones centralizadoras los harán públicos a través de la colocación de cartelería en lugares visibles de sus predios y en sus portales electrónicos.

CAPÍTULO III

POLICÍA DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 20.- Fiscalización y Control del Transporte. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE ejercerá el contralor de todos los medios y servicios del transporte de cargas y fiscalizará el cumplimiento de la presente ley y demás disposiciones que se dicten en el futuro, pudiendo delegar en autoridades provinciales y municipales la verificación de infracciones a las leyes y reglamentos del transporte y la fiscalización de los aspectos o situaciones que considere pertinentes, sensibles o relevantes. A tal efecto, las atribuciones delegadas a las autoridades municipales deberán estar expresamente pautadas por el respectivo convenio, en el cual se establecerá además el régimen de capacitación del personal de inspección, de auditorías por parte de la Autoridad de Aplicación, de asistencia a ésta por parte del Municipio en otras tareas de fiscalización y control del transporte de cargas, de información y de remisión de las actas de infracción, de distribución del producido económico por la aplicación de multas para soportar los costos de inspección, así como toda circunstancia relevante para un mejor cumplimiento de los objetivos de esta ley y un más eficaz y uniforme servicio de fiscalización y control.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE y las autoridades delegadas, están autorizadas para requerir el auxilio de la fuerza pública que bajo su exclusiva responsabilidad deberá serle prestado sin demora, a los fines precedentemente citados.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE está asimismo facultada para requerir de los transportadores cuanto dato e información necesite para el ejercicio de sus funciones y el cumplimiento de sus fines. Éstos deberán facilitarle en toda forma las investigaciones e inspecciones que aquélla efectúe, teniendo sus funcionarios libre acceso a los vehículos, instalaciones fijas y demás dependencias y archivos.

ARTÍCULO 21.- Comisiones Asesoras para el Transporte de Cargas. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE deberá implementar Comisiones Asesoras para el Transporte de Cargas, las que serán integradas por un representante titular y otro suplente de cada una de las entidades sectoriales que agrupan a los transportadores de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

cargas, las que agrupan a los usuarios, los gremios representativos del sector y cualquier entidad, gubernamental o no, con incumbencia o competencia en la materia que trata la respectiva comisión. Los representantes ante cada comisión cumplirán sus funciones con carácter "ad honórem".

Las mencionadas comisiones asesoras se distribuirán por el tipo de servicio a prestar, creándose para el transporte de la producción agrícola, ganado en pie, materiales para la construcción, combustibles y materiales peligrosos, cargas generales, sustancias alimenticias y frigoríficas y cualquier otra categoría que establezca la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE en función de sus particularidades específicas y económicas.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE dictará la reglamentación para el funcionamiento de las Comisiones Asesoras para el Transporte de Cargas, debiendo prever, además de un ágil mecanismo de convocatoria, al menos dos (2) reuniones por año, con una diferencia de seis (6) meses entre una y la otra, de conformidad con lo establecido en el artículo 19.

Los compromisos asumidos por la unanimidad de los representantes del sector privado en el marco de las Comisiones Asesoras para el Transporte de Cargas, una vez incorporados al ordenamiento positivo por acto administrativo aprobatorio de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, pasan a guardar el carácter de obligatorios para todos los transportistas, usuarios y gremios del sector.

ARTÍCULO 22.- Sumario y sanción. Las violaciones a las disposiciones del régimen legal del transporte de cargas, serán sumariadas y sancionadas por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE de acuerdo con el Régimen de Penalidades del Capítulo IV de la presente ley.

CAPÍTULO IV

RÉGIMEN DE PENALIDADES

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 23.- Solidaridad. El transportista, el dador y el tomador de cargas son solidariamente responsables por las infracciones que la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, o la autoridad en quien ella hubiere delegado la fiscalización y el control en virtud de lo previsto en el artículo 20, hubiere detectado y sancionado como violatorias al régimen legal del transporte de cargas.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La solidaridad establecida en la presente norma con carácter general no será aplicable a los casos en que por la índole del tipo infraccional, la acción sea imputable en forma exclusiva al transportista o al dador o al tomador de cargas, o a cada uno por separado. Los casos en los que rige la solidaridad están expresamente contemplados en la casuística de la presente ley.

ARTÍCULO 24.- Sanciones. Quienes realicen transporte automotor de cargas e incurran en infracciones al presente régimen legal serán pasibles de las siguientes penalidades:

a) Multa, la que se gradúa en Unidades de Sanción Económica (USEs), cada una de las cuales equivale al valor de CIEN (100) litros de gasoil al precio de venta al público de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Sociedad Anónima en la ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires. La conversión a moneda corriente se efectuará al momento del pago.

b) Suspensión temporaria de la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, como accesoria.

c) Prohibición temporaria para el dador y/o el tomador de cargas solidariamente responsable/s, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya constatado la infracción, como accesoria.

d) Cancelación definitiva de la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, como principal o accesoria. En el caso de las empresas, la sanción de cancelación definitiva será extensible a los socios y, de conformidad con lo establecido en el Artículo 59 de la Ley Nº 19.550 (t.o. 1984) y sus modificaciones, a sus administradores y representantes.

e) Prohibición definitiva para todos los dadores y/o tomadores de cargas de la Provincia de Buenos Aires, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya cancelado la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, como accesoria de la anterior.

ARTÍCULO 25.- Ejecución y aplicación de las multas. Las multas aplicadas por infracción a la presente, una vez consentidas y ejecutoriadas tramitarán por el procedimiento de la vía del apremio. El importe recaudado por tal concepto ingresará al Fondo Provincial del Transporte creado por Ley 11.126, en una sub-cuenta que al efecto determine el Poder Ejecutivo, la que será utilizada por la Autoridad de Aplicación prioritariamente para sufragar los costos del personal de inspección y sumariante y su capacitación, el respectivo equipamiento, los operativos de fiscalización, las auditorías de las funciones delegadas de acuerdo con lo previsto por el artículo 20, y la realización de los estudios, determinaciones y categorizaciones previstos en la presente ley.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

ARTÍCULO 26.- Reincidencia. Serán considerados reincidentes, a los efectos de esta reglamentación, las personas físicas o jurídicas que, habiendo sido sancionadas por una falta, incurran en otra dentro del término de un (1) año, a contar de la fecha en que quedó firme la resolución condenatoria anterior.

En los casos de reincidencia o concurso de infracciones, podrán según los casos incrementarse de dos (2) a cinco (5) veces los topes establecidos en el presente capítulo. En tales supuestos, podrá asimismo disponerse, sin perjuicio de la multa aplicada, la suspensión temporaria de la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, la que no podrá exceder de ciento veinte (120) días corridos.

En caso que la reincidencia involucrare al mismo transportista y al mismo dador o al mismo tomador de cargas, a las consecuencias enunciadas en el párrafo precedente se agregará la prohibición temporaria para éste o éstos de contratar cualquier servicio de transporte durante el mismo plazo en que rija la suspensión temporaria de la inscripción de aquél en el Registro Público de Transporte de Cargas.

Si la reiteración de infracciones guardare una frecuencia o gravedad tales que permitiere a la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE inferir de la misma una habitualidad indicativa de comportamiento marginal o contrario a las reglas de la competencia, o al cuidado del ambiente, o a la preservación de la salubridad pública o de la seguridad y/o de la infraestructura vial, podrá disponerse la cancelación definitiva de la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires como sanción principal o accesoria. Dispuesta ésta, la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE comunicará a los dadores y a los tomadores de cargas de la prohibición definitiva de contratar servicios de transporte con la persona física o jurídica a la que se le ha cancelado la inscripción registral.

ARTÍCULO 27.- Extinción de la acción y prescripción. Cuando se tratare de faltas de las que resultaren responsables directos las personas de existencia física, la acción y la pena se extinguen por la muerte del infractor o sancionado y por la prescripción.

La acción prescribe a los dos (2) años de cometida la falta. La pena, excepto la cancelación o la suspensión de la inscripción registral, se prescribe a los dos (2) años de dictada la resolución definitiva.

Las prescripciones de la acción y de la sanción se interrumpen por la comisión de una nueva falta.

ARTÍCULO 28.- Concurso de infracciones. Si las infracciones cometidas fueren varias, se aplicarán sumadas las multas que correspondan a cada una de ellas, acumulándose además a ellas, cuando proceda, la aplicación de la sanción de suspensión temporaria o



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

caducidad definitiva de la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires.

ARTÍCULO 29.- Paralización y retención preventiva. Las medidas precautorias de paralización del servicio y/o del vehículo de transporte y de retención preventiva del vehículo se aplicarán por motivos vinculados a la seguridad en el tránsito y transporte, a la preservación de la salud pública, del medio ambiente y/o de la infraestructura vial, de acuerdo con los principios rectores del presente régimen establecidos en el artículo 30; y serán siempre accesorias a la pena de multa.

La paralización del vehículo se producirá por parte de la autoridad interviniente en cualquier lugar del territorio de la provincia, en el momento en que se detectare el peligro presente o inminente a los bienes jurídicos mencionados, y sólo cesará una vez labrada el acta de infracción y procedido el transportista a enmendar las causas que provocaban dicho peligro. Si las causas de la paralización no pudieren ser enmendadas en el tiempo en que esté habilitado el operativo que las detectó, o en un plazo máximo de VEINTICUATRO (24) horas, se procederá a la retención preventiva del vehículo, en el predio o corralón más próximo que se encontrare disponible, por el tiempo que determine la Autoridad de Aplicación a los efectos preventivos y correctivos, y siempre hasta tanto el infractor, a su costo, disponga de los medios para remover sin peligro la unidad retenida.

Sin perjuicio del criterio operativo que apliquen las autoridades de contralor en el momento de la verificación de las anomalías infraccionales que generen peligro cierto o inminente, de las instrucciones que por protocolo procedimental emita a sus agentes y delegados la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE y de las previsiones contenidas en la casuística del presente régimen, siempre deben paralizarse los vehículos que presenten:

- a) exceso de peso total respecto de los máximos admitidos;
- b) exceso de peso por eje un VEINTE POR CIENTO (20%) superior a los máximos legal o reglamentariamente admitidos;
- c) falta de relación de peso-potencia un VEINTICINCO POR CIENTO (25%) inferior al mínimo legal o reglamentariamente admitido para cada categoría de vehículos;
- d) ausencia, o la circunstancia de encontrarse total o parcialmente vencida en su vigencia, de la documentación acreditativa de la inscripción en el Registro Público de Transporte Automotor de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, de la revisión técnica del vehículo, y de la licencia de conducir y la habilitación profesional del conductor, así como la exigida por el Artículo 14º del Decreto N° 4.460/91;
- e) falta de acondicionamiento correcto de la carga, o de su precintado cuando correspondiere, o el transporte de carga en contenedores, envases, bodegas o recipientes inadecuados, o la disposición de diferentes cargas de modo que genere peligros



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

presentes o potenciales a la salud, y cualquier otra anomalía de la carga violatoria de la seguridad en el transporte y tránsito, la salubridad y el medio ambiente;

f) dimensiones excedidas de las máximas legal o reglamentariamente admitidas para circular, sin que se contare con la respectiva y especial autorización de la Autoridad de Aplicación.

ARTÍCULO 30.- Normas supletorias y reglamentarias. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE podrá dictar normas supletorias a la casuística infraccional tipificada en el presente régimen, así como podrá reglamentar ésta para permitir una mayor eficacia preventiva, sancionatoria y correctiva, respetando los siguientes principios y objetivos de política del transporte:

a) Aseguramiento y fortalecimiento progresivo de la seguridad vial, y en general, resguardo a la seguridad de los terceros.

b) Preservación de la seguridad en el transporte, tanto respecto de las personas como de las cargas, garantizando condiciones dignas de trabajo y descanso del personal de conducción, y su idoneidad y capacidad específicas; y evitando la corrupción, deterioro, pérdida o desnaturalización de los efectos transportados.

c) Preservación del ambiente, propendiendo a minimizar las emisiones de la combustión de los motores y asegurando el más estricto cumplimiento de las normas de protección ambiental respecto del transporte de mercancías peligrosas.

d) Preservación de la infraestructura vial emplazada en el territorio de la Provincia de Buenos Aires, sea ésta de la órbita nacional, provincial o municipal, previniendo su deterioro o destrucción ocasionado por conductas violatorias o abusivas a los límites máximos admitidos para el transporte y la circulación; y propendiendo al empleo diferenciado de las superficies de rodamiento, facilitando las decisiones de inversión y las acciones de mantenimiento vial.

e) Garantía de condiciones equitativas para la actividad, asegurando la sostenibilidad económica de las operaciones de transporte de cargas, evitando conductas distorsivas de las tarifas por abuso de posición dominante, y asegurando que éstas mínimamente reflejen los costos básicos devenidos del cumplimiento de las obligaciones laborales concernientes a la seguridad, los derechos laborales y las imposiciones fiscales vigentes, y propendiendo como objetivo de política del transporte a la renovación y el empleo racional del parque móvil.

PROCEDIMIENTO



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

ARTÍCULO 31.- Promoción de la acción. La acción podrá ser promovida de oficio o por simple denuncia verbal o escrita formulada ante la autoridad competente. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE habilitará sistemas de acceso telefónico, de mensajería de texto y de correo electrónico para facilitar la denuncia de parte de particulares y de otros transportistas, y dará difusión amplia a los mecanismos de información e intercambio abiertos a la comunidad, estimulando el compromiso ciudadano con la seguridad en el tránsito y transporte en todo el territorio provincial, y propiciando la respuesta rápida en el camino y la enervación de situaciones flagrantes. Dichos servicios y acciones de difusión serán solventados mediante la sub-cuenta del Fondo Provincial del Transporte establecida en el artículo 25.

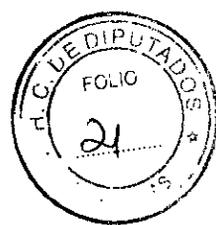
ARTÍCULO 32.- Remisión de las actas de infracción. En el supuesto de comprobarse una infracción, salvo disposición expresa en contrario, se redactará un acta conforme a lo establecido por el artículo 33 que, firmada por el funcionario interviniente y por los interesados, si así lo quisieren o pidieren, será elevada directamente para su tratamiento a la Autoridad de Aplicación, conjuntamente con los elementos comprobatorios de la falta, si los hubiere y fuera procedente.

En el caso de que el funcionario interviniente fuere agente de inspección de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, el acta de infracción será remitida al área de sumarios de su Dirección de Cargas en el plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas de labrada.

En caso de que el funcionario interviniente fuere personal policial o ejerciere sus funciones en virtud de convenio de delegación de acuerdo con lo establecido en el artículo 20, remitirá el acta de infracción a la Autoridad de Aplicación en el plazo de cinco (5) días corridos desde que ésta fuere labrada, o bien el plazo especialmente pactado en las condiciones particulares del convenio de delegación respectivo.

ARTÍCULO 33.- Acta de infracción. El funcionario que compruebe una infracción labrará un acta por duplicado en formularios especiales que a dicho fin proveerá la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, o en su defecto en hojas corrientes con idéntico detalle de aquéllos, que contendrá en lo posible, los elementos necesarios para determinar:

1. El lugar, fecha y hora de la comisión del hecho punible o de su constatación.
2. La naturaleza y circunstancias del mismo.
3. El nombre, documento y domicilio del conductor del vehículo y el nombre y/o razón social, documento y/o clave única de identificación tributaria (CUIT) y domicilio de la persona física o empresa de transporte para la que trabaja o Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) para la que presta el servicio de flete.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

4. Los mismos datos arriba consignados, respecto de la persona física o de existencia ideal que fuere dadora de la carga, de acuerdo con lo que consta en la carta de porte, o de no haberla, de lo que declarare al respecto del conductor del vehículo.
5. Si los hubiere, el nombre, documento y domicilio de los testigos que hubieren presenciado el hecho, y/o de quien hubiere denunciado la infracción a las autoridades, de conformidad con lo previsto en el artículo 31.
6. La disposición legal presuntamente infringida, sin que esa tipificación preliminar implique condicionamiento ulterior para la evaluación que realice el personal sumariante de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE.
7. El nombre, cargo y firma del o los funcionarios intervinientes.
8. La firma del conductor del vehículo y, en caso de realizarse el operativo de inspección en corralón o depósito, también del dador de carga o del responsable del predio o edificio inspeccionado. La falta de firma en los términos de este inciso no será causal de nulidad, debiéndose dejar constancia de los motivos de su ausencia.

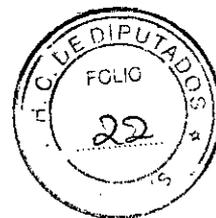
Al original del acta se le imprimirá el trámite previsto en el artículo precedente; la copia será entregada al presunto infractor.

ARTÍCULO 34.- Efecto del acta de infracción. Descargo. Notificación. La entrega de la copia del acta al presunto infractor tendrá los efectos legales de la notificación fehaciente de la infracción, y a partir de ese acto, y de la fecha de constatación que conste en el acta, éste dispondrá de quince (15) días hábiles administrativos para efectuar ante la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE el correspondiente descargo.

El descargo debe formularse siempre por escrito, guardar los requisitos establecidos en el artículo 33 del Régimen de Procedimiento Administrativo de la Provincia de Buenos Aires, y podrá presentarse personalmente en la oficina de sumarios de la Dirección de Cargas de la Autoridad de Aplicación, o bien ser cursado a ésta por carta documento o correo certificado, en cuyos casos se tomará como fecha de presentación e interposición la que conste en el sello fechador de la oficina de correos remitente.

En los casos en que la constatación se realizare por medios automáticos y/o electrónicos, y cuando la falta surgiere de actuaciones administrativas, auditorías o revisiones documentales, la notificación al presunto infractor deberá efectuarse por cédula o correo al domicilio que surja del Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, corriendo a partir del primer día hábil siguiente a la remisión de la misma, el plazo para formular descargo previsto en el primer párrafo del presente artículo.

ARTÍCULO 35.- Instrucción. Personal instructor sumariante. Aunque la simple comprobación de la falta por la autoridad competente hace plena fe, salvo prueba en



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

contrario, la Autoridad de Aplicación podrá, para mejor proveer y en atención a las circunstancias invocadas en el descargo cuando fueren atendibles, dictar las medidas pertinentes y que crea necesarias para esclarecer los hechos. Instruida la causa o vencido el plazo para formular descargo establecido en el artículo anterior, quedará concluido el sumario y la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE procederá a dictar resolución sancionatoria o absolutoria.

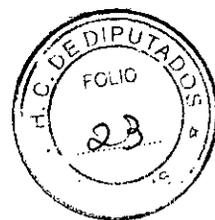
El personal instructor sumariante a cargo de la instrucción de la causa debe poseer título de abogado, y confeccionar y suscribir el informe propiciatorio fundado previo al proyecto de acto administrativo que elevare a la superioridad para el dictado de la pertinente resolución.

ARTÍCULO 36.- Informe de clausura de la instrucción. Clausurado el sumario, el instructor sumariante producirá un informe, que deberá contener:

- a) La relación circunstanciada de los hechos investigados.
- b) El análisis de los elementos de prueba acumulados, los que serán apreciados, según las reglas de la sana crítica.
- c) La calificación de la conducta del sumariado.
- d) Los antecedentes del o los sumariados que puedan tener influencia para determinar la mayor o menor gravedad de la sanción por el hecho imputado.
- e) Las disposiciones legales o reglamentarias que se consideren aplicables y, en su caso, la sanción que a su juicio corresponde aplicar.
- f) Toda otra apreciación que haga a la mejor solución del sumario.

ARTÍCULO 37.- Resolución. La resolución que dicte la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE deberá contener:

1. Lugar y fecha en que se dicta.
2. Nombre o razón social y demás datos del infractor.
3. Nombre o razón social y demás datos del dador o del tomador de cargas, en caso de que fuere responsable solidario por la infracción.
4. Análisis sintético de las constancias de autos y elementos de prueba.
5. Concurrencia en su caso de circunstancias atenuantes, agravantes o eximentes de punibilidad.
6. Cita de las disposiciones legales aplicables al caso.
7. Decisión, sancionando o eximiendo al infractor por la falta que se le imputa.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

8. Firma del Director Ejecutivo de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, que podrá delegarla en el Director Provincial de Transporte.

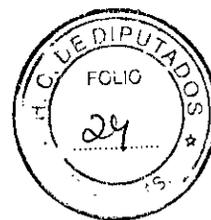
ARTÍCULO 38.- Recurso de revocatoria. Contra las disposiciones sancionatorias emitidas por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE podrá interponerse recurso de revocatoria dentro del término perentorio de diez (10) días hábiles administrativos, contados a partir del día siguiente a su notificación, acompañando el escrito de expresión de agravios.

Con el escrito que interponga recurso de revocatoria contra multas, deberá acompañarse la respectiva boleta que acredite el depósito del importe de la sanción, en la sub-cuenta del Fondo Nacional del Transporte normada en el artículo 25, requisito sin el cual no se admitirá la presentación del referido escrito.

El recurso de revocatoria será resuelto sin sustanciación por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, constituyendo decisión firme, concluyente de la vía administrativa, quedando entonces expedita únicamente la acción contencioso administrativa.

ARTÍCULO 39.- Pago voluntario. Cuotas y quitas. Todo imputado por un hecho, acto u omisión que se encuadrare liminarmente en infracción a las normas del presente régimen, siendo ésta pasible de la sanción de multa, podrá optar por el pago voluntario de sesenta por ciento (60%) del monto mínimo de las penalidades que para cada caso correspondieren, o de la suma de los montos mínimos respectivos en caso de concurso de infracciones. Dicho pago se efectivizará mediante depósito en la sub-cuenta del Fondo Provincial del Transporte normada en el artículo 25, en el plazo establecido para el descargo en el artículo 34. Una vez vencido dicho plazo o cuando la sanción aplicable fuere accesoria a las de suspensión provisoria o caducidad definitiva de la inscripción registral según correspondiere, o la infracción configurare reincidencia, se dará por decaído el derecho del imputado a este beneficio. Carecerá asimismo de ese derecho, el imputado cuya conducta encuadrare en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 26.

Si luego de la sustanciación del procedimiento sumario previsto en el presente régimen, se aplicaren sanciones de naturaleza pecuniaria, la Autoridad de Aplicación podrá establecer, fundadamente y de acuerdo a los criterios que establezca en función de la eficacia correctiva perseguida, que se proceda al pago en cuotas de la multa. También podrá establecer quitas de hasta el cuarenta por ciento (40%) del monto de la multa aplicada en caso de que el sancionado acatare la sanción y expresamente desistiera de recurrir la resolución condenatoria. De ese beneficio la Autoridad de Aplicación hará saber al interesado en la notificación de la resolución que imponga la multa.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

ARTÍCULO 40.- Pago de la multa. Una vez firme el acto que imponga pena de multa, de conformidad con lo previsto en el último párrafo del artículo 38, el infractor deberá abonarla dentro del término de diez (10) días hábiles desde su notificación. Si no abonare la multa en el plazo preestablecido, se iniciarán las acciones previstas en el artículo siguiente.

ARTÍCULO 41.- Ejecución. Las disposiciones que impongan pena de multa y que no hubieren sido abonadas en el término de diez (10) días hábiles desde su notificación al infractor constituirán suficiente título para la ejecución de su cobro por el procedimiento de la ley de apremio. El importe devengado por las mismas ingresará a la sub-cuenta del Fondo Provincial del Transporte establecida en el artículo 25.

ARTÍCULO 42.- Notificación al responsable solidario. En los casos en que esté establecida la responsabilidad solidaria del dador o del tomador de cargas, en virtud de lo normado por el artículo 23, las actuaciones se instruirán conjuntamente respecto del transportista y del responsable solidario, gozando ambos del derecho de defensa que de acuerdo al presente régimen les asiste.

En esos casos, se notificará fehacientemente la imputación pertinente al dador o al tomador de cargas solidariamente responsable, adjuntando copia fiel del acta de infracción, en un término no mayor de cinco (5) días hábiles desde que ésta fuere labrada.

La notificación se realizará de conformidad con lo establecido por el último párrafo del artículo 34. Como el plazo para formular descargo para el responsable solidario comienza a correr a partir del día siguiente al de efectuada la notificación, el inspector sumariante deberá en tales casos esperar al vencimiento de ese plazo para ameritar las constancias del sumario y producir el pertinente informe de clausura, de acuerdo con el procedimiento normado por los artículos 35 al 37.

ARTÍCULO 43.- Órdenes de servicio. Suspensión del sumario a prueba. Si en operaciones de inspección o por denuncia se constatare alguna irregularidad pasible de ser corregida, y la misma no configurare peligro para los bienes tutelados por el artículo 30, una vez recibida el acta de infracción la Autoridad de Aplicación podrá suspender el sumario y emitir una orden de servicio, conminando a la subsanación de la irregularidad en un plazo que en ningún caso podrá exceder de los quince (15) días corridos. La notificación de la orden de servicio se efectuará de acuerdo con lo normado en el último párrafo del artículo 34.

El emplazado deberá acreditar ante la Autoridad de Aplicación en forma fehaciente la subsanación. Fenecido el emplazamiento sin respuesta, o si la respuesta fuere insuficiente o parcial, proseguirá la instrucción del sumario de acuerdo con lo normado en



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

los artículos 35 y 36. Si se constatare la persistencia de la irregularidad en contradicción con lo informado por el emplazado a la Autoridad de Aplicación, se considerará el caso, a los efectos sancionatorios, bajo la hipótesis de reincidencia contemplada en el artículo 26.

PARTE ESPECIAL

ARTÍCULO 44.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º sin contar con la inscripción en el Registro Público de Transporte de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, se aplicará al infractor multa de cinco (5) a diez (10) Unidades de Sanción Económica (USEs). Si la inscripción registral se encontrare vencida por un término menor a los diez (10) días la multa a aplicarse será de dos (2) a cinco (5) USEs.

Rige para esta infracción la solidaridad consagrada en el artículo 23 y la prohibición temporaria para el dador o el tomador de cargas solidariamente responsable, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya constatado el vencimiento de la inscripción por un plazo mayor a los diez (10) días, como accesoria establecida en el inciso e) del artículo 24.

ARTÍCULO 45.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º sin constancia de realización de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), o si ésta se encontrare vencida, se aplicará al infractor una multa de cinco (5) a veinte (20) USEs. Se aplicará precautoria y accesoriamente la medida de paralización del vehículo, y se conminará al transportista al cumplimiento, en el plazo de veinticuatro (24) horas, de la obligación de someter al vehículo a revisión. A tal efecto, un agente inspector acompañará al conductor del vehículo al cumplimiento de ese trámite, que se llevará a cabo en el Taller de Revisión más próximo al lugar de inspección. Si la VTV arrojaré el resultado de rechazo, el vehículo quedará retenido, en los términos del artículo 29.

El monto de la multa será de quince (15) a cincuenta (50) USEs cuando se efectuare transporte de mercancías peligrosas.

Rige para esta infracción la solidaridad consagrada en el artículo 23 y la prohibición temporaria para el dador o el tomador de cargas solidariamente responsable, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya constatado la infracción, como accesoria establecida en el inciso e) del artículo 24.

ARTÍCULO 46.- Por contratar el dador o el tomador de cargas un servicio de transporte respecto del cual oportunamente se hubiere impuesto la sanción de prohibición



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

temporaria de contratar normada en el inciso e) del artículo 24, se aplicará a éste la sanción de multa de cincuenta (50) a cien (100) USEs. Dicha sanción se triplicará en caso de que la prohibición fuere definitiva, en los términos del inciso g) del artículo 24.

Asimismo, la sanción prevista en el presente artículo se acumulará, en el caso de la responsabilidad del dador o del tomador de cargas, con la prevista en el artículo 44.

ARTÍCULO 47.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º sin licencia de conducir ni/o sin habilitación profesional en los casos que determine la Autoridad de Aplicación de acuerdo con el numeral 3. del inciso g) del artículo 16, se aplicará al infractor una multa de diez (10) a treinta (30) USEs. Se aplicarán precautoria y accesoriamente las medidas de paralización y de retención del vehículo.

Rige para esta infracción la solidaridad consagrada en el artículo 23. En el caso de que el conductor infraccionado estuviere contratado por una Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC), se aplicará a ésta una multa equivalente a la aplicada a aquél.

La multa establecida en el presente artículo se quintuplicará cuando el personal afectado hubiera sido expresamente inhabilitado o rechazado su otorgamiento o cuando se produjere algún accidente.

ARTÍCULO 48.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º y no portar el transportista la carta de porte o documentación equivalente conforme lo establecido por el numeral 4. del inciso g) del artículo 16 y por el artículo 17, se aplicará una multa de cinco (5) a veinte (20) USEs. Rige para esta infracción la solidaridad consagrada en el artículo 23.

ARTÍCULO 49.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º y no contar, cuando correspondiere, la carta de porte o la guía minera con la correspondiente oblea de verificación de pesos, medidas y embalajes en origen, o cuando se encontraren violados los precintos de la carga o no correspondiere su numeración con la que consta en la oblea respectiva, se aplicará al transportista una multa de cinco (5) a diez (10) USEs, sin perjuicio de la que correspondiere por exceso de peso o de dimensiones o irregularidades en el embalaje o la disposición de la carga.

ARTÍCULO 50.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º y no ajustarse la carta de porte o documentación equivalente a la normativa vigente en la materia, en los términos del artículo 17, se aplicará directamente al dador o al tomador de la carga una multa de cinco (5) a quince (15) USEs.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



ARTÍCULO 51.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º y no contar el transportista con la cédula de identificación del vehículo automotor o no contar con la licencia del vehículo otorgada por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, se aplicará una multa de cinco (5) a veinte (20) USEs, y la accesoria de paralización, o en su caso, de retención de la unidad. Rige para esta infracción la solidaridad consagrada en el artículo 23; y en caso de retención del vehículo, también la prohibición temporaria para el dador o el tomador de cargas solidariamente responsable, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya constatado la infracción, como accesoria establecida en el inciso e) del artículo 24.

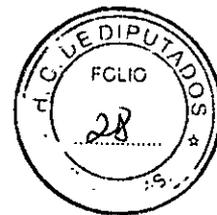
ARTÍCULO 52.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º y no contar con la cobertura de alguno de los seguros obligatorios exigidos por la normativa vigente, se aplicará una multa de diez (10) a treinta (30) USEs, y la accesoria de paralización, o en su caso, de retención de la unidad. En caso de encontrarse alguno de los seguros vencido por un término inferior a los cinco (5) días, la multa será de dos (2) a diez (10) USEs.

En caso de no ajustarse la cobertura del seguro del vehículo a la requerida para el ejercicio del servicio de transporte que se viene realizando, la multa será de cinco (5) a veinte (20) USEs.

Rige para las infracciones contempladas en este artículo la solidaridad consagrada en el artículo 23; y en caso de retención del vehículo, también la prohibición temporaria para el dador o el tomador de cargas solidariamente responsable, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya constatado la infracción, como accesoria establecida en el inciso e) del artículo 24.

ARTÍCULO 53.- La ejecución de transporte por automotor de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º sin contar con la documentación especial exigida por la normativa vigente para la clase de servicio que realiza, será sancionada con multa de dos (2) a seis (6) USEs. Si se tratare de transporte de cargas peligrosas, se aplicará una multa de diez (10) a veinte (20) USEs. Rige para estas infracciones la solidaridad consagrada en el artículo 23. A criterio de la autoridad interviniente, si existiere afectación de alguno de los bienes amparados por el artículo 30, podrá disponerse la paralización, o en su caso, la retención del vehículo.

ARTÍCULO 54.- La ejecución de transporte por automotor de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º, prestando servicios como Transportista Individual o Fletero (TIF) para una Agencia Pluriindividual de Autotransporte de Cargas (APAC) sin contar con el



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

pertinente contrato, será sancionada con una multa de una (1) a cinco (5) USEs para el transportista y otra igual para la agencia.

ARTÍCULO 55.- La realización de servicio de transporte automotor de cargas en el ámbito normado por el artículo 3º sin permiso especial de circulación cuando el tránsito lo requiera, o sin el documento de autorización para circular con vehículos de mayores dimensiones a las genéricamente permitidas expedido por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, será sancionada con una multa de quince (15) a cuarenta (40) USEs, y accesoriamente con la paralización, y en su caso, la retención del vehículo. Rige para estas infracciones la solidaridad consagrada en el artículo 23.

ARTÍCULO 56.- Por transportar pasajeros en vehículos de carga, se aplicará una multa de una (1) a cinco (5) USEs. Si las personas son trasladadas en la bodega o sobre la carga se impondrá multa de cinco (5) a veinte (20) USEs. En todos los casos, se obligará a los pasajeros a descender del vehículo, o se procederá a la paralización de la unidad en infracción.

Cuando, por motivo de un accidente resultaren afectadas las personas transportadas en la modalidad mencionada, la multa será de cincuenta (50) a ciento cincuenta (150) USEs y será incrementada a cuatrocientas (400) USEs, si se produjere la muerte de alguna de ellas.

ARTÍCULO 57.- Por no adoptar el transportista las medidas de seguridad pertinentes en caso de accidente, avería u otro hecho que obligare a la inmovilización del vehículo, se aplicará una multa de cinco (5) a diez (10) USEs. Si se tratare de un servicio de transporte de mercancías peligrosas, la trasgresión contemplada en este artículo será sancionada con una multa de diez (10) a veinte (20) USEs.

ARTÍCULO 58.- Por no acondicionar, estibar o sujetar correctamente la carga, se aplicará una multa de dos (2) a diez (10) USEs. Si en la disposición de la carga se hubieren incluido sustancias perjudiciales a la salud en un mismo habitáculo y sin la debida separación aislante, con animales, vegetales y/o con mercadería de uso humano, la multa será de diez (10) a cincuenta (50) USEs.

Si como consecuencia de alguna de las omisiones y acciones descriptas en el presente artículo se produjere algún daño en perjuicio de personas o de bienes, o afectación ambiental, la multa será de cincuenta (50) a cien (100) USEs.

En todos los casos contemplados en el presente artículo procederá la accesoria de paralización, o en su caso, de retención del vehículo.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Rige para estas infracciones la solidaridad consagrada en el artículo 23, excepto en el caso contemplado por el inciso j) del artículo 16, en el cual la responsabilidad del dador de la carga es exclusiva; y en caso de retención del vehículo, también la prohibición temporaria para el dador de cargas solidariamente responsable, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya constatado la infracción, como accesoria establecida en el inciso e) del artículo 24.

ARTÍCULO 59.- Por el transporte de mercancías que por su tamaño, peso, forma u otras características no deban ser transportadas por automotor, y no contando con autorización especial de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, se aplicará una multa de veinte (20) a cincuenta (50) USEs. La multa se duplicará si de esa circunstancia se produjere algún accidente de tránsito. Para estos casos procede accesoriamente la paralización, o en su caso, de retención del vehículo. Rige para estas infracciones la solidaridad consagrada en el artículo 23.

ARTÍCULO 60.- La realización del transporte de cargas en violación de la sanción de cancelación definitiva de la inscripción en el Registro Público de Transporte Automotor oportunamente impuesta, en cumplimiento de la presente reglamentación, será sancionada con multa de ciento cincuenta (150) a trescientas (300) USEs. En tal caso, la Autoridad de Aplicación dispondrá, con carácter preventivo, la retención de la unidad durante la tramitación del sumario y hasta tanto se pagare la multa impuesta.

No rige para este caso la solidaridad establecida por el artículo 23, y al dador o al tomador de la carga se le aplicará en forma independiente la sanción establecida en el artículo 46.

ARTÍCULO 61.- Por realizar servicio de transporte de cargas en el ámbito definido por el artículo 3º, en cualquier ruta o camino emplazado en el territorio provincial, excediendo los pesos máximos y dimensiones establecidos en la normativa vigente, y sin perjuicio de la compensación por deterioro vial aplicable a esa falta, establecida por el artículo 57 del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nº 79 de fecha 22 de enero de 1998, se impondrá una multa de cinco (5) a diez (10) USEs si el exceso detectado fuere inferior al diez por ciento (10%) del máximo admitido; de diez (10) a treinta (30) USEs si el exceso detectado fuese superior al diez por ciento (10%) e inferior al treinta por ciento (30%) del máximo permitido; y de treinta (30) a cien (100) USEs si el exceso detectado fuese superior al treinta por ciento (30%) del máximo permitido.

Asimismo, en forma accesoria se procederá a la paralización del vehículo hasta que éste trasborde la carga en exceso en otro vehículo, siempre que esto ocurra dentro de las veinticuatro (24) horas de constatada la infracción. Trascorrido ese plazo, el vehículo quedará retenido en los términos que establezca la Autoridad de Aplicación.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

En caso de retención o de reincidencia en la comisión de la infracción contemplada en el presente artículo, procederá en forma accesoria también la suspensión temporaria de la inscripción en el Registro Público de Transporte Automotor.

Rige para estas infracciones la solidaridad consagrada en el artículo 23; y en caso de retención del vehículo, también la prohibición temporaria para el dador o el tomador de cargas solidariamente responsable, de contratar cualquier servicio de carga del transportista al que se le haya constatado la infracción, como accesoria establecida en el inciso e) del artículo 24.

ARTÍCULO 62.- El desconocimiento de las atribuciones de la Autoridad de Aplicación o de sus agentes autorizados, impidiéndoles a los mismos el cumplimiento de sus funciones, o la desobediencia a las órdenes debidamente notificadas, será sancionado con multa de tres (3) a seis (6) USEs, sin perjuicio de la pena que correspondiere aplicar por la infracción que en su caso, hubiera dado motivo a la atribución u orden emitida.

Se aplicará la misma sanción para el caso en que el transportista dejare de prestar el apoyo que le fuera solicitado por alguna autoridad pública o no informare de inmediato a la autoridad competente sobre la detención de un vehículo de transporte en caso de emergencia, accidente o avería.

ARTÍCULO 63.- Se impondrá multa de veinte (20) a cincuenta (50) USEs, al transportista que adulterare o falseare, en todo o en parte, la oblea identificatoria y/o el certificado de cumplimiento de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), de la inscripción en el Registro Público de Transporte Automotor, la licencia del vehículo otorgada por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, y/o cualquier otro documento exigido por el inciso g) del artículo 16 o por la Autoridad de Aplicación. De acuerdo con la gravedad de esa adulteración o falseamiento, y sin perjuicio de la acción penal que deba promoverse, se podrá imponer accesoriamente la sanción de suspensión temporaria o cancelación definitiva de la inscripción registral.

ARTÍCULO 64.- Por adolecer el vehículo inspeccionado de deficiencias de índole mecánica, de carrocería o de instrumental, se aplicará una multa de dos (2) a seis (6) USEs, pudiendo imponerse accesoriamente, a criterio de la autoridad interviniente respecto de la afectación de los bienes protegidos por el artículo 30, la paralización preventiva del servicio. La multa se incrementará al doble si la unidad no observara los valores límites de emisión de humo y/o gases contaminantes establecidos por la normativa vigente en materia ambiental.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Sin pretender una enumeración exhaustiva de las innovaciones propuestas, y remitiendo para una mejor inteligencia de las mismas a la claridad del propio articulado, podemos empero mencionar brevemente que, tomando por base la estructura legal preexistente, en razón de su eminente practicidad:

1) Se incorpora como segundo párrafo a la redacción original del art. 1º de la Ley Nº 10.837, la definición del transporte automotor de cargas, que obedece al modelo clásico y es compatible con la regulación nacional y las internacionales.

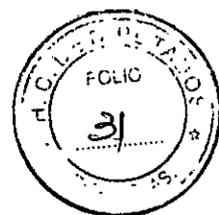
2) Se mantiene como Autoridad de Aplicación a aquella área que resulta competente en razón de la materia en el organigrama de la Administración pública provincial. Adicionalmente, se enumeran en el art. 2º las facultades, acciones y obligaciones que están a su cargo, para otorgarle a la referencia una mayor sistematización y orden. Actualmente, la mayor parte de esas mismas facultades y acciones están consagradas en forma dispersa, por ejemplo, en el art. 28 del Decreto reglamentario Nº 4.460/91.

3) Se generan mecanismos permanentes de contabilidad regulatoria y para la confección de los estudios de Costos Operativos del Transporte de Cargas, y la fijación del límite inferior tarifario en procura de optimizar la leal competencia, garantizando la viabilidad del transporte provincial, la renovación de la flota, el crecimiento del sector y la preservación de las fuentes de trabajo. El monitoreo sistemático, la captura de información metódica y siempre actualizada, el manejo de herramientas de valorización y referencia propias, son cuestiones imprescindibles para una gestión moderna y eficaz de los componentes de las ecuaciones económico financieras y para la tarifación en los sectores de la economía regulados, por resultar de interés público y de utilidad general. Contemplada inicialmente en algunas regulaciones locales (*v.gr.*, la Ley Nº 7.322 regulatoria del transporte automotor metropolitano de pasajeros en la Provincia de Salta, de 2004), la contabilidad regulatoria es crecientemente exigida por los diversos ordenamientos nacionales para garantizar la previsibilidad y el control de las diversas variables sectoriales expuestas al fenómeno inflacionario. La Resolución del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación Nº 422/12, viene a ser, respecto de la política de subsidios al transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de todo el país, un ejemplo suficientemente ilustrativo de esa tendencia.

4) Se establecen mecanismos de control y seguimiento de la operatoria de tercerización de fletes, a través de la consideración específica de las Agencias Pluriindividuales de Autotransporte de Cargas (APAC), tales como las limitaciones porcentuales a la contratación de Transportistas Individuales o Fleteros (TIF) respecto de las plantas permanentes de personal de las empresas (art. 6º y 16-f), su declaración y registración anual (art. 4º), solidaridad con los fleteros por las transgresiones detectadas (art. 6º *in fine*), respeto en la subcontratación del límite tarifario básico general vigente para la operatoria (art. 7º), la identificación del conductor con su vehículo (art. 16-b), etc. Todos esos mecanismos apuntan a controlar y regular la actividad de los llamados "bolseros", que son intermediarios que gestionan los contratos de transporte con los dadores de cargas, y luego subcontratan esas prestaciones con fleteros, a un porcentaje del valor del contrato individual, aprovechando el excedente como lucro por su gestión. De tal forma, empresas dimensionadas con muy pocos empleados estables y muy pocos camiones, terminan constituyéndose en importantes operadores de cargas en las épocas de estacionalidad positiva, empleando a los transportistas individuales para acrecer en su capacidad de respuesta a la demanda desde el sector productivo, sin asumir mayores riesgos ni costos fijos. Asimismo, al cobrar un flete competitivo al sector cargador, pero recortar una parte del mismo al subcontratista, terminan por configurar un subcontrato subvaluado,



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



ARTÍCULO 65.- Por carecer la unidad de extintores contra incendios, se aplicará multa de una (1) a cinco (5) USEs. La misma multa se aplicará en caso de encontrarse vencida su carga o si su funcionamiento fuere deficiente.

Cuando se transportaren mercancías peligrosas sin llevar en el interior del vehículo la declaración de carga emitida por el expedidor y las instrucciones escritas (fichas de intervención) en previsión de cualquier accidente, el transportista será sancionado con multa de cinco (5) a diez (10) USEs. Será solidariamente responsable el dador o tomador de la carga.

ARTÍCULO 66.- La violación del límite mínimo tarifario básico que para cada categoría de transportadores, cada tipo de carga y en función de la distancia establezca la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE de acuerdo con lo normado por el artículo 19 dará lugar a la sanción de una (1) USE por cada tonelada transportada, la que se acumulará a la multa establecida en el artículo 48.

La no presentación de la carta de porte o de la guía minera o de la documentación acreditativa que corresponda de acuerdo con las determinaciones que adopte la Autoridad de Aplicación, importará la presunción de violación del límite mínimo tarifario básico, y corresponderá al transportista y al dador o al tomador de cargas solidariamente responsable de la infracción contemplada en el presente artículo, enervar esa presunción en el sumario.

ARTÍCULO 67.- La realización del transporte de mercancías peligrosas en vehículos que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas, de acuerdo a las disposiciones establecidas para cada mercancía en particular, será sancionada con multa de diez (10) a veinte (20) USEs.

A criterio de la autoridad interviniente, y si existiere afectación a los bienes protegidos por el artículo 30, podrá disponerse la accesoria de paralización, o en su caso, de retención del vehículo. Rige para este caso la solidaridad consagrada en el artículo 23.

ARTÍCULO 68.- Queda prohibido el transporte de cargas efectuado en vehículos no destinados desde fábrica a tal fin, y su transgresión merecerá la aplicación de una multa de DIEZ (10) USEs, con más la paralización preventiva del vehículo y la obligación de trasbordar la mercadería transportada a un vehículo idóneo, a costa del transgresor. Rige para este caso la solidaridad consagrada en el Artículo 4º.

ARTÍCULO 69.- La realización de operaciones de manipulación, carga o descarga de mercancías peligrosas en lugares públicos, o en condiciones inadecuadas de acuerdo a



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

las características de las mercancías y la naturaleza de sus riesgos, de manera que se vea afectada la seguridad, salubridad pública y la preservación ambiental, será sancionada con multa de diez (10) a veinte (20) USEs. Será solidariamente responsable el dador o receptor de la carga en caso que dicha operatoria se realice en presencia o con conocimiento del mismo.

Cuando el personal involucrado en la operación de transporte procediere a abrir bultos o embalajes que contengan mercancías peligrosas, o a entrar en vehículos con equipos capaces de producir ignición de los productos o de sus gases o vapores se aplicará, al principal de ese personal y solidariamente al transportista, una multa de cincuenta (50) a cien (100) USEs.

ARTÍCULO 70.- Cuando como consecuencia del derrame o fuga de la mercancía peligrosa transportada, por acción u omisión del transportista, se produjere algún hecho grave o accidente en perjuicio de personas o de bienes o afectare el medio ambiente se aplicará multa de cien (100) a doscientas (200) USEs.

ARTÍCULO 71.- La realización de transporte de cargas peligrosas en vehículos que no posean elemento registrador de operaciones, será sancionada con multa de cinco (5) a diez (10) USEs. Cuando el mal funcionamiento del elemento registrador derivare de una acción dolosa la multa será de diez (10) a veinte (20) USEs. El dador de cargas será solidariamente responsable por esta falta.

ARTÍCULO 72.- El establecimiento y puesta en funcionamiento de estaciones centralizadoras de servicios de cargas sin la habilitación de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, de acuerdo con lo previsto en el artículo 12, será sancionado con una multa de veinte (20) a cien (100) USEs y la clausura preventiva, hasta tanto se produjere la sustanciación del trámite de habilitación correspondiente y el pago de la multa aplicada.

ARTÍCULO 73.- Por cuestiones de política de transporte, y a efectos de garantizar el mejor cumplimiento de los objetivos de la presente ley y una más adecuada tutela de los bienes protegidos por el artículo 30, la Autoridad de Aplicación queda facultada a dictar las normas complementarias a la presente casuística, que recepten y actualicen las condiciones cambiantes impuestas por la realidad sectorial, adecuando a ésta los tipos penales y sus márgenes sancionatorios.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

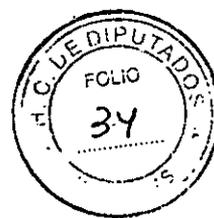


CAPÍTULO V

CONDICIONES DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 74.- Condiciones de seguridad. Los vehículos del transporte automotor de cargas, deberán cumplir las condiciones mínimas de seguridad, respecto de:

- a) Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.
- b) Sistema de dirección de iguales características.
- c) Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad.
- d) Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias.
- e) Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo como balancines en las ruedas duales. Las características de las reconstrucciones admisibles serán reglamentadas por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE.
- f) Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y carga, y sin elementos agresivos externos.
- g) Tener su peso y dimensiones adecuados a las normas de circulación establecidas y a las previsiones del presente régimen.
- h) Los vehículos para el servicio de transporte automotor de cargas deberán poseer los dispositivos especiales que la reglamentación emanada de la Autoridad de Aplicación exija, de acuerdo con los objetivos y principios contenidos en el presente régimen.
- i) Los vehículos destinados a cargas peligrosas, y otros transportes especiales deben habilitarse especialmente, de conformidad con la regulación que establezca la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE.
- j) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo de detención en caso de separación de la unidad tractora.
- k) La maquinaria especial tendrá desmontables o plegables sus elementos sobresalientes.
- l) Los camiones destinados al transporte de cargas en el ámbito de aplicación del presente régimen no podrán tener un kilometraje superior al millón quinientos mil (1.500.000) kilómetros. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE podrá establecer excepciones al kilometraje previsto, por razones de limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad, categoría de los caminos de acuerdo con lo establecido en el artículo 13, y otras que en la reglamentación fijare, e imponiendo la mayor frecuencia y menores tiempos intermedios entre cada Verificación Técnica Vehicular (VTV) que determine. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE podrá también establecer términos menores de kilometrajes respecto de los aquí previstos, en función de la calidad de servicios que



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

para determinados casos requiriere. En cualquier caso, el kilometraje máximo admisible, aun con reparaciones estructurales de media vida, no podrá exceder de los dos millones quinientos mil (2.500.000) kilómetros.

m) Sólo se admitirá para el transporte automotor de cargas los vehículos que hayan salido de fábrica con ese destino. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE establecerá los cronogramas de desafectación de aquellos vehículos actualmente en circulación que hayan sido adaptados para el transporte automotor de cargas con posterioridad a su fabricación.

n) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre debe ser igual o superior a 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso como exigencia para circular por las vías primarias de carga, en los términos del artículo 13. La relación peso-potencia, para circular por las vías secundarias de carga en los términos del mismo artículo, deberá ser igual o superior al valor 3,50 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso.

ñ) Cada unidad de transporte automotor de cargas deberá contar con la Verificación Técnica Vehicular (VTV), con la licencia del vehículo otorgada por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE en la que conste su caracterización operativa de acuerdo con sus condiciones de kilometraje, relación de peso-potencia, antigüedad, y todas aquellas otras que esa Autoridad de Aplicación estime pertinentes o convenientes y con la constancia de inscripción en el Registro Público de Transporte Automotor de Cargas de la Provincia de Buenos Aires.

o) Los vehículos llevarán en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo, la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, establecerá la utilización de las placas o bandas retrorreflectantes para el transporte automotor de cargas de jurisdicción provincial, respetando los niveles de retrorreflección contenidos en la Norma IRAM vigente, así como cualquier otra indicación obligatoria que juzgue de utilidad para una mejor visualización general de las condiciones operativas autorizadas para el vehículo.

ARTÍCULO 75.- Dimensiones. Sin perjuicio de un diseño adecuado a los efectos de la seguridad en el tránsito y transporte, la preservación ambiental y la economía de recursos, y las autorizaciones expresas y excepcionales emanadas de la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. Ancho: dos metros con sesenta centímetros (2,60 mts.)

2. Alto: cuatro metros con diez centímetros (4,10 mts.)

3. Largo:

- Camión simple: trece metros con veinte centímetros (13,20 mts.)



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



- Camión con acoplado: veinte metros (20 mts.)
- Camión articulado: dieciocho metros con sesenta centímetros (18,60 mts.)
- Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: veinte metros con cincuenta centímetros (20,50 mts.)

ARTÍCULO 76.- Vehículos especiales de transporte de cargas. Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los portacontenedores y otros vehículos destinados al transporte de contenedores, son de circulación restringida y no podrán exceder las siguientes dimensiones máximas (incluyendo la carga):

1. Ancho: dos metros con sesenta centímetros (2,60 m)

2. Alto: cuatro metros con treinta centímetros (4,30 m)

3. Largo: La Autoridad de Aplicación podrá autorizar los excesos de largo que considere convenientes, con base en la equiparación con las condiciones autorizadas para los vehículos de transporte interjurisdiccional, y en el respeto a la distribución del peso por eje y la disposición de un peso-potencia contestes con las previsiones generales emanadas del presente régimen.

4. Restricciones. Los vehículos especiales no pueden:

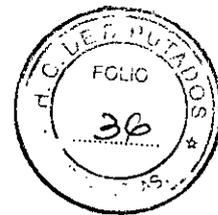
4.1. Circular con lluvia o niebla.

4.2. Ingresar en ciudades, salvo que utilicen autopistas o estén autorizados por la autoridad competente.

4.3. Utilizar los tramos de caminos restringidos por la autoridad vial competente en función de las características de los mismos. El organismo vial competente indicará las estructuras con gálibo insuficiente, o con peraltes, radios de giro o demás características que resulten inadecuadas para la circulación de estos vehículos, siendo responsabilidad del transportista requerir la información necesaria para determinar los itinerarios.

Los vehículos especiales cargados deben estar previa y expresamente autorizados por la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE y por la autoridad vial, con determinación precisa del itinerario y horarios permitidos para la circulación respecto de cada viaje. La carencia de dicha documentación en el vehículo ocasionará la paralización inmediata del servicio y su eventual retención, de acuerdo con lo previsto por el artículo 29.

En los vehículos especiales deben viajar dos (2) conductores debidamente habilitados en los términos del presente régimen, debiendo rotarse en el manejo de la unidad, y no pudiendo cada uno conducir por períodos más prolongados de las dos (2) horas y (30) treinta minutos.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

ARTÍCULO 77.- Señalamiento. Los vehículos que excedan los pesos y dimensiones máximos permitidos y los vehículos especiales regulados en el inciso precedente deben llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de dos metros (2 mts.) de ancho por un metro con cincuenta centímetros (1,50 mts.) de alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas alternadas, oblicuas a cuarenta y cinco grados (45°), de diez centímetros (0,10 mts.) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras indicando el largo total del vehículo, la leyenda: "PRECAUCIÓN DE SOBREPASO LARGOm". El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

ARTÍCULO 78.- Ejes levadizos. Los vehículos o semirremolques dotados de ejes móviles (ejes levadizos), deben poseer un sistema tal que el vehículo pueda girar estando todos sus ejes apoyados sobre el suelo, es decir que sean direccionales, y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado. Los vehículos que cuenten con ejes que puedan levantarse, deben poseer un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo esté cargado.

ARTÍCULO 79.- Pesos máximos. Los vehículos y su carga no deberán transmitir a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:
 - 1.1. Con ruedas individuales: seis (6) toneladas
 - 1.2. Con rodado doble: diez coma cinco (10,5) toneladas
2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:
 - 2.1. Con ruedas individuales: diez (10) toneladas
 - 2.2. Ambos con rodado doble: dieciocho (18) toneladas
3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: veinticinco coma cinco (25,5) toneladas
4. En total para una formación normal de vehículos: cuarenta y cinco (45) toneladas
5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: treinta (30) toneladas
6. Para el conjunto tándem doble de ejes:
 - 6.1. Uno con ruedas duales y otro con ruedas simples (mixto): catorce (14) toneladas
 - 6.2. Para el conjunto (tándem) triple de ejes:



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



6.2.1. Con dos (2) ejes con ruedas duales y el otro con ruedas simples: veintiuna (21) toneladas.

6.2.2. Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples, más de cuatro (4) ruedas por eje: una tonelada con ochocientos kilogramos (1,8 ton) por rueda.

Las unidades (mediante tracción propia o susceptibles de ser remolcadas), que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el artículo 74, independientemente de su diseño, podrán transportar las cargas máximas establecidas

7. Se considera conjunto (tándem) doble de ejes, al agrupamiento de dos (2) ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor a un metro con veinte centímetros (1,20 mts.) y menor de dos metros con cuarenta centímetros (2,40 mts.). Si la distancia difiere de los parámetros enunciados en este numeral, se produce la siguiente casuística:

7.1. Si la distancia entre ejes es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce una (1) tonelada por cada ocho (8) centímetros menos de distancia entre ejes.

7.2. Si la distancia es superior a dos metros con cuarenta centímetros (2,40 mts.), se consideran ejes independientes.

8. Se considera conjunto (tándem) triple de ejes, al agrupamiento de tres (3) ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permita la distribución de peso entre ellos, cuya distancia entre los centros de dos (2) ejes consecutivos debe ser superior a un metro con veinte centímetros (1,20 mts.) e inferior a dos metros con cuarenta centímetros (2,40 mts.). Si la distancia difiere de los parámetros enunciados en este numeral, se produce la siguiente casuística:

8.1. Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de un metro veinte centímetros (1,20 mts.), el peso máximo se reduce una (1) tonelada por cada ocho (8) centímetros de distancia entre ejes.

8.2. Si la distancia entre los centros de los ejes consecutivos es superior a dos metros con cuarenta centímetros (2,40 mts.) y el vehículo no cuenta con un dispositivo que reparta el peso entre ambos, se considerarán independientes o tándem de dos (2) ejes y un (1) eje independiente, según corresponda.

ARTÍCULO 80.- Pesos. Tolerancias. Para armonizar las diferencias debidas a errores involuntarios en la estiba, pequeños corrimientos de la carga durante su transporte, dificultad de los sistemas de los vehículos para la perfecta distribución del peso, dificultad particular de algunas cargas para su distribución y diferencias propias del sistema de



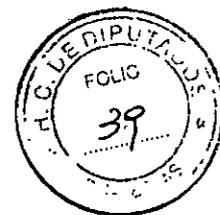
*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

pesaje (por tándem o por eje), incluyendo el error que se comete por considerar el peso total como suma de los pesos por eje, se admiten las siguientes tolerancias:

1. Para el peso del eje simple de dos (2) ruedas se admitirá una tolerancia de quinientos kilogramos (500 kg).
2. Para el peso del eje simple de cuatro (4) ruedas se admitirá una tolerancia de mil kilogramos (1.000 kg).
3. Para el peso total del conjunto doble de ejes o tándem doble, se admitirá una tolerancia de mil quinientos kilogramos (1.500 kg).
4. Para el peso total del conjunto triple de ejes, tándem triple, o tridem, se admitirá una tolerancia de dos mil kilogramos (2.000 kg).
5. Para el peso máximo de un vehículo o combinación, se admitirá una tolerancia de quinientos kilogramos (500 kg).
6. Las tolerancias en los pesos por eje o conjunto tándem, se admiten siempre y cuando no se supere el peso máximo total permitido, por lo que el exceso en un eje debe compensarse con el defecto en otro. El peso total será el que resulte de la suma de los pesos por eje, de la aplicación de la relación peso-potencia y del peso máximo para el tipo de vehículo para los casos en que estuviera establecido.
7. Si se superare la tolerancia en cualquiera de los ejes individuales, en el tándem doble o triple, de tratarse de un conjunto, o en el peso total, el exceso deberá acomodarse o descargarse, según corresponda, para poder continuar circulando, sin perjuicio de las sanciones pertinentes establecidas en el artículo 61 y las que regule la Autoridad de Aplicación en función de las atribuciones conferidas en el artículo 72.
8. Una vez superada la tolerancia, para la graduación de la sanción se considerará el exceso total verificado, y no el exceso sobre el margen de tolerancia.
9. Los carretones y la maquinaria especial no agrícola de configuraciones de ejes o cubiertas distintas a las de los vehículos convencionales podrán circular con los pesos y límites de velocidad que al efecto establezca la autoridad competente, en tanto los mismos no superen los prescriptos en la presente ley.

ARTÍCULO 81.- Requisitos y procedimiento para el pesaje. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE establecerá los requisitos a observar en el control de carga. Los instrumentos deben contrastarse con una periodicidad no mayor a los doce (12) meses. El contraste y calibración de los instrumentos debe ser realizado por un ente u organismo reconocido que al efecto establezca la reglamentación o la Autoridad de Aplicación.

La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE deberá verificar el funcionamiento y el contraste de las balanzas toda vez que lo crea conveniente, estableciendo una



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

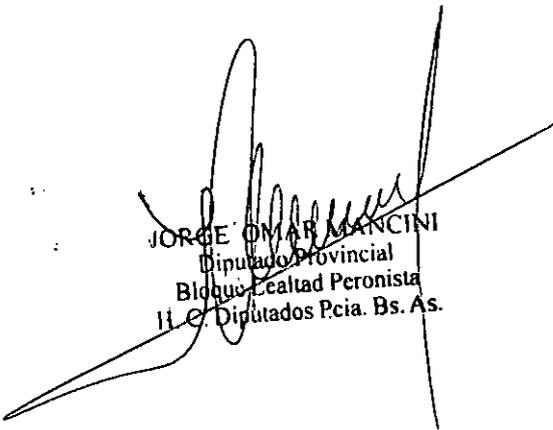
metodología de comprobación por medio de un vehículo testigo, independientemente de la calibración y contraste del instrumento, que efectuará el fabricante, o el organismo o ente reconocido.

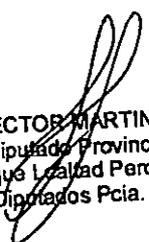
Los instrumentos utilizados para el control de peso, deberán contar con un software para la emisión de comprobante de pesaje correspondiente, el cual deberá contener, entre otros, los siguientes datos: valores obtenidos de la medición, patente del vehículo, fecha y hora en que se efectuó el control, características del instrumento con que se realizó la medición, responsable de la medición y toda otra información que la autoridad considere necesaria.

Asimismo la AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE podrá prestar por sí misma con su propio equipamiento y en función de sus capacidades operativas, o a través de las estaciones centralizadoras, a los dadores de cargas el servicio de pesaje en origen, a fin de establecer la idoneidad de la carga al momento de inicio del transporte. A tal efecto, deberá establecer las pautas económicas para la logística de funcionamiento de los equipos y el personal, que estarán a cargo de los beneficiarios del servicio, y los dispositivos de certificación y de precintado idóneos para dotar de certeza e inviolabilidad la operación de transporte desde su intervención.

ARTÍCULO 82.- Otras condiciones para la circulación. La AGENCIA PROVINCIAL DEL TRANSPORTE, en su carácter de Autoridad de Aplicación del presente régimen, establecerá las demás condiciones y requisitos exigibles para la circulación de vehículos y el transporte de cargas de pesos, dimensiones o características diversas de las contempladas en forma general por la presente norma.

ARTÍCULO 83.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.


JORGE OMAR MANCINI
Diputado Provincial
Bloque Lealtad Peronista
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.


HÉCTOR MARTINEZ
Diputado Provincial
Bloque Lealtad Peronista
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Los abajo firmantes venimos a presentar ante esta Honorable Legislatura el proyecto de ley que instituye el Marco Regulatorio del Transporte de Cargas en la Provincia de Buenos Aires, elaborado a partir de la nutrida experiencia recogida por el sector público y los actores privados a lo largo de los 23 años de vigencia de la Ley N° 10.837 el balance de sus disposiciones exitosas y de aquellos aspectos que deben ser corregidos, reformulados, o que directamente no han recibido aplicación por defectos de diseño o por falta de adecuada reglamentación.

El texto que a través del presente sometemos a la consideración de este cuerpo persigue la doble intención de, por un lado, regular integralmente todos los aspectos concernientes a las actividades involucradas en el quehacer productivo y la movilidad de las mercaderías; y por el otro, permitir su íntegra y eficaz aplicación con estabilidad en el tiempo y flexibilidad ante las condiciones siempre cambiantes, a través de mecanismos e instrumentos que posibilitan una adecuación dinámica de los alcances de sus previsiones, al estar involucrados en el universo comprendido por la norma, aspectos tecnológicos y de política del transporte que son de naturaleza esencialmente mudable por el tiempo, el contexto, la geografía o las necesidades sociales y económicas contingentes.

Las innovaciones y el ordenamiento propuestos, entonces, se encuentran en consonancia con los Lineamientos Estratégicos de Política del Transporte para la Provincia de Buenos Aires postulados en 2012 por la Dirección Provincial de Planificación del Transporte y del Tránsito de la Agencia Provincial del Transporte, entre los que cabe citar:

- ✓ “Jerarquización de la red vial según categorías en función de los flujos de tránsito y de cargas, para una más eficaz asignación de prioridades de inversión y diferenciación de características infraestructurales, determinando los vectores principales y secundarios de movilidad y crecimiento.
- ✓ “Potenciación de las capacidades regulatorias de las áreas técnicas específicas de la Administración, a efectos de dinamizar y mejorar la capacidad de respuesta del Estado en materia de fiscalización y control, de innovaciones tecnológicas y reglamentarias, y de preservación de los objetivos estratégicos perseguidos y de los derechos amparados, en términos de ambiente, seguridad, eficiencia y economía de los servicios involucrados y de su entorno.
- ✓ “Descentralización operativa y de gestión, mediante el establecimiento de centralidades regionales y locales con la participación de los actores involucrados en las relaciones de transporte, integrantes de las Comisiones Asesoras, y del propio Estado.

Reg. Leg. del Transporte de Cargas



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

- ✓ "Potenciación de las ventajas comparativas de cada modo, en una concepción integrada del transporte de cargas, fomentando el multimodalismo a través de la vinculación facilitada por esas centralidades.
- ✓ "Generación de mecanismos de control indirectos, fomentando la participación de los actores sindicales y gremio-empresarios, de las asociaciones civiles de defensa de derechos y promoción de la seguridad vial y de los Municipios en la auditoría del sistema y la promoción de acciones preventivas y correctivas.
- ✓ "Preservación de las fuentes de trabajo y de los extremos legales y fiscales exigidos para la operatoria del transporte, mediante el establecimiento de instrumentos que permitan transparentar las relaciones jurídicas implicadas.
- ✓ "Optimización de las condiciones tarifarias, estableciendo los componentes de la estructura de costos que no pueden ser disminuidos sin menoscabo a la seguridad, los derechos laborales, las obligaciones tributarias, el marco legal, el ambiente y la infraestructura pública, proporcionando entonces un adecuado basamento al libre juego de la competencia, que debe proyectarse sobre el beneficio empresario y nunca sobre los rubros que aseguran los altos bienes jurídicos protegidos y asegurados por el Estado".

En esa inteligencia, para ejemplo, podemos citar el texto del Artículo 30º del Régimen Legal que proponemos, el cual autoriza a la Autoridad de Aplicación el dictado de normas suplementarias, respetando las siguientes pautas teleológicas:

- «a) Aseguramiento y fortalecimiento progresivo de la seguridad vial, y en general, resguardo a la seguridad de los terceros.*
- b) Preservación de la seguridad en el transporte, tanto respecto de las personas como de las cargas, garantizando condiciones dignas de trabajo y descanso del personal de conducción, y su idoneidad y capacidad específicas; y evitando la corrupción, deterioro, pérdida o desnaturalización de los efectos transportados.*
- c) Preservación del ambiente, propendiendo a minimizar las emisiones de la combustión de los motores y asegurando el más estricto cumplimiento de las normas de protección ambiental respecto del transporte de mercancías peligrosas.*
- d) Preservación de la infraestructura vial emplazada en el territorio de la Provincia de Buenos Aires, sea ésta de la órbita nacional, provincial o municipal, previniendo su deterioro o destrucción ocasionado por conductas violatorias o abusivas a los límites máximos admitidos para el transporte y la circulación; y propendiendo al empleo diferenciado de las superficies de rodamiento, facilitando las decisiones de inversión y las acciones de mantenimiento vial.*
- e) Garantía de condiciones equitativas para la actividad, asegurando la sostenibilidad económica de las operaciones de transporte de cargas, evitando conductas distorsivas de las tarifas por abuso de posición dominante, y asegurando que éstas mínimamente reflejen los costos básicos devenidos del cumplimiento de las obligaciones laborales concernientes a la seguridad, los derechos laborales y las imposiciones fiscales vigentes, y propendiendo como objetivo de política del transporte a la renovación y el empleo racional del parque móvil.»*



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

por debajo de los costos operativos elementales, y en perjuicio de la sostenibilidad (camiones cada vez más obsoletos, neumáticos recapados, ahorros en cuestiones elementales), de la seguridad (deterioro progresivo de los elementos de seguridad activa y pasiva) y de la infraestructura (transporte de mayor peso al permitido para compensar la merma respecto del flete normal por el servicio que se presta).

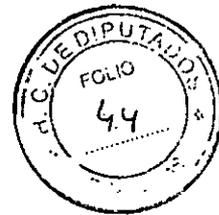
5) Se prevé la posibilidad de unificación de trámites registrales y fiscalización operativa con el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA) vigente en jurisdicción nacional, estatuido por la Ley Nº 24.653 y el Decreto P.E.N. Nº 1.035/02 en función del objetivo de propender a la uniformidad y simplificación de los trámites registrales perseguidos, y sin perder su autonomía y propia capacidad informativa, al solo beneficio del tiempo y la economía de los transportistas (art. 4º).

6) Establecimiento de redes de transporte, a través de la encomienda a la Autoridad de Aplicación para que elabore un plan estratégico que propenda a fomentar el multimodalismo, la economicidad en el movimiento de la producción provincial, la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental, la equidad en el desarrollo geográfico y la preservación carretera, mediante: a) el establecimiento de centralidades por regiones productivas, a través de las cuales se fiscalizarán las condiciones de las cargas y de los vehículos en origen, los instrumentos contractuales, los seguros y demás documentación exigida por las normas reglamentarias; b) la categorización de las rutas y caminos en prioritariamente aptas para el tránsito particular y de pasajeros y prioritariamente aptas para el transporte de cargas, y de éstas, las que son de carácter primario y secundario; c) La categorización de los vehículos de cargas, considerando su potencia, su peso, su capacidad de carga y almacenaje, su relación peso/potencia, su kilometraje, su estado general de chasis, carrocería, rodamiento y elementos de seguridad activa y pasiva (de acuerdo con esa clasificación, se establecerá qué tipo de vehículos resultan aptos para transitar las vías primarias de carga, y cuáles no resultan aptos y por tanto deben circular por las vías secundarias de carga; así como los pesos máximos admisibles de acuerdo a las características particulares de cada unidad); d) finalmente, a partir de esas categorizaciones, se establecerá la red caminera de cargas, la cual será considerada en forma integrada al momento de evaluarse las inversiones en obras y la dinámica de mantenimiento (art. 13, 16-d y 17-f).

7) Nuevas pautas de circulación, que permitan un control más eficaz en carretera de acuerdo con las categorizaciones y los parámetros de seguridad de los vehículos (art. 14).

8) El establecimiento de los extremos relativos a jornada de trabajo y períodos de descansos obligatorios durante la conducción y entre viajes de transporte. La pretensión de esa reglamentación se dirige al establecimiento de condiciones agravadas, respecto de la jornada laboral simple, que atiendan a los ciclos de concentración en el manejo estudiados por la seguridad vial a nivel internacional. Como referencia, podemos apreciar que en el transporte de combustibles, por las implicancias económicas de los eventuales siniestros, y por el valor económico tanto de los modernos vehículos como de la carga transportada, se establecen desde las mismas empresas cargadoras sanas prácticas con carácter obligatorio, tales como la obligación de detenerse y descansar cada 2 horas y 15 minutos de conducción. Parte de esos criterios son abordados por la presente norma para las exigencias relativas a los vehículos especiales, particularmente en el último párrafo del artículo 76.

9) La verificación en origen, mediante las herramientas de descentralización y el establecimiento de estaciones centralizadoras con la participación de las entidades intermedias y del sector público provincial, de las



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

condiciones de la carga y de los vehículos, en lo concerniente a pesos máximos y dimensiones y relación de peso-potencia (arts. 11, 12, 13 y 16-g-4).

10) La implementación electrónica de la carta de porte desde las estaciones centralizadoras y las obleas de seguridad que habrán de adherirse a los ejemplares cuando se dispusiere de mecanismos públicos de verificación de pesaje, de conformidad con lo establecido por los artículos 11, 12 y 13.

11) Establecimiento de un límite tarifario básico (arts. 17-h y 19, *vid.* también pto. 3 de la presente enunciación), el cual expresará la estructura de costos general del servicio de transporte de cargas, incluyendo en ella tanto los costos fijos como los variables y los componentes arancelarios e impositivos que gravan todos los aspectos de la actividad, de forma tal que su respeto implica la garantía básica e indispensable de sostenibilidad, mientras que por debajo de su expresión, se presume que para la prestación del servicio se están violando todas o algunas de las condiciones legales (fiscales, laborales, previsionales, ambientales o de seguridad) exigidas por el ordenamiento vigente. Por tal razón, el límite mínimo tarifario básico no contemplará el beneficio empresario ni ningún concepto que pueda equipararse con aquél, representando un excedente calificable como ganancia. Asimismo, para evitar el fraude laboral (*vid.* pto. 4 de la presente enumeración), en el caso de los transportistas individuales o fleteros que cuentan con un solo vehículo con el que trabajan en forma personal, la estructura de costos incorporará los componentes salariales correspondientes a un conductor en relación de dependencia de la misma rama de actividad.

12) Fortalecimiento de las atribuciones de fiscalización, potenciando la delegación en los municipios, la colaboración de los actores sectoriales, la auditoría permanente, y sobre todo, estableciendo legalmente el Régimen de Penalidades del Transporte Automotor de Cargas.

Respecto de este último punto, no podemos dejar de efectuar en los presentes fundamentos, una consideración especial, que a continuación desarrollaremos:

Ya en 1934, en su célebre *Teoría pura del derecho*¹, Hans Kelsen puntualizaba acerca del carácter constitutivo esencial que para la norma tiene la sanción como consecuencia imprescindible que diferencia al derecho de la moral: "(La sanción) es la reacción específica del derecho contra los actos de conducta humana calificados de ilícitos o contrarios al derecho; es, pues, la consecuencia de tales actos²". Y aun con mayor patencia: "(Las sanciones) constituyen, pues, un elemento de la organización social. Desde este ángulo el derecho aparece como un orden coactivo, como un sistema de normas que prescriben o permiten actos coactivos bajo la forma de sanciones socialmente organizadas³".

Esta evidencia, sin embargo, no se ha aplicado al Régimen Legal del Transporte Automotor de Cargas de la Provincia de Buenos Aires, desde su misma sanción, a través de la Ley 10.837 (promulgada por Decreto N° 1.837 el 19 de octubre de 1989), hace ya más de 23 años. Esto así, pese a las menciones expresas que oportunamente se formularan en los fundamentos de ese texto legal:

¹ *Teoría pura del derecho. Introducción a la ciencia del derecho*, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 29ª ed., agosto de 1992 (ISBN 950-23-0057-2), traducida por Moisés Nilve de la edición francesa definitiva: *Théorie pure du droit. Introduction a la science du droit*, Editions de la Baconnière, Neuchâtel, 1953. Primera edición: *Reine Rechtslehre*, en Ginebra, mayo de 1934.

² *Op.cit.*, p. 70 de la edición castellana.

³ *Ibidem*, p. 71.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

"También se ha extendido el ámbito de la responsabilidad en el supuesto de infracciones y transgresiones a las normas de la ley, posibilitando de tal manera que las eventuales sanciones alcancen a quienes con su proceder culposo posibilitan o permiten que se infrinjan las disposiciones legales en vigor⁴".

"Finalmente la ley prevé cuáles serán las penas que podrá aplicar el organismo de contralor y el destino que deberá otorgarse a los fondos que se recauden por tales conceptos⁵".

De hecho, en el texto legal abundan las premisas que configuran el carácter coercitivo de la norma, en la forma obligatoria de impulso y estímulo que en gran medida justifica la razón de ser de la ley⁶: El art. 3º consagra la obligatoriedad de la inscripción en el respectivo registro público; el art. 9º, la obligatoriedad para los vehículos de carga de obtener una licencia especial; el artículo 10º, la obligatoriedad de requerir autorización previa al establecimiento de estaciones para servicio a las cargas; el art. 11º, las obligaciones y prohibiciones respecto de las agencias de fletes; el art. 15º enuncia en sendos incisos cuatro obligaciones puntuales para los transportadores; etc.

Asimismo, las normas específicas atinentes a la necesidad de un régimen sancionatorio específico y complementario, así como a las facultades para su ejercicio por parte de la Autoridad de Aplicación y la categorización y destino de esas sanciones, son explicitadas con tanta claridad y rotundez por el texto legal que merecen su transcripción:

«Artículo 8º: Los transportistas de cargas serán responsables de las transgresiones de las normas de la presente ley... La fiscalización por parte de la Dirección se extenderá en las formas privadas del transporte de cargas para prevenir y asegurar su observancia...»

«Artículo 16: La Dirección Provincial del Transporte ejercerá el contralor de todos los medios y servicios del transporte de cargas y fiscalizará el cumplimiento de la presente ley y demás disposiciones que se dicten en el futuro, pudiendo delegar facultades. La Dirección Provincial del Transporte y las autoridades delegadas, están autorizadas para requerir el auxilio de la fuerza pública que bajo su exclusiva responsabilidad deberá serle prestado sin demora, a los fines precedentemente citados».

«Artículo 18: Las violaciones a las disposiciones del régimen legal del transporte de cargas, serán sancionadas por la Dirección Provincial del Transporte con: a) Multa. b) Paralización del vehículo. c) Secuestro del vehículo. d) Inhabilitación temporaria o definitiva, como principal o accesoria. e) Caducidad de la licencia».

«Artículo 19: Las multas aplicadas por infracción a la presente, una vez consentidas y ejecutoriadas tramitarán por el procedimiento de la vía del apremio. El importe recaudado por tal concepto ingresará al Fondo Provincial del Transporte.»

Debieron esperarse más de 2 años para la reglamentación de la Ley 10.837, a través del Decreto N° 4.460/91 (publicado el 23 de diciembre de 1991). Sin embargo, pese a la espera, ese reglamento difirió a su vez a otra instancia posterior y sin plazo, el dictado del régimen de "sanciones por

⁴ Párrafo 7º de los Fundamentos de la Ley 10.837.

⁵ Último párrafo de los Fundamentos de la Ley 10.837.

⁶ Ya en el 2º párrafo de los Fundamentos, se expresa: "Estos vaivenes del comercio generalmente han repercutido en forma negativa en el armónico crecimiento económico de la población, requiriéndose entonces la existencia de una adecuada legislación que acompañe y estimule el progreso social y económico".



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

infracciones a la ley”, y de “las reglas de procedimiento para la comprobación y aplicación de las mismas” (art. 31). La única previsión –típicamente- procedimental a efectos de dotar de una mínima operatividad a todo el régimen legal está contenida en el inc. 14 del art. 28, según el cual corresponde a la Autoridad de Aplicación “Tramitar las denuncias y reclamos que importen el ejercicio marginal y no autorizado del transporte de cargas, la violación de la libertad de circulación y contratación establecidos por la ley, la violación a la obligación de inscripción en el registro público, la violación a las normas prescriptas en los arts. 9, 10, 11 y 15 de la ley o cualquier otra práctica de concurrencia desleal, adoptando las medidas necesarias para el cese de las violaciones denunciadas”. Ahora bien, sin un régimen sancionatorio que concretamente tipifique y, con base en el principio de legalidad, contenga los márgenes legales previos a la comisión de la transgresión, esas “medidas necesarias” no pasan de una mera enunciación de buenos propósitos, conspirando contra la eficacia del sistema normativo todo. Kelsen dudaría incluso de la existencia de ese sistema en cuanto tal, por la mera circunstancia de carecer el mismo de sanciones, lo que lo ubica más cerca del terreno de la moral que del derecho. Y en efecto, cuántas veces lo único que recae sobre el transgresor no es otra cosa que un reproche moral, una protesta mascullada al viento, sin mayores consecuencias que la mala sangre de quien observa o padece los efectos de tanta inconsistencia, lo que conspira contra la credibilidad y confiabilidad social del sistema jurídico en general.

Lo único que permitió que el sistema establecido por el régimen legal comentado no colapsara o quedara simplemente en letra muerta, ha sido la aplicación supletoria o parcial del régimen legal que regula el tránsito en general y que –ése sí- contempla un adecuado sistema sancionatorio. Con acierto, dicho régimen, establecido a partir de la Ley 13.927, otorga a la Autoridad de Aplicación del transporte de cargas (que es la Agencia Provincial del Transporte, que comprende a la Dirección Provincial del Transporte y a la cual se han transferido desde su creación las facultades que ésta antes tenía⁷) participación o acceso a la información en los casos de infracciones de tránsito cometidas en ocasión de transporte, así como determinadas facultades, en punto a la capacitación de los conductores (escuelas) y al otorgamiento de la Licencia Provincial Habilitante⁸, es decir, en lo inherente a las aptitudes de los conductores; así como a las aptitudes de los vehículos⁹.

Es claro que el transporte, en cuanto actividad dinámica y material, involucra acciones de movilidad que están comprendidas dentro del tránsito. Pero también es claro que el transporte de cargas no se agota en el tránsito, sino que guarda características singulares y exclusivas que oportunamente han motivado la sanción legal de un régimen regulatorio específico, y la creación de instancias administrativas-ejecutivas dentro de la Administración pública provincial también específicas. En primer lugar, porque el transporte abarca un complejo operacional que excede en mucho al traslado de bienes y mercancías de un punto a otro, y que involucra la selección del contratista, operaciones de intermediación, la espera y el acceso a depósitos, las operaciones de las estaciones de servicio a las cargas y de ruptura y transferencia, los envases y unidades de carga, la estiba adecuada, la separación de productos en función de sus características y peligrosidad, los procedimientos de carga y descarga, de manipuleo, los precintados y rotulaciones, los requerimientos específicos de bodega, refrigeración, presurización, etc., respecto del tipo de mercadería, los accesos privados a los establecimientos, los regímenes

⁷ Decretos N° 1.081/10 (artículo 2°) y N° 2/11.

⁸ Artículo 25 y 26 de la Ley 13.927 y Título III del Anexo II del Decreto N° 532/09.

⁹ *Loc. cit.*, artículo 12°.



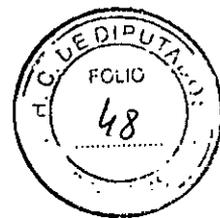
Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

horarios y las circunstancias climáticas, las responsabilidades de los dadores de cargas y de los tomadores de cargas en las distintas instancias de la operación, en la selección de sus colaboradores, en la vigilancia de su personal, las medidas de seguridad específicas, las necesidades sociales vinculadas con el abastecimiento y la demanda estacional o localizada, las regulaciones tendientes a garantizar o preservar derechos laborales, la leal competencia, a evitar el abuso de posición dominante en el mercado, la cartelización de la demanda y la precarización por atomización de la oferta, las conducentes a facilitar la renovación del parque móvil, la introducción de innovaciones técnicas o nuevos elementos de seguridad o de identificación, las que conducen al fomento de la complementariedad intra e intermodal, tanto en sus aspectos operativos como tarifarios y geográficos, etc.

Un balance realista señala pobres resultados con las actuales carencias normativas apuntadas. La cotidianeidad y generalidad de los excesos de peso en el transporte de carga (a veces, de un tenor hasta afrentoso para el sentido común), destruyendo u hollando profundamente las carpetas asfálticas de las rutas y caminos que surcan la provincia, tornando infructuosa cualquier acción de mantenimiento, menoscabando el patrimonio público y atentando contra la seguridad en la circulación, indican hasta qué punto el actual estado legal de cosas, condicionado por lamentables vacíos, resulta insuficiente para la consecución de los propósitos que motivaron la voluntad legislativa.

Y se ha elegido ese ejemplo, precisamente porque de él se ocupa, a efectos sancionatorios, el régimen legal del tránsito. El problema se evidencia en la oportunidad de la realización de controles en ruta. A las pocas horas de establecido un operativo cerrojo con varios puntos de pesaje, con el esfuerzo y la coordinación entre varias y diversas instancias públicas que ello implica, ya todos los vehículos de transporte están anoticiados de su ubicación precisa, y proceden, o bien a aligerar la carga en demasía al costado de la ruta, o bien a volver sobre su ruta, o a buscar algún desvío, algún atajo, algún camino vecinal que permita evadir el piquete. La cuestión, entonces, no pasa por la sanción que pueda aplicarse en ocasión del tránsito, puesto que ésta no es advertida por el infractor como un reproche sino como un obstáculo a evadir. La cuestión no es una cuestión de tránsito sino una cuestión de transporte, lo que impele a su abordaje a un nivel diferente, estructural, abarcador de las complejidades de una operación que involucra a diversos actores, la mayor parte de los cuales no se encuentran en el tránsito. El conductor de un camión que hace recarga en el camino, a expensas de la vida útil de su vehículo y de fatigar en exceso a su motor, en general procura con ese excedente compensar un flete deprimido por la imposición unilateral del precio que hace un sector cargador muy sólido y concentrado frente a un sector transportista muy disperso, con exceso de bodega y que trabaja muchas veces para cubrir las necesidades más básicas. Asimismo, el dador de carga que apresta sobre el camión más carga de la debida lo hace para optimizar su ecuación económica, ahorrando fletes, obligando al transportista a llevar en un viaje lo que merecería del empleo de dos, en perjuicio también de mayores posibilidades de trabajo para el sector transportista. Por otra parte, la estiba de la carga en la bodega del camión corresponde en muchos casos a la responsabilidad del cargador y de sus dependientes, y de esa acción luego devienen consecuencias relativas al exceso de peso por eje que sólo recaen, en el actual régimen de tránsito, en cabeza del camionero. Ni qué decir cuando se trata de mercancías peligrosas, que en todo régimen sancionatorio merece un tratamiento especial y agravado, en atención a los bienes jurídicos en juego que deben ser protegidos, y poniendo el acento en las operaciones de carga y descarga.

Ante semejante evidencia, que se ve abonada por la concreta experiencia recogida a través de casi un cuarto de siglo de aplicación del régimen legal de cargas, es que se torna imperioso avanzar más allá de los



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

parámetros originales contenidos en la Ley 10.837 y consagrar la responsabilidad solidaria del dador y/o el tomador de la carga ante las transgresiones en las cuales su participación en la operación de transporte resulta determinante. Así lo hace el presente proyecto¹⁰, con un objeto, además del de procurar estricta justicia por las consideraciones vertidas más arriba, eminentemente práctico, cual lo es, el de involucrar y responsabilizar en el control de las condiciones legales del transporte a las instancias de dación y de recepción de las cargas (por ejemplo, en la obligación para el dador o tomador de la carga de exigir los mínimos recaudos conducentes a establecer la idoneidad de la contraparte a la que le confía la carga, tales como: habilitación del conductor, inscripción registral del transportista, revisión técnica del vehículo).

En resumen, la carencia de un régimen de penalidades respecto del transporte automotor de cargas en la Provincia de Buenos Aires, ha afectado grandemente el desarrollo, ordenación y consolidación de un sistema moderno, competitivo, eficaz, y respetuoso de las normas que preservan el ambiente, la seguridad y la infraestructura. El artículo 18º de la Ley 10.837, como hemos visto, enumeraba los tipos de sanción aplicables ante los casos de violaciones a sus disposiciones, así como el procedimiento para el cobro de las multas y la asignación de lo recaudado al Fondo Provincial del Transporte (artículo 19º). El Decreto reglamentario Nº 4.460/91 disponía, en su art. 31º que "El Poder Ejecutivo reglamentar(i)a las sanciones por infracciones a la ley, y dictar(i)a las reglas de procedimiento para la comprobación y aplicación de las mismas". Esa reglamentación no fue sancionada durante las dos décadas siguientes, y se aplicó supletoriamente, y en aquello que resultara aplicable, la normativa infraccional de la legislación de tránsito, que lógicamente no contempla las cuestiones propiamente concernientes a la operación de transporte, considerada en toda su compleja integralidad y en sus especiales características sectoriales y estructurales.

En la legislación nacional, sí hay un régimen de penalidades que gravita sobre el transporte de cargas. El mismo fue dictado y aprobado a principios de 1998, a través del Decreto PEN Nº 105/98, y actualmente está ordenado por el Decreto PEN Nº 1.035/02, reglamentario de la Ley Nacional de Cargas Nº 24.653. En tanto que, en lo que atañe al procedimiento, se aplica el Decreto PEN Nº 253/95. En ese plexo normativo nacional se ha señalado que "el sistema de transporte por automotor de cargas requiere una reglamentación oportuna, herramientas adecuadas de control y por ende una rápida sanción de las conductas reflejadas en un dinámico régimen sancionatorio. Que ello se encuentra contemplado por la Ley Nº 24.653, que constituye lo que en doctrina se ha denominado leyes penales en blanco, toda vez que permiten a la Administración aplicar las penas que definen dichas leyes, facultando a esta última, a establecer las infracciones y la graduación de las sanciones¹¹". Ello así, tal como se explica en el mismo ordenamiento más adelante, en aplicación de una doctrina de la Procuración del Tesoro de la Nación que favorece el concepto de "leyes penales en blanco", o sea, de la tendencia al completamiento en la tipificación y sus márgenes sancionatorios, por el Poder Ejecutivo: "Que, conforme lo ha sostenido la Procuración del Tesoro de la Nación, mediante el sistema de leyes penales en blanco se pretende, principalmente, lograr la eficaz y oportuna represión de ciertos hechos que, como las infracciones a las leyes reguladoras de la policía económica y de salubridad, se refieren a situaciones sociales fluctuantes que exigen una legislación de oportunidad (Dictámenes: 207:534)".

¹⁰ Vid. artículos 2º inc. l), 4º, 5º inc. c), 18º, 23º, 25º-29º, 32º-34º, 36º, 39º-42º, 46º-50º, y 52º.

¹¹ Párrafos 11º y 12º del Reglamento de la Ley Nacional de Cargas.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Sin desconocer la validez y eficacia de dicho concepto, que de hecho también aparece ya en los mencionados arts. 18 y 19 de la ley provincial de cargas, y que se recepta en el actual proyecto en la fórmula contenida por su artículo 52¹², resulta menester puntualizar que, tratándose el presente de un concepto de derecho penal administrativo, que la doctrina equipara en lo concerniente a las garantías del administrado, al régimen constitucional, resulta pertinente, para respetar con mayor fidelidad el principio de legalidad, reglar el sistema de penalidades y su procedimiento a través de ley. Esas garantías se encuentran expresadas por los arts. 20 (supervisión, control y auditoría sobre las actividades de fiscalización llevadas a cabo por otras jurisdicciones o instancias en uso de facultades delegadas, con participación de los transportadores), 26 (limitación temporal a la aplicación del concepto de reincidencia), 27 (prescripción), 31 (participación ciudadana), 34 (oportunidad para formular descargo con amplia capacidad probatoria; notificación por cédula en los casos en los que no hubiere acta de infracción), 35 (medidas administrativas para reforzar las pruebas ofrecidas en el descargo, idoneidad jurídica del personal sumariante), 36 (producción de un informe de clausura en el que se ameriten cuidadosamente todas las pruebas, circunstancias y antecedentes producidos durante la instrucción), 37 (resolución fundada), 38 (capacidad recursiva también con amplitud de debate), 39 (pago voluntario y sistema de cuotificación y de quitas), 42 (notificación al responsable solidario y ampliación de plazos), y 43 (órdenes de servicio con suspensión del sumario a prueba, a efectos de procurar la efectiva corrección de las falencias detectadas, antes que la persecución de un ánimo recaudatorio).

Asimismo, respecto de la graduación y dimensionamiento del esquema sancionatorio, se ha procurado alcanzar una cierta uniformidad (más allá de la tipificación específica de cada régimen) en la graduación de las sanciones económicas, respecto del régimen sancionatorio de jurisdicción nacional ordenado por el Decreto P.E.N. Nº 1.035/02. En éste se consagra el objetivo correctivo perseguido por la sanción económica, y no meramente recaudatorio. Téngase en cuenta que cada Unidad de Sanción Económica (USE) equivale a 100 litros de gasoil, es decir, a unos \$ 550. El valor del flete por tonelada/kilómetro, para una distancia estándar de 400 km, se sitúa alrededor de \$ 0,60, lo que significa un valor de la tonelada de \$ 240. De tal forma, cada USE equivale a 2,3 toneladas de carga transportada. Una sanción de 5 USEs significa entonces el valor de 11,5 toneladas, y una de 10 USEs equivale a 22,9 toneladas, o sea, algo así como el valor del flete por la carga completa.

13) Finalmente, el Capítulo V del texto legal propuesto establece las condiciones mínimas de seguridad que norman la actividad, en lo atinente a los elementos de seguridad de los vehículos, vida útil, dimensiones, capacidad de carga, peso-potencia, peso de carga máximo, pautas de tolerancia, criterios de medición, homologación de equipos de medición por parte de la Autoridad de Aplicación, vehículos especiales, ejes levadizos, señalamientos, etc., cuestiones todas en las que se propende a la armonización con las condiciones que para circular exige la legislación nacional y con las inveteradas demandas del sector transportista, conducentes a otorgar a los aspectos fundamentalmente vinculados con los pesos máximos, la debida certeza en su aplicación y

¹² "Por cuestiones de política de transporte, y a efectos de garantizar el mejor cumplimiento de los objetivos de la presente ley y una más adecuada tutela de los bienes protegidos por el Artículo 11º, la Autoridad de Aplicación queda facultada a dictar las normas complementarias a la presente casuística, **que recepten y actualicen las condiciones cambiantes impuestas por la realidad sectorial**, adecuando a ésta los tipos penales y sus márgenes sancionatorios".



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

fiscalización, así como en la evitación de arbitrariedades, de abusos y de conductas distorsivas de la leal competencia.

Todo ello, contemplando como se anticipara, la correspondiente capacidad adaptativa y flexibilidad regulatoria nacidas de las necesidades contingentes y las variables tecnológicas y estratégicas del transporte provincial (arts. 2º, 30, 73 y 82, entre otros).

Es por todo lo expuesto, Señor Presidente, que se considera de imprescindible utilidad para el interés público de la Provincia, y en particular para el desenvolvimiento, crecimiento y ordenación del transporte productivo, la sanción del presente proyecto de ley


HÉCTOR MARTINEZ
Diputado Provincial
Partido Peronista
Diputados Pcia. Bs. As.