

SESIONES ORDINARIAS

2000

ORDEN DEL DIA N° 1749

COMISIONES DE TRANSPORTES, DE ECONOMIA, DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y DE LEGISLACION GENERAL

Impreso el día 30 de noviembre de 2000

Término del artículo 113: 12 de diciembre de 2000

SUMARIO: Régimen de Responsabilidad Contractual y Extracontractual derivada del autotransporte público de pasajeros. (39-P.E.-2000.)

- I. Dictamen de mayoría.**
- II. Dictamen de minoría.**

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Economía, de Defensa del Consumidor y de Legislación General han considerado el mensaje 695 del 15 de agosto de 2000 y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre Régimen de Responsabilidad Contractual y Extracontractual derivada del autotransporte público de pasajeros; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Declárase en estado de emergencia por el plazo de treinta y seis (36) meses, contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley, a la actividad aseguradora del autotransporte público de pasajeros y a la situación de las empresas prestadoras de ese servicio, con el alcance, vigencia y condiciones que se determinan en la presente ley.

Los demandados y obligados al pago podrán acogerse a los beneficios que se instituyen en el artículo siguiente, en caso contrario se aplicarán a su respecto las previsiones contenidas en las sentencias de condena.

Art. 2° – Las obligaciones de dar sumas de dinero, resultantes de sentencias firmes dictadas con

anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de esta ley o durante un plazo de tres (3) años desde el comienzo de su vigencia en procesos que tengan por objeto la determinación de los daños y perjuicios producidos por vehículos afectados al autotransporte público de pasajeros, se abonarán en cuarenta y ocho (48) cuotas mensuales. En todos los casos las cuotas serán iguales y consecutivas. En el supuesto que la cuota mensual resultante fuese inferior a pesos un mil doscientos (\$ 1.200) deberá reducirse el número total de cuotas hasta alcanzar dicho valor. La aplicación de este régimen devengará el interés que establezca la sentencia.

Art. 3° – Las costas y demás accesorios de la condena impuesta en las sentencias comprendidas en el artículo anterior seguirán proporcionalmente la exigibilidad de la condena principal, con excepción de la tasa de justicia, que se regirá por las leyes vigentes en la materia. En este supuesto la cuota respectiva no podrá ser inferior a pesos doscientos cuarenta (\$ 240).

Art. 4° – Mientras se encuentre vigente el estado de emergencia dispuesto por la presente ley quedará sin efecto toda medida ejecutoria contra los beneficiarios del presente régimen vinculada con las obligaciones aquí comprendidas. Asimismo, durante dicho período no podrán dictarse contra aquellos actos de igual naturaleza o medidas precautorias vinculados con las obligaciones comprendidas en el presente régimen, que afecten su desenvolvimiento financiero y/o la prestación del servicio público en cuestión.

En caso de incumplimiento en el depósito o pago de las sumas respectivas, la mora se producirá de pleno derecho, haciendo caducar el plazo acordado y habilitando la ejecución de la sentencia por su totalidad.

Art. 5° – Deróguense los decretos 260 del 20 de marzo de 1997 y 255 del 20 de marzo de 2000.

Art. 6° – La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 7° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 15 de noviembre de 2000.

Alejandro M. Nieva. – Manuel L. Martínez. – Eduardo Santín. – José G. Dumón. – Gustavo C. Galland. – José L. Lanza. – Sarah A. Picazo. – Enrique G. Cardesa. – Blanca A. Saade. – Luis A. Trejo. – María N. Soda. – Gustavo E. Gutiérrez. – Miguel A. Giubergia. – Miguel S. Abella. – Alejandro Balian. – Juan P. Baylac. – Pedro Calvo. – Fortunato R. Cambareri. – Horacio R. Colombi. – Guillermo E. Corfield. – Carlos A. Courel. – Marta I. Di Leo de Bancora. – Arturo R. Etchevehere. – Víctor M. Fayad. – Angel O. Geijo. – Cristina Guevara. – Arnoldo Lamisovsky. – Beatriz M. Leyba de Martí. – Enrique M. Martínez. – Mabel G. Manzotti. – Fernando R. Montoya. – Benjamín R. Nieto Brizuela. – María G. Ocaña. – Alejandro A. Peyrou. – Elsa S. Quiroz. – José A. Recio. – José L. Saquer. – Federico R. Soñez. – Margarita R. Stolbizer. – Marcelo J. Stubrin. – Atilio P. Tazzioli. – Julio A. Tejerina. – Ricardo E. Vago. – Pedro A. Vénica. – Humberto A. Volando.

En disidencia total:

Martha C. Alarcia. – Teodoro R. Funes.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA TOTAL DE LA SEÑORA DIPUTADA MARTHA ALARCIA

Señor presidente:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con referencia al mensaje del Poder Ejecutivo 0039-D.-2000 sobre Régimen de Responsabilidad Contractual y Extracontractual derivada del autotransporte público de pasajeros, con el fin de fundamentar mi disidencia total con el dictamen de mayoría por las razones que expongo a continuación.

El decreto 260/97 declaró en estado de emergencia a la actividad del autotransporte público de pasajeros y a la situación de las empresas prestadoras de ese servicio por un plazo de 36 meses desde la publicación de dicha norma.

Las circunstancias existentes en aquel momento justificaban la adopción de esta medida, en virtud de las características del servicio que estas empresas prestan.

Por tal razón se estableció el mencionado plazo de 36 meses para que este sector pudiera equilibrar su situación financiera, y afrontar de esta ma-

nera los compromisos derivados de los litigios judiciales por responsabilidad contractual y extracontractual.

Sin embargo señor presidente, las empresas prestadoras del servicio y las aseguradoras, cumplidos los 36 meses, continúan en la misma situación. Es decir, nada ha cambiado. No se ha aprovechado este lapso para corregir las graves distorsiones acaecidas en este sector.

De tal manera, que el Poder Ejecutivo ha decidido prorrogar el estado de emergencia por medio del decreto 255/00 y enviar a este honorable cuerpo un proyecto de ley para extender el plazo de la emergencia y fijar pautas para la responsabilidad contractual y extracontractual.

Señor presidente, como lo expresara más arriba, expreso mi disidencia total con este dictamen por entender que continuar manteniendo el estado de emergencia es a todas luces inconstitucional.

Es contrario a la Constitución Nacional, violenta claramente la igualdad ante la ley consagrada en el artículo 16. Esta igualdad, como es sabido, está referida a los habitantes en iguales circunstancias.

El conocido jurista Estrada expresa que "...la igualdad que ella declara, consiste en el imperio de una sola ley y de un solo órgano de la ley sobre todas las personas, sea que proteja, sea que obligue, sea que coarte. Esta igualdad, que elimina la esclavitud, la servidumbre, las prerrogativas hereditarias y los privilegios del gremio, es la primera de dos grandes bases sobre las cuales se asienta, en la República Argentina, la libertad civil..." (*Curso de derecho constitucional*, tomo I, página 209).

Claramente, al proteger a un sector se discrimina a las víctimas de un accidente, cuyos responsables son los beneficiarios elegidos tanto en el decreto de prórroga como en el proyecto de ley que se debate, de aquellos otros habitantes que tengan la "fortuna" de resultar víctimas de análogos accidentes pero cuya responsabilidad corresponda a los excluidos en dichas normas.

Si analizamos seriamente, las víctimas de los incluidos en el estado de emergencia que se pretende extender no presentan una diferencia con las víctimas de siniestros de particulares que justifique echar por tierra la garantía consagrada en el artículo 16 de nuestra norma fundamental.

Además de plantear, como se dijera, una infundada desigualdad ante la ley, este proyecto agravia el derecho a la propiedad que nuestra Constitución reconoce expresamente en su artículo 14, relacionada con la discriminación que se provoca.

En efecto, al ser víctima de un accidente de tránsito se genera una acreencia en su favor para indemnizar el daño sufrido, desde el momento que el siniestro se produjo.

Es titular de un crédito, crédito que ingresa a su patrimonio a partir de ese momento. La declaración del estado de emergencia en los plazos que

aquí se discuten impide usar y disponer de su propiedad.

Por lo expuesto, señor presidente, resulta evidente el carácter inconstitucional del proyecto sometido a nuestro estudio, por agravar derechos fundamentales consagrados en nuestra Constitución, lo que me lleva a manifestar mi disidencia total.

Martha C. Alarcia.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA TOTAL DEL SEÑOR DIPUTADO TEODORO FUNES

Señor presidente:

Considero que el proyecto propuesto posee graves defectos en materia jurídica, en especial en el plano constitucional y, en particular, también dentro de ella, en la ausencia de protección a los intereses generales de la sociedad que están por encima de los intereses de determinados individuos.

No voy a abundar en consideraciones personales, sino que en cambio voy a referirme al dictamen que la Corte Suprema de Justicia emitiera con referencia a los decretos 260/97 y 255/2000 que declararon y prorrogaron respectivamente el estado de emergencia de la actividad aseguradora del auto-transporte público de pasajeros.

Nos dice la Corte Suprema en su declaración del 2 de agosto de 2000 que la Sala H de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil declaró la inconstitucionalidad de los artículos 1°, 2°, 3° y 4° del decreto 260/97, confirmando así el pronunciamiento de primera instancia. En este punto la Suprema Corte avala lo expuesto por la Sala H, la que “si bien reconoció la situación de emergencia por la que atraviesa parte de la actividad aseguradora –extremo del que se hace eco en el decreto impugnado en el caso–, no advirtió una urgencia tal que impidiera al Estado usar los recursos ordinarios para conjurar cualquier crisis económica de carácter sectorial, sin vulnerar derechos individuales amparados por la Constitución Nacional”. Agrega la Sala H que: “Una norma de emergencia debe tener como finalidad proteger los intereses generales de la sociedad y no de determinados individuos, situación esta última que se configura en el caso, en la medida en que la moratoria está prevista para un grupo concreto y determinado –las empresas prestadoras del servicio público de pasajeros y las compañías aseguradoras de dichas entidades por los servicios de referencia–. El interés de ese grupo puede ser calificado como colectivo, pero en general, ya que este último es de la colectividad impersonificada en el Estado. Concluyó que la previsión atacada era inconstitucional por ser violatoria de la igualdad ante la ley”.

La Corte indica en el artículo 8° de su fallo que “uno de los requisitos indispensables para que pueda reconocerse la validez de un decreto como el cuestionado es que éste tenga la finalidad de proteger los intereses generales de la sociedad

y no de determinados individuos”. En el artículo 9° nos indica: “El extremo apuntado en el considerando anterior no se cumple en el caso, pues no se advierte de qué forma la crisis económica que atraviesan las empresas prestadoras del servicio público de pasajeros y las compañías aseguradoras de dichas entidades por el servicio mencionado afecta a ‘los intereses generales de la sociedad’ o ‘al interés público’ que los decretos de necesidad y urgencia deben proteger”. Por último, en este plano de consideraciones cabe agregar que el artículo 10 del fallo indica que “el decreto en cuestión pretende llevar alivio al sector del servicio público de pasajeros, mediante el procedimiento de trasladar a la víctima la carga de financiarlo”.

En los fallos particulares de los señores ministros de la Corte se destaca un párrafo del doctor don Augusto César Belluscio que dice: “La norma impugnada por inconstitucional consagraba un trato discriminatorio, pues trasladaba la situación de crisis en el servicio público de pasajeros sólo a las víctimas de los accidentes de tránsito, es decir, a la parte más débil de la relación, con lesión al derecho fundamental de la igualdad ante la ley, pues las víctimas terminarían por financiar una crisis que no causaron”.

Sabido es que en el costo del boleto que pagan los usuarios, el 30 % está destinado a solventar el seguro del transporte y por ende los daños que accidentalmente éste pudiera producir a las personas. El dictamen de la Comisión de Transportes no hace referencia a este hecho ni tampoco a qué destino han tenido esos fondos a través del tiempo.

Como corolario de lo expuesto cabe una pregunta que creo invalida definitivamente el dictamen de la comisión. Cómo es posible que legisladores de la Nación, conociendo a ciencia cierta el fallo de la Corte Suprema contra los decretos del Poder Ejecutivo, aceptemos un proyecto de ese mismo Poder Ejecutivo, cuando es obvio que está volcando sobre nuestras espaldas una decisión que claramente viola la Constitución Nacional.

Antes que la defensa de intereses sectoriales como el del transporte, por más que éste sea un servicio público de responsabilidad primaria del Estado, entiendo que estamos obligados a observar dos aspectos fundamentales que los argumentos expuestos por la Corte dejan claramente marcados: la igualdad ante la ley y el bien común, dos aspectos que dejados de lado hacen imposible legislar con justicia y ecuanimidad.

Teodoro Funes.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Economía, de Defensa del Consumidor y de Legislación General

al considerar el mensaje del Poder Ejecutivo creen necesario, en mérito al estado de crisis que aqueja al transporte público de pasajeros, así como también al de las empresas aseguradoras del sector, aprobar la parte pertinente a la emergencia de la actividad aseguradora del autotransporte público de pasajeros y de las empresas prestadoras de ese servicio, dejando para un estudio más profundo lo relacionado al tema de la limitación de la responsabilidad civil del transporte público de pasajeros, así como también la implementación de un procedimiento extrajudicial de reclamo de indemnizaciones y la creación de un fondo de garantía.

Alejandro M. Nieva.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Economía, de Defensa del Consumidor, y de Legislación General, han considerado el mensaje 695 del 15 de agosto de 2000 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre Régimen de Responsabilidad Contractual y Extracontractual derivada del autotransporte público de pasajeros; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1° – Declárase en estado de emergencia económica a las empresas prestadoras del servicio de autotransporte público de pasajeros, debidamente autorizadas por el organismo respectivo, dentro de los alcances de la presente ley.

Art. 2° – Las obligaciones de dar sumas de dinero resultantes de sentencias firmes dictadas contra tales empresas, con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, podrán ser abonadas hasta en cuarenta y ocho cuotas mensuales consecutivas. En estos casos la cuota a abonar no podrá nunca ser inferior a la suma de mil pesos, excepto que existiere acuerdo distinto entre partes al momento de su promulgación.

Art. 3° – Las obligaciones surgidas con posterioridad a la puesta en vigencia de la presente ley, estén o no firmes, podrán ser canceladas dentro del período de la presente emergencia, esto es, ninguna podrá superar el límite de cuatro años. De tal forma, las obligaciones surgidas en el primer año tendrán treinta y seis cuotas como tope, las del segundo año veinticuatro y las surgidas durante el tercer año deberán ser canceladas en un plazo máximo de doce meses.

Art. 4° – En caso de que se produjeran demoras en la liquidación final por la actualización de la sentencia, las mismas serán deducidas del plazo máximo de cuarenta y ocho meses, sin perjuicio de la

facultad de la deudora de consignar en los autos el importe fijado, incrementando luego el monto de las cuotas faltantes conforme el resultado de la liquidación final.

Art. 5° – Las costas y honorarios del juicio, podrán asimismo ser abonados de la forma descripta en el artículo anterior, al igual que la tasa de justicia, que será integrada conforme a las normas respectivas. En estos casos, los montos de las cuotas para los profesionales intervinientes, peritos, intérpretes y demás gastos, no podrán ser inferiores a trescientos pesos cada uno.

Art. 6° – En todos los casos, se agregarán a las cuotas los intereses fijados por la sentencia, que devengan en su financiación.

Art. 7° – En caso de incumplimiento en el depósito o pago de las sumas respectivas, la mora se producirá de pleno derecho, haciendo caducar el plazo acordado y habilitando la ejecución de la sentencia por su totalidad. En caso de que la empresa entrara en concurso o quiebra, el privilegio del crédito será dado en cada caso, por la fecha de la sentencia.

Art. 8° – Las medidas cautelares pecuniarias que se ordenen a los efectos de asegurar la percepción de las cuotas fijadas en el artículo 2° no podrán afectar la prestación del servicio, ni ejecutarse durante la vigencia de esta ley a excepción del incumplimiento señalado en el artículo anterior.

Art. 9° – La Secretaría de Transporte de la Nación, elevará dentro de los 180 días de promulgada la presente ley a las comisiones de Transportes de ambas Cámaras del Congreso, el plan de acción que estime conveniente para la disminución del índice de siniestralidad en el sector que describe la presente ley, incluyendo la forma de contemplar, sea a través de reaseguros de empresas del país o del exterior, la adecuada percepción de las indemnizaciones fijadas por la justicia nacional, aun para el caso que dichos costos deban ser contemplados a través de subsidios específicos, que de ninguna manera podrán ser trasladados al usuario.

Art. 10. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 15 de noviembre de 2000.

Jorge T. Pérez. – Mario Das Neves. – Bernardo P. Quinzio. – Eduardo R. Di Cola. – Marta Y. Palou. – María del Carmen Alarcón. – Omar E. Becerra. – Jorge P. Busti. – María L. Chaya. – Guillermo H. De Sanctis. – Jorge A. Escobar. – Nicolás A. Fernández. – Pablo A. Fondevila. – Norma Godoy. – Arturo E. Lafalla. – Dámaso Larraburu. – Jorge R. Matzkin. – Ana M. Mosso. – Roberto R. Nicotra. – Alejandra B. Oviedo. – Lorenzo Pepe. – Federico R. Puerta. – Ricardo C. Quintela. – Rafael E. Romá. – Hugo D. Toledo. – Saul E. Ubaldini. – Ovidio O. Zúñiga.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Economía, de Defensa del Consumidor y de Legislación General, al considerar el mensaje del Poder Ejecutivo nacional creen necesario, en mérito a diferencias sustanciales e irreconciliables con el proyecto del Ejecutivo realizar un nuevo dictamen. En lo referido específicamente a la emergencia, el dictamen acota los plazos propuestos. Ello así toda vez que entendemos necesario poner un límite más próximo a la suerte de verdadera costumbre que se ha creado y se pretende continuar imponiendo ahora bajo la forma de una ley, con esta emergencia cuyo inicio tuvo alguna vez sentido, pero la finalización parece no encontrar fin. No es razonable pensar que un sector destinado a prestar el servicio público de transporte en una de las zonas más densamente pobladas del mundo esté en permanente estado de zozobra. Debe, necesariamente, existir una disfunción grave que el texto del Ejecutivo no descubre y los propios representantes del sector no han podido aclarar. Como lógica consecuencia, se excluye a las aseguradoras de la emergencia. Los análisis realizados con la escasa o nula información disponible permiten concluir, sin mayor margen de duda, que una de las carencias principales del sector es la de un seguro cierto y con respaldo.

Conceder una situación de excepción a empresas que han probado no estar preparadas para hacerse cargo de la siniestralidad de este medio, a la sazón, no menor, es poco razonable. Debe crearse una estructura responsable capaz de hacer frente a las contingencias de este tan sensible servicio.

Para concluir, visto que la problemática, lejos de ser coyuntural es de fondo, se plantea la necesidad de que el Poder Ejecutivo nacional debe convocar al sector a un ordenamiento que parece serle completamente ajeno.

Ricardo C. Quintela.

ANTECEDENTE

MENSAJE DEL PODER EJECUTIVO

Buenos Aires, 15 de agosto de 2000.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley en cumplimiento de los decretos 260 del 20 de marzo de 1997 y 255 del 20 de marzo de 2000.

Mediante el dictado del decreto 260/97 se declaró en estado de emergencia a la actividad aseguradora del autotransporte público de pasajeros y a la situación de las empresas prestadoras de ese servicio, estableciéndose un plazo de treinta y seis (36) meses para la vigencia de dicho estado de emergencia y las medidas dictadas en consecuencia.

Al cabo de ese plazo, la subsistencia de las circunstancias que generaron el estado de necesidad, sumada a nuevas razones que incidieron en su agravamiento, determinaron su prórroga mediante el decreto 255/00, por el plazo de doce (12) meses más.

Ambos decretos encomendaron al Poder Ejecutivo nacional la elaboración de un proyecto de ley destinado a lograr una solución integral para los sectores involucrados. Así, el anteuúltimo considerando del decreto 260/97 estableció que el Poder Ejecutivo nacional remitirá a ese Honorable Congreso de la Nación un proyecto de ley tendiente a limitar el alcance de la responsabilidad civil contractual y extracontractual derivada de los daños a las personas y cosas, causados por vehículos afectados al autotransporte público de pasajeros. A su vez, el artículo 2° del decreto 255/00 instruyó a los ministerios de Economía y de Infraestructura y Vivienda para que elaboren un proyecto que contemple en forma ecuaníme los distintos intereses y bienes jurídicos protegidos en la prestación del servicio público de pasajeros, la actividad aseguradora de riesgos de dicha prestación y los derechos de los usuarios o eventuales acreedores a resarcimientos por los daños producidos como consecuencia de su prestación.

El proyecto que se eleva a vuestra honorabilidad procura dar cumplimiento a dichos mandatos estableciendo distintas medidas complementarias que, en conjunto, contribuirán a sanear la situación financiera de los sectores involucrados, sin dejar de amparar los derechos de los usuarios y damnificados. Así, se dispone como primera medida la limitación de la responsabilidad civil del autotransporte público de pasajeros, por daños producidos a los pasajeros y a terceros. Accesoriamente, el proyecto prevé un procedimiento extrajudicial de reclamo para agilizar el pago de la indemnización a los damnificados; asimismo, a fin de paliar eventuales situaciones de insolvencia de las compañías que aseguran los riesgos derivados del transporte público de pasajeros, se crea un fondo de garantía. Por último, ha resultado necesario extender el plazo de emergencia de la actividad aseguradora del autotransporte público de pasajeros y la situación de las empresas prestadoras de ese servicio.

Respecto de la limitación a la responsabilidad civil del transportista, cabe señalar que con estas disposiciones se tiende a dar una solución inmediata al contexto de incertidumbre e imprevisión que existe en relación con la indemnización de los daños derivados del uso de medios de transporte público de pasajeros, circunstancia que afecta gravemente al desarrollo de esta actividad por tratarse de riesgos que no pueden cubrirse adecuadamente en el mercado asegurador argentino.

La ausencia de una pauta uniforme para valorar los perjuicios inferidos a las personas por causa de accidentes en el transporte y la disparidad de los montos fijados en las sentencias judiciales por tal concepto, inciden negativamente en el normal de-

sarrollo del autotransporte público de pasajeros, así como en la situación de las compañías aseguradoras; lo que en definitiva redundaría en perjuicio de la sociedad toda que usa y necesita de los medios de autotransporte públicos.

Corresponde puntualizar que la difícil situación financiera por la que actualmente atraviesa el autotransporte público de pasajeros ha sido atribuida por las cámaras representativas del sector, entre otras causas, a la falta de límites a su responsabilidad civil.

Por ello, resulta imperioso que se establezca una pauta indemnizatoria clara y razonable a fin de evitar la imprevisibilidad de las condenas judiciales, que, como se expresara, afecta seriamente la efectiva prestación del servicio público de autotransporte de pasajeros.

Debe tenerse en cuenta que la ausencia de tope máximo para fijar el resarcimiento determina, en general, condenas muy elevadas que son parte del costo de la prestación del servicio, que repercute finalmente en perjuicio de los usuarios, pudiendo llevar a una situación de insolvencia de las obligadas al pago, ya sean compañías aseguradoras o transportistas. Y en esta situación, también se ven perjudicadas las víctimas que serán acreedoras de una cuantiosa condena pero que, en los hechos, se tomará en muchos casos de cumplimiento ilusorio.

Los límites cuantitativos de responsabilidad no son ajenos a nuestro ordenamiento jurídico.

Así, la Ley de Navegación 20.094 limita la responsabilidad del transportador por daños resultantes de muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero a la suma equivalente en pesos a mil quinientos (\$ 1.500) argentinos oro. Por su parte, en materia de transporte aéreo en el territorio nacional, el Código Aeronáutico, ley 17.285 y sus modificatorias, dispone que la responsabilidad por daños sufridos por el pasajero queda limitada a la suma equivalente en pesos a mil (1.000) argentinos oro; asimismo, dicho código establece limitaciones a la responsabilidad en caso de daños causados a terceros en la superficie.

Cabe recordar que con motivo de la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 139, ahora 144 del Código Aeronáutico, ley 17.285 y sus modificatorias, el más alto tribunal de la Nación en los autos "Nealon, Hugo Heraldo Daniel y Nealon, Celia Cabo de c/Aerolíneas Argentinas s/indemnización de daños y perjuicios" resolvió el 9 de agosto de 1961: "...La legislación especial, en efecto, es válida si el criterio de distinción no es arbitrario, es decir, si obedece a fines propios de la competencia del Congreso, y la potestad legislativa ha sido ejercida de modo conducente al objeto perseguido y de manera que no adolezca de iniquidad manifiesta - Confr. causa 'Barone c/ Banco di Napoli', fallada el 10 de marzo del año en curso y sus citas-. (...) Que no parece dudoso que estos extremos se llenan por el precepto cuestionado. No lo es, en cuanto a la com-

petencia legislativa, porque no cabe desconocer que la regulación y el fomento de la aviación, como medio de transporte, es de la incumbencia del Poder Legislativo, según la letra y el espíritu del artículo 67, incisos 11, 12, 16 y 28 de la Constitución Nacional. Tampoco cabe objetar la pertinencia a ese fin de la limitación de la responsabilidad de las empresas aeronáuticas. Se trata de uno de los medios posibles para su equilibrio económico, como podrían también serlo el subsidio estatal o el aumento de las tarifas de los servicios. La elección entre una u otra de estas posibilidades, siendo cuestión de preferencia en cuanto a su necesidad, conveniencia y eficacia, excede el ámbito del control de constitucionalidad y está reservada a la discreción del Congreso -Fallos 247:121 y sus citas-. (...) Que tampoco cabría descalificar el precepto por razón de manifiesta iniquidad, porque si la necesidad de medidas proteccionistas no fuera arbitrariamente invocada, no parece incompatible con la justicia que aquéllas afecten en especial a los usuarios. El interés directo e inmediato que ellos tienen en el servicio impide que la indirecta conveniencia nacional de su existencia imponga como única solución posible la de su financiación colectiva".

Dados estos antecedentes, se propicia establecer una similitud en materia de autotransporte público de pasajeros con los montos de responsabilidad fijados en materia de navegación y transporte aéreo.

A mayor abundamiento, corresponde señalar que también han sido fijados límites para la responsabilidad en las normas relativas a los accidentes de trabajo, a partir de la ley 9.688, que actualmente, en virtud de las disposiciones de la Ley de Riesgos del Trabajo 24.557 y el decreto 839 del 20 de junio de 1998, ascienden a pesos ciento diez mil (\$ 110.000).

El proyecto que se somete a vuestra consideración, en concordancia con estos antecedentes, tiende a solucionar en forma inmediata los graves problemas que afronta el servicio público de autotransporte de pasajeros en nuestro país y la actividad aseguradora del sector, mediante la fijación de un tope a la responsabilidad civil por daños a las personas.

Cabe señalar que la existencia de un límite a la responsabilidad objetiva por muerte o lesiones derivadas del autotransporte público de pasajeros, tiende a facilitar el funcionamiento y la contratación de seguros que cubran esos riesgos, lo cual posibilitará que la víctima tenga siempre un responsable solvente y asimismo estimulará, por la reducción de costos que en materia de contratación de seguros traerá consigo la medida, una reducción en las tarifas.

En otro orden de ideas, la existencia de un tope indemnizatorio favorece los acuerdos extrajudiciales y las transacciones, ya que una de las variables del conflicto -el límite de la indemnización- resulta del régimen legal, disminuyéndose en consecuencia la litigiosidad.

Los límites propuestos son una justa composición de los intereses de las víctimas y los de la comunidad toda y se consideran razonables de acuerdo a la evolución económica de nuestro país. De dichos límites se han excluido los daños causados por el dolo o la culpa grave del transportista o sus dependientes; así como también cuando las unidades afectadas al servicio, al momento del hecho, no cuenten con la póliza correspondiente, no posean habilitación, no cumplan con la revisión técnica y/o no cumplan con la normativa vigente al momento del hecho. Tampoco será aplicable la limitación de responsabilidad cuando el conductor no cuente con la licencia, y/o con los exámenes técnicos o psicofísicos.

Complementando las disposiciones limitativas de la responsabilidad civil, se ha previsto un procedimiento prejudicial de reclamo como mecanismo para que las víctimas cobren rápida y efectivamente las indemnizaciones que les correspondan y que, a su vez, contribuirá a reducir el número de juicios.

Otra medida complementaria, que tiene por fin prever una solución para eventuales situaciones de insolvencia de las aseguradoras que cubren los riesgos derivados del autotransporte público de pasajeros, es la creación de un fondo de garantía en resguardo de los derechos de los reclamantes.

Dicho fondo dependerá de la Superintendencia de Seguros de la Nación, dependiente de la Subsecretaría de Servicios Financieros de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía y se conformará con un aporte a cargo de las aseguradoras que será igual al dos coma cinco por ciento (2,5 %) de las primas emitidas como consecuencia de la cobertura de la responsabilidad civil prevista en la presente ley.

Por último, resulta necesario extender el plazo de la situación de emergencia declarada por los decretos 260/97 y 255/00.

Dicho sistema de emergencia ha generado resultados positivos respecto al fin perseguido, demostrando así su eficacia para ir resolviendo progresivamente los problemas que llevaron a la adopción de tales medidas. Así, los decretos de emergencia precedentemente citados han permitido hasta el presente la resolución de un gran número de juicios de daños y perjuicios en los que fueron protagonistas medios de transporte público de pasajeros y han posibilitado que los damnificados pudieran acceder a la percepción de sus indemnizaciones. Este resultado en los procesos judiciales facilitó también que pudieran abonarse gran número de siniestros que se plantearon por reclamo administrativo ante las aseguradoras, redundando así en el resarcimiento de los damnificados.

No obstante ello, el tiempo previsto ha sido insuficiente para obtener un equilibrio necesario para la reestructuración de la actividad aseguradora del autotransporte público de pasajeros y de la situación propia de las empresas prestadoras de tales servicios. La superación del estado de emergencia re-

quiere la adopción de una medida de más largo alcance y que permita una salida gradual de la situación crítica, de modo de minimizar los efectos para las partes involucradas, es decir, que contemple los intereses contrapuestos de los damnificados y obligados al pago.

Cabe recordar que, a partir del año 1991, debido a que se corrigieron aspectos distorsivos en el mercado del reaseguro, las empresas aseguradoras del sector del autotransporte se vieron en la situación de soportar la totalidad de las sumas establecidas en las sentencias dictadas en su contra, aspecto éste que les restó liquidez a las mismas para la negociación de acuerdos extrajudiciales, que les permitieran una disminución de tales sumas.

Se llega así entonces a la situación actual, en la cual las compañías de seguro del sector no se encuentran en condiciones de hacer frente a la deuda judicial producida por carecer de fondos suficientes para ello.

A esto se le suma la agravante situación por la que atraviesa el servicio público de autotransporte de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires y en el conurbano como consecuencia de la disminución del número de pasajeros transportados y el encarecimiento de insumos básicos, como el gasoil.

Por lo tanto, es necesario adoptar medidas para revertir esta situación crítica pues, de lo contrario, se afectará directamente la prestación del servicio de autotransporte público de pasajeros, con los gravísimos perjuicios socioeconómicos que ello evidentemente implica.

Debe tenerse presente que la actividad desarrollada por las empresas que prestan servicios de autotransporte público de pasajeros permite el traslado de la población entre diferentes puntos del país, así como también dentro de las distintas zonas urbanas, cumpliendo de esta forma una verdadera función social de la que se beneficia la comunidad en su conjunto, lo que ha permitido calificarla como una actividad de interés público.

En este sentido, no debe perderse de vista que a través de este medio se desplazan diariamente alrededor de nueve millones (9.000.000) de personas en todo el país, para el cumplimiento de sus quehaceres cotidianos, sin que cuenten con medios alternativos de transporte para realizar esos traslados.

A la vez, esta actividad comercial es fuente de trabajo para unas cien mil (100.000) personas, las cuales, de prolongarse la crisis descrita, verían en serio peligro la continuidad de sus empleos, con el consiguiente perjuicio que esto acarrearía para ellos y para sus grupos familiares.

Por todo ello y sin perjuicio de las demás medidas propuestas, resulta necesario extender el plazo de emergencia de los sectores involucrados y prever una salida gradual de dicho estado de necesidad. En este sentido, el proyecto que se eleva propicia establecer, en forma similar a los decretos 260/97 y 255/00, un mecanismo de pago en cuotas de las sentencias judiciales pero, a diferencia de las

normas citadas, establece una disminución paulatina del número de cuotas en que se amortizarán las deudas. Así, sobre la base de análisis económicos y financieros efectuados, el proyecto prevé un plazo de emergencia de setenta y dos (72) meses con sesenta (60) cuotas mensuales en los primeros dos (2) años de vigencia, cuarenta y ocho (48) cuotas mensuales en el tercer año, treinta y seis (36) cuotas mensuales en el cuarto año, veinticuatro (24) cuotas mensuales en el quinto año y doce (12) cuotas mensuales en el sexto año. La implementación de este mecanismo gradual se estima que permitirá a los sectores involucrados alcanzar un punto de equilibrio que posibilite su normal funcionamiento.

Asimismo, en lo que hace a la preservación del patrimonio con el que las empresas prestan el servicio y las aseguradoras responden en cumplimiento de su deber de indemnidad, se hace necesario preservar el mismo de medidas precautorias y/o de ejecución que impidan el cumplimiento de tales obligaciones, de manera semejante a lo dispuesto en el decreto 260/97.

En suma, se considera que el proyecto que se eleva cumple adecuadamente con el mandato de los decretos 260/97 y 255/00 ya que contempla en forma ecuánime los distintos intereses y bienes jurídicos protegidos en la prestación del servicio público de pasajeros, la actividad aseguradora de riesgos de dicha prestación y los derechos de los usuarios o eventuales acreedores a resarcimientos por los daños producidos como consecuencia de su prestación.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 695

FERNANDO DE LA RÚA.

Rodolfo H. Terragno. – José L. Machinea. – Nicolás V. Gallo. – Ricardo R. Gil Lavedra.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

TÍTULO I

Régimen de responsabilidad

CAPÍTULO I

Ambito de aplicación

Artículo 1° – La extensión de la responsabilidad contractual o extracontractual derivada del auto-transporte público de pasajeros se regirá por la presente ley, siendo de aplicación subsidiaria para los supuestos no previstos en ésta, las previsiones contenidas en los códigos Civil y de Comercio.

CAPÍTULO II

Responsabilidad respecto de los pasajeros

Art. 2° – El transportista es responsable por los daños y perjuicios causados por muerte o lesiones

sufridas por cualquier pasajero cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de las unidades afectadas al servicio de auto-transporte público de pasajeros o durante las operaciones de ascenso o descenso.

Art. 3° – La indemnización por fallecimiento o lesiones, incluidos todos los rubros, entre ellos, los daños extrapatrimoniales y excluidos los honorarios y gastos, no podrá superar, por cada pasajero, la suma de mil quinientos (1.500) argentinos oro de acuerdo a la cotización que éstos tengan al momento de ocurrir el hecho generador del daño.

Art. 4° – Toda cláusula que tienda a eximir de responsabilidad al transportista o que fije un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entraña la del contrato.

Art. 5° – Si el transporte fuese contratado con un transportista y ejecutado por otro, el usuario podrá demandar tanto al transportista con quien contrató como al que ejecutó el transporte, quienes serán solidariamente responsables por los daños que le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos.

Art. 6° – Las disposiciones del presente capítulo serán de aplicación a la responsabilidad del transportista en el caso de transporte gratuito interesado de personas.

El transporte benévolo se regulará exclusivamente por las normas del Código Civil.

CAPÍTULO III

Responsabilidad extracontractual por daños a terceros

Art. 7° – El transportista es responsable por los daños y perjuicios causados a terceros por muerte o lesiones, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido como consecuencia del accionar de una unidad afectada al servicio de auto-transporte público de pasajeros.

Art. 8° – La indemnización por fallecimiento o lesiones de terceros, incluidos todos los rubros, entre ellos, los daños extrapatrimoniales y excluidos los honorarios y gastos, no podrá superar, por persona fallecida o lesionada, la suma de dos mil doscientos cincuenta (2.250) argentinos oro de acuerdo a la cotización que éstos tengan al momento de ocurrir el hecho generador del daño.

CAPÍTULO IV

Disposiciones comunes a ambos tipos de responsabilidad

Art. 9° – La responsabilidad prevista en esta ley para el transportista es extensiva al concesionario del servicio y al propietario y/o al guardián de la unidad, quienes serán solidariamente responsables.

Art. 10. – Las personas indicadas en el artículo 9° sólo se eximirán total o parcialmente de responsabilidad acreditando:

- a) la culpa de la víctima;
- b) la culpa de un tercero por quien no debe responder;
- c) caso fortuito o fuerza mayor;
- d) que el vehículo de transporte ha sido usado contra su voluntad expresa o presunta.

Art. 11. – A pedido del damnificado, los jueces podrán disponer la sustitución de la indemnización fijada de acuerdo a lo establecido en los artículos precedentes por la obligación de contratar con compañías de seguro de retiro una renta vitalicia a favor de los reclamantes cuyo valor será igual al resarcimiento impuesto. En este caso, los gastos asociados a la contratación integrarán la obligación pero no serán computados a los fines del establecimiento del límite indemnizatorio. La Superintendencia de Seguros de la Nación, dependiente de la Subsecretaría de Servicios Financieros de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía, reglamentará las condiciones de la póliza del seguro de retiro referido.

Art. 12. – Las limitaciones impuestas por los artículos 3° y 8° de la presente ley no serán de aplicación, debiendo aplicarse las reglas generales sobre responsabilidad civil, en los siguientes supuestos:

- a) Si el daño proviene del dolo o grave inobservancia de los reglamentos o deberes a cargo de las personas indicadas en el artículo 9° o de aquellas que actúen bajo su dependencia.
- b) En caso de que las unidades afectadas al servicio de autotransporte público de pasajeros no cuenten con la póliza de seguro obligatorio y/o la revisión técnica obligatoria vigentes al momento del hecho, de conformidad con la normativa correspondiente.
- c) Cuando las unidades afectadas al servicio de autotransporte público de pasajeros no cuenten con la habilitación correspondiente y/o no cumplan con las normas vigentes al momento del hecho para la prestación del servicio de que se trate.
- d) Cuando el conductor del vehículo no cuente con la licencia, exámenes técnicos o psicofísicos, de conformidad con la normativa vigente al momento del hecho.

TITULO II

Procedimiento prejudicial de reclamo

Art. 13. – Para las indemnizaciones que deben pagarse a los reclamantes derivadas de la responsabilidad por daños y perjuicios causados por muerte o lesiones, será de aplicación el siguiente procedimiento:

- a) Si se tratare de lesiones el reclamante deberá presentar al transportista, dentro del plazo de prescripción de la acción, plazo que se suspenderá, la siguiente documentación:

- I. Certificado médico que acredite la lesión, naturaleza y grado de la incapacidad si la hubiere y donde se consigne su causa.
- II. Certificado policial donde se consignen los datos del accidente de acuerdo a lo informado al juzgado interviniente y dejando constancia del mismo.
- III. Copia simple de la documentación que demuestre y/o permita evaluar los rubros solicitados y su cuantía.

- b) Si se tratare de reclamo por muerte el reclamante deberá presentar al transportista, dentro del plazo de prescripción de la acción, plazo que se suspenderá, la siguiente documentación:

- I. Certificado de defunción que acredite la muerte del accidentado y donde se consigne su causa.
- II. Partida de matrimonio, o de nacimiento u otro documento que acredite la calidad de beneficiario con derecho a percibir la indemnización.

- c) El transportista o su aseguradora, en su caso, tendrá siempre el derecho de examinar a la persona accidentada dentro del plazo de treinta (30) días de presentado el reclamo, en un lugar destinado a la atención médica y por intermedio del facultativo que al efecto designe. El facultativo designado podrá adoptar todas las medidas tendientes para la mejor y más completa investigación de aquellos aspectos que estime necesarios para establecer el origen, naturaleza y gravedad de las lesiones, contando con un plazo de quince (15) días más a esos fines.

En caso de negativa injustificada de la persona accidentada a someterse a dichos exámenes, se suspenderán los plazos aquí dispuestos.

Dentro de los quince (15) días de vencidos los plazos antes dispuestos, o de presentada la documentación en el caso de muerte del accidentado, el transportador o su aseguradora deberá comunicar en forma fehaciente si efectúa ofrecimiento, y en caso afirmativo la suma ofrecida y la forma en que realizará ese pago.

- d) Los reclamantes, por sí o a través de sus representantes, deberán comunicar dentro de los diez (10) días siguientes su aceptación o rechazo al ofrecimiento, fundando su oposición si lo desearan.
- e) Si el obligado al pago reviera su ofrecimiento, o lo ratificara sin variación alguna, lo comunicará nuevamente al reclamante comprometiéndose a mantener esa oferta por los siguientes noventa (90) días.
- f) Los reclamantes deberán hacerse patrocinar por letrados al momento de su presentación.

- g) El obligado al pago deberá mantener en sus reservas la suma ofrecida, y tratándose de una aseguradora lo hará de acuerdo a la reglamentación que fije la Superintendencia de Seguros de la Nación, dependiente de la Subsecretaría de Servicios Financieros de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía.

Art. 14. – Si no se efectuare ninguna transacción o conciliación por el reclamo y de ello resultare una demanda judicial, se aplicarán las siguientes reglas:

- a) Si la sentencia definitiva que se dicte en relación con el caso fijase una indemnización que supere en más de un veinte por ciento (20 %) la que fuera oportunamente ofrecida por los rubros reclamados, el obligado al pago deberá abonar además del capital, intereses y costas, una multa del veinticinco por ciento (25 %) del capital de condena, pudiendo excederse de este modo los topes establecidos en la presente ley.

Dicha multa será en un cincuenta por ciento (50 %) a favor de los reclamantes vencedores, y el cincuenta por ciento (50 %) restante se destinará al fondo de garantía previsto en el título III de la presente ley.

- b) Si la sentencia definitiva estableciera una suma igual o inferior a la oportunamente ofrecida, las costas serán soportadas en el orden causado. El juez interviniente podrá apartarse de lo dispuesto precedentemente por resolución fundada.

Art. 15. – En las jurisdicciones en las que rijan procedimientos de mediación previa obligatoria, las constancias del proceso de reclamo establecido en la presente ley de las que surjan que las partes no han llegado a un acuerdo, habilitarán la iniciación de la demanda judicial en forma directa.

TITULO III

Fondo de Garantía del Seguro de Autotransporte Público de Pasajeros

Art. 16. – Créase el Fondo de Garantía del Seguro de Autotransporte Público de Pasajeros con cuyos recursos se abonarán únicamente las indemnizaciones que deriven de la presente ley, en caso de que se disponga la liquidación forzosa de las entidades aseguradoras respectivas y como resultado de ello quedaren total o parcialmente impagas.

El Fondo de Garantía del Seguro de Autotransporte Público de Pasajeros podrá, excepcionalmente, adelantar pagos, aun cuando no se hubiera concluido la distribución de los activos de la aseguradora liquidada, subrogándose en los derechos respectivos. Dichos pagos deberán ser previamente aprobados por la Superintendencia de Seguros de la Nación, dependiente de la Subsecretaría de Servicios Financieros de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía.

Art. 17. – El Fondo de Garantía del Seguro de Autotransporte Público de Pasajeros se conformará con un aporte a cargo de las aseguradoras que será igual al dos coma cinco por ciento (2,5 %) de las primas emitidas como consecuencia de la cobertura de la responsabilidad civil prevista en la presente ley.

Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a disponer la modificación del porcentaje previsto en el primer párrafo del presente artículo.

Art. 18. – El Fondo de Garantía del Seguro de Autotransporte Público de Pasajeros será administrado por una comisión compuesta por siete (7) miembros designados por la Superintendencia de Seguros de la Nación, dependiente de la Subsecretaría de Servicios Financieros de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía, tres (3) de ellos en representación de dicho organismo y los demás propuestos: dos (2) por la Subsecretaría de Transporte Terrestre de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Infraestructura y Vivienda y dos (2) por el sector asegurador. Funcionará de acuerdo al reglamento que al efecto dicte la Superintendencia de Seguros de la Nación. Sus gastos se solventarán con el aporte previsto en el artículo anterior y no podrán superar el cinco por ciento (5 %) de la recaudación anual de dichos recursos.

Art. 19.- Los bienes que integran el Fondo de Garantía del Seguro de Autotransporte Público de Pasajeros sólo podrán invertirse en las condiciones estipuladas para las inversiones de las administradoras de fondos de jubilaciones y pensiones.

TITULO IV

Emergencia de la actividad aseguradora del autotransporte público de pasajeros y de las empresas prestadoras de ese servicio

Art. 20. – Declárase en estado de emergencia por el plazo de setenta y dos (72) meses contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley, a la actividad aseguradora del autotransporte público de pasajeros y a la situación de las empresas prestadoras de ese servicio, con el alcance, vigencia y condiciones que se determinan en la presente ley.

Los demandados y obligados al pago podrán acogerse a los beneficios que se instituyen en el artículo siguiente, en caso contrario se aplicarán a su respecto las previsiones contenidas en las sentencias de condena.

Art. 21. – Las obligaciones de dar sumas de dinero resultantes de sentencias firmes dictadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de esta ley o durante un plazo de dos (2) años desde el comienzo de su vigencia en procesos que tengan por objeto la determinación de los daños y perjuicios producidos por vehículos afectados al autotransporte público de pasajeros, se abonarán en sesenta (60) cuotas mensuales. Las sentencias firmes dictadas durante el tercer año de vigencia de esta ley se abo-

narán en cuarenta y ocho (48) cuotas mensuales. Las sentencias firmes dictadas durante el cuarto año de vigencia de esta ley se abonarán en treinta y seis (36) cuotas mensuales. Las sentencias firmes dictadas durante el quinto año de vigencia de esta ley se abonarán en veinticuatro (24) cuotas mensuales. Las sentencias firmes dictadas durante el sexto año de vigencia de esta ley se abonarán en doce (12) cuotas mensuales. En todos los casos las cuotas serán iguales y consecutivas. En el supuesto de que la cuota mensual resultante fuese inferior a pesos un mil (\$ 1.000) deberá reducirse el número total de cuotas hasta alcanzar dicho valor.

La aplicación de este régimen devengará el interés que establezca la sentencia.

Art. 22. – Las costas y demás accesorios de la condena impuesta en las sentencias comprendidas en el artículo anterior seguirán proporcionalmente la exigibilidad de la condena principal, con excepción de la tasa de justicia, que se regirá por las leyes vigentes en la materia. En este supuesto la cuota respectiva no podrá ser inferior a pesos cien (\$ 100).

Art. 23. – Mientras se encuentre vigente el estado de emergencia dispuesto por la presente ley quedará sin efecto toda medida ejecutoria contra los beneficiarios del presente régimen vinculada con las obligaciones aquí comprendidas, salvo que los mismos no den cumplimiento a las pautas establecidas en el artículo 21. Asimismo, durante dicho período no podrán dictarse contra aquellos actos de igual naturaleza o medidas precautorias vinculados con las obligaciones comprendidas en el presente régimen, que afecten su desenvolvimiento financiero y/o la prestación del servicio público en cuestión.

Art. 24. – Deróganse los decretos 260 del 20 de marzo de 1997 y 255 del 20 de marzo de 2000.

Art. 25. – La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 26. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FERNANDO DE LA RÚA.

*Rodolfo H. Terragno. – José L. Machinea. –
Nicolás V. Gallo. – Ricardo R. Gil Lavedra.*