



*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*

## **Proyecto de Resolución**

**La Honorable Cámara de Diputados de la Nación resuelve**

### **Resuelve**

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), haga cumplir la Tarifa de Referencia establecida en la Disposición 171-E/2017 del Ministerio de Transporte, en el valor fijado en la Carta de porte, para el transporte de cargas pesadas en vehículos de gran porte de Cereales y Oleaginosas, no pudiendo oscilar el precio en más de un 10% para proteger a los pequeños y medianos empresarios del transporte.



*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*

## **FUNDAMENTOS**

### **Señor presidente:**

La actividad de transporte de cargas pesadas en vehículos de gran porte, especialmente de cereales y oleaginosas viene sufriendo los avatares de la economía y una constante presión fiscal e impositiva que vuelven inviable la actividad. Sumado a ello los aumentos en toda la estructura de costos del transporte y la baja en la tarifa de servicios

El reclamo de los pequeños y medianos transportistas consiste en que se respete la tarifa de referencia vigente que está impresa en la carta de porte, que el Organismo que corresponda sea un Ente regulador respetando cada actualización de precio y haciendo cumplir la tarifa de referencia sin oscilaciones en el precio, ya que en este caso puntual la libertad de comercio actúa en desmedro de los pequeños y medianos transportistas.

Hoy la tarifa de referencia es determinada por una mesa de negociación participativa integrada por las cámaras empresarias representativas del transporte automotor de cargas y las entidades representativas del sector empresarial de producción agraria, así como también por representantes del MINISTERIO DE AGROINDUSTRIA y de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, con el objetivo de evitar la competencia desleal entre las empresas transportistas del sector.

Sin embargo, la mera existencia de la tarifa de referencia es insuficiente por la falta de controles ya que los acopiadores y formadores de precio establecen las tarifas. Por este motivo consideramos necesario que el Estado intervenga en favor de la competencia leal y se haga cumplir la Tarifa de referencia para no perjudicar a pequeños y medianos empresarios del transporte de carga.

En este sentido, la Ley 24653 en su artículo 2 establece que "Es responsabilidad del Estado Nacional garantizar una amplia competencia y transparencia de mercado. En especial debe: a) Impedir acciones oligopólicas,

concertadas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector;"<sup>1</sup>

Lo precedentemente expuesto afecta a todas las poblaciones que dependen fuertemente de la actividad relacionada al transporte de cargas pesadas y cereales. Tengamos en cuenta que esta actividad es generadora de fuentes de trabajo directo y derivado en las zonas de influencia.

Hasta principios de la década del '90, el marco legal en que se desenvolvía la actividad estaba constituido por la Ley 12.346 del año 1937<sup>2</sup>, que creó la Comisión Nacional de Coordinación de Transporte como ente coordinador de los medios de transporte por agua y tierra y encargado de otorgar los permisos para la explotación de los servicios.

Bajo esta ley, las empresas de transporte que hubieren obtenido el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transporte estaban obligadas a no cobrar precios distintos a los establecidos en las tarifas aprobadas por la Comisión<sup>3</sup>. Sin embargo, la norma, dictada en épocas donde el autotransporte de cargas prácticamente no existía, perdió paulatinamente vigencia aunque resultó precisa en la definición de competencias: i) las Provincias podrían reglamentar su transporte de carga local, ii) el transporte interprovincial solo podría ser reglamentado por la Nación.

Con la intención de actualizar la normativa del transporte de carga por automotor se creó, mediante el Decreto N° 405 del año 1981, el Registro Nacional de Transporte de Cargas por Carretera donde se definían los tipos de transporte y se establecían dos categorías de servicios: regulados y no regulados; esta última categoría era la que involucraba a todo el transporte de cargas por carreteras de Jurisdicción Nacional quedando la primera reservada para posibles situaciones de necesidad aunque, en la práctica, no fue utilizada.

La realidad también indicó que el Registro, que comenzó a operar en 1988, nunca tuvo plena vigencia y fue derogado por la Ley de Cargas<sup>4</sup>, sancionada en el

---

<sup>1</sup> Ley N° 24653.

<sup>2</sup> <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/37014/norma.htm>

<sup>3</sup> Inciso B, Art 10, de la Ley 12346: b) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. El precio sólo podrá recibirse en dinero o en cheques;

<sup>4</sup> <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/37871/norma.htm>



*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*

año 1996; por otro lado, el pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, obligatoria para poder desarrollarse en el tráfico interjurisdiccional, mostró un nivel de evasión extremadamente alto, hasta que fue derogado en el año 1994.

El actual marco legal en que se desenvuelve la actividad está constituido por la Ley 24.653, del año 1996 (reglamentada por el Decreto 1035 del año 2002). Los controles establecidos en la normativa del transporte automotor de cargas hacen referencia a la obligación de inscribirse en el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA) a todo aquel que realice transporte y servicio de transporte (como actividad exclusiva o no), además de registrar sus vehículos, quedando así habilitado para operar.

La Ley establece que en el sector no existen restricciones a la libre entrada y salida de operadores del mercado, ni regulación referente a la asignación de rutas y cupos de carga sujetas a escrutinio público o fijación de tarifas. En este marco, las responsabilidades del Estado Nacional se remiten a garantizar la amplia competencia del mercado, impedir las acciones oligopólicas que tiendan a interferir en el funcionamiento del sector y garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal grave, intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por la Ley 24.653, salvo en materia de tránsito y seguridad vial.

Históricamente, la libertad de contratación de servicios entre tomador y dador de cargas ha caracterizado el mercado, a pesar de la existencia de regulación tarifaria, por lo menos en algunos sectores o tipos de productos, por ejemplo los de cosecha, aunque no fue respetada de manera generalizada en la práctica.<sup>5</sup>

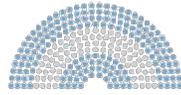
Dejar supeditado al mercado las tarifas de transporte genera desigualdades y el Estado debe resolver esta injusticia. Más allá de las tarifas de referencia para transporte de Cereales y Oleaginosos<sup>6</sup>, las grandes cerealeras imponen el precio dejando en situación de vulnerabilidad a pequeños y medianos camioneros que transportan su mercadería. Por los motivos expuestos solicito a mis pares acompañen el presente proyecto de Resolución.

---

<sup>5</sup> Información extraída de: <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/marco.pdf>

<sup>66</sup> Tarifa de referencia. Boletín oficial 11/08/2016.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/149357/20160811>



**DIPUTADOS  
ARGENTINA**

*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*