



# *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*"2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS"*

## *PROYECTO DE LEY*



*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso etc., sancionan con fuerza de...*

## *LEY*

**Artículo 1.-** Modifíquese el texto del artículo 2 de la ley N° 24.653 de transporte automotor de cargas, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*"ARTÍCULO 2º — INTERVENCION DEL ESTADO. Es responsabilidad del Estado Nacional garantizar una amplia competencia y transparencia de mercado. En especial debe:*

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

*b) Garantizar el derecho de todos a ingresar, participar o egresar del mercado de proveedores de servicios **bajo alguna de las modalidades establecidas en el artículo 4º de esta ley.***

*c) Fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector en concordancia con el espíritu de la presente ley;*

*d) Procesar y difundir estadística y toda información sobre demanda, oferta y precios a fin de contribuir a la aludida transparencia. **La información deberá ser publicada de manera periódica y actualizada por la autoridad de aplicación de esta ley;***

*e) Garantizar la seguridad en la prestación de los servicios;*

*f) Garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal, grave (excepto impuestos nacionales), intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por esta ley, salvo en materia de tránsito y seguridad vial."*

**Artículo 2.-** Modifíquese el texto del artículo 4 de la ley N° 24.653 de transporte automotor de cargas, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*"ARTICULO 4º — DEFINICIONES. A los fines de esta ley se entiende por:*



# *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**“2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”**

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

**Artículo 3.-** Modifíquese el texto del artículo 5 de la ley N° 24.653 de transporte automotor de cargas, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“ARTICULO 5º — AUTORIDAD COMPETENTE. Es Autoridad de Aplicación de este régimen el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte que tiene las funciones y facultades de:*

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



# *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**“2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”**

e) Exigir para circular o realizar cualquier trámite, sólo la documentación establecida en el texto de esta ley;

f) Fiscalizar o investigar a los fines de esta ley, el servicio de transporte, sus operadores, bienes y dependiente y sus actividades conexas, **habilitando canales seguro de denuncia para usuarios y proveedores del servicio sobre incumplimientos de esta ley y su reglamentación;**

g) Juzgar las infracciones y aplicar las sanciones cuando corresponda, de conformidad con la legislación vigente;

h) Hacer uso legal de la fuerza, que presta el organismo policial o de seguridad requerido por funcionario autorizado para ello, a fin de imponer el cumplimiento de la normativa vigente;

i) Otorgar la habilitación profesional para conductores de este servicio;

j) Relevar el potencial y formas operativas de la actividad, procesar **y publicar de forma periódica y actualizada** toda la estadística necesaria al servicio del transporte;

k) Promover con la actividad privada, coordinar y apoyar la creación de centros de transferencia multimodal;

l) Coordinar las relaciones entre poder público y sectores interesados, requerir y promover la participación de entidades empresarias y sindicales en la propuesta y desarrollo de políticas y acciones atinentes al sector;

m) 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.

n) Fiscalizar, investigar y habilitar canales seguros de denuncia para usuarios y proveedores del servicio sobre la existencia de disposiciones nacionales, provinciales o municipales en incumplimiento del inciso f) del artículo 2° de esta ley.

o) Promover la implementación progresiva de la documentación establecida en la presente ley mediante soporte electrónico o digital, implementando el uso de la firma digital conforme ley 25.506 de firma digital hasta su digitalización total”.

**Artículo 4.-** Modifíquese el texto del artículo 7 de la ley N° 24.653 de transporte automotor de cargas, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 7º — REQUISITOS. Todo el que realice operaciones de transportes debe ajustarse a los siguientes requisitos:



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**“2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”**

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

**Artículo 5.-** Modifíquese el texto del artículo 9 de la ley N° 24.653 de transporte automotor de cargas, el que quedará redactado de la siguiente manera:

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



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**“2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”**

a) *En los servicios interjurisdiccionales se confeccionará carta de porte o un contrato de ejecución continuada, conforme con la reglamentación, **incluyendo en cualquier caso las condiciones de contratación entre las partes para la prestación del servicio.***

b) *En el internacional, se emitirá el manifiesto **internacional** de carga (MIC) o conocimiento de embarque, de acuerdo a los convenios vigentes;*

c) *Toda mercadería transportada debe ir acompañada de alguno de los documentos mencionados o remito referenciado **que acredite las condiciones de contratación del servicio entre las partes**, según corresponda.*

*La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso **progresivo** de documentación electrónica y **digital el uso de la firma digital o sistemas de identificación seguros de identidad hasta alcanzar la digitalización total**, garantizando la seguridad jurídica.”*

**Artículo 6.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo

**Dip. Nac. M. Soledad Carrizo**

**Dip. Nac. Lidia Ascarate - Dip. Nac. Karina Banfi - Dip. Nac. Gabriela Lena - Dip. Nac. Marcela Coli - Dip. Nac. Mario Barletta - Dip. Nac. Hugo Romero - Dip. Nac. Gustavo Bouhid - Dip. Nac. Miguel Bazze - Dip. Nac. Marcos Carasso - Dip. Nac. Manuel Aguirre - Dip. Nac. Jorge Vara - Dip. Nac. Ximena García - Dip. Nac. Roberto Sánchez.**



# *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**"2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS"**

## **FUNDAMENTOS**

Sr. Presidente

Los aquí suscribientes ponemos a su consideración el siguiente proyecto de ley modificatorio de la *ley 24.653 de transporte automotor de cargas*, proponiendo la implementación de cambios en su articulado que tiendan a su modernización y la atención de deficiencias que el sector manifiesta.

Esta ley, sancionada en junio de 1996 define el marco regulatorio para el funcionamiento del sistema de transporte automotor de cargas nacional, busca asegurar un servicio eficiente, seguro y económico, con la finalidad a satisfacer la demanda a través de un sistema de libre acuerdo y formación de precios.

Este presupuesto de libre acuerdo tarifario en el tráfico y la contratación fue pensado al momento de su sanción como una herramienta susceptible de garantizar mayor competitividad y equilibrio entre las partes, incentivando el desarrollo de oferentes para atender la creciente demanda, y desde allí, la formación de un marco de contratación libre y en condiciones de equidad.

Este presupuesto central de la ley, fue regulado a través de reglas mínimas de intervención estatal, destinadas preferentemente a evitar -y controlar- acciones distorsivas que atentaran contra el principio de libertad, asegurando así, igualdad de condiciones para todos los participantes del sistema.

Distorsiones tales como acciones oligopólicas, o acuerdos que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sistema y atenten contra el derecho de nuevos oferentes a ingresar, participar o egresar del mercado, afectaren la seguridad en la prestación de los servicios, o la libre disposición de precios, quedan bajo la órbita de control y sanción de la autoridad de aplicación.

Sin perjuicio de ello, el articulado de esta ley, próxima a cumplir 26 años de vigencia, es completado por un marco definitorio de presupuestos o condiciones regulatorias para los actores del sistema, que ha quedado desbordado y superado por la práctica y el paso del tiempo.

Esto se evidencia en reglas y disposiciones insuficientes o desactualizadas frente a la expansión del sistema de transporte, la creciente aparición de nuevos y mayores oferentes del servicio, el desarrollo de tecnología no receptada por la ley o la aparición de nuevas



# H. Cámara de Diputados de la Nación

**“2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”**

formas y prácticas distorsivas que afectan la prestación del servicio en condiciones de igualdad.

En adición a esto, el complejo escenario económico que atraviesa nuestro país, como resultado de problemas estructurales tales como los altos niveles inflacionarios, la pérdida del valor de la moneda frente a la dolarización de los precios de insumos, la falta de confianza que existe hoy en el comportamiento de variables económicas que lleva a una imprevisión contractual, afectan de manera directa el desarrollo de este sistema y vician los objetivos de esta ley.

Este complejo escenario ha sido considerado y receptado oficialmente en los considerandos de las resoluciones que aprueban el incremento de tarifas de referencia para el transporte de cargas, tales como la Resolución 58/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE que reconoce la existencia de *“incrementos de costos que inciden gravemente sobre la actividad de transporte automotor de cargas de cereales, oleaginosas, afines, productos, subproductos y derivados”*, y la Disposición 02/2022 MINISTERIO DE TRANSPORTE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR que manifiesta la necesidad de *“proceder a la actualización de la TARIFA DE REFERENCIA atento los incrementos suscitados en los rubros que afectan las variables más significativas del transporte automotor de cargas”*.

Esto es puesto también en evidencia por actores y referentes del sistema de transporte de cargas, quienes vienen denunciando problemáticas estructurales como los costos de insumos y la baja rentabilidad que genera la prestación del servicio, viciando el equilibrio que debería resultar de la libre contratación, conforme el espíritu de la ley:

- *“Desde hace tiempo se advierte un visible faltante de neumáticos como consecuencia de las limitaciones que impuso por momentos el gobierno al ingreso de productos importados, pero también de las dudas que hay respecto del futuro de la economía y sobre todo del tipo de cambio. Esto lleva a que los comerciantes acopien o vendan menos y a precios más altos para cubrirse de posibles devaluaciones”*.<sup>1</sup>

- *“En un contexto donde los costos de distribución y logística comienzan a encarecer por el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania en Argentina se suman costos que impactan directamente el transporte de carga de Bienes y Servicios como lo es el costo financiero, el*

---

<sup>1</sup> Nicolas Razzetti. ¿Cuánto cuesta cambiarle las gomas a un camión? Los transportistas dicen que lo suficiente como para llevarlos a la ruina. Bichos de campo. Sitio web de noticias. 06/01/2020. Disponible en <https://bichosdecampo.com/cuanto-cuesta-cambiarle-las-gomas-a-un-camion-los-transportistas-dicen-que-lo-suficiente-como-para-llevarlos-a-la-ruina/>



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**“2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”**

*combustible y los neumáticos... Se vienen meses difíciles en materia inflacionaria y los costos ocultos en la estructura del Transporte de Carga en Argentina nunca es considerado en su total relevancia. Sin embargo, su impacto es evidente en todo los bienes y servicios que se comercialización en nuestro mercado interno.”<sup>2</sup>*

*- “Mover un camión en la Argentina fue 49% más costoso en 2021. Se trata del segundo incremento más alto de los últimos 20 años tras el récord de 2018 (61,5%).”<sup>3</sup>*

*- La escasez de dólares que sufre la Argentina y que ha llevado a que el Gobierno afine al máximo el embudo por el que filtra las importaciones, está provocando problemas cada vez más graves en diferentes sectores de la economía que necesitan insumos traídos del exterior para poder funcionar. Los transportistas de cargas son un ejemplo: de acuerdo con el último informe de costos difundido por la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (Cedac), la escasez de camiones y cubiertas agravan una situación que viene siendo crítica para este rubro.”<sup>4</sup>*

*- “El sector del transporte de cargas y logística no cuenta con un indicador oficial relevado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (Indec), pero sí con varias mediciones privadas que suelen actuar como buenos termómetros para conocer la situación de la actividad. Todos los informes que salieron a la luz a principios de marzo, con datos a febrero, levantaron la temperatura y encendieron luces rojas en las compañías: la suba de costos se disparó en el primer bimestre y activó la preocupación por el impacto que esta espiral inflacionaria tiene en la rentabilidad y sustentabilidad del negocio.”<sup>5</sup>*

### **La importancia del proyecto**

Lo hasta aquí expuesto permite acreditar el complicado escenario que atraviesa al sector del transporte de cargas en Argentina, y con ello, la necesidad de trabajar en la modificación del texto de la *ley 24.653 de transporte automotor de cargas* con la finalidad de generar herramientas para reequilibrar y debilitar las distorsiones que hoy existen.

---

<sup>2</sup> Damián Di Pace. Perspectivas de inflación y costos ocultos en el Transporte de Carga. 17/03/2022. Ámbito Financiero. Disponible en <https://www.ambito.com/opiniones/transporte/perspectivas-inflacion-y-costos-ocultos-el-carga-n5395226>

<sup>3</sup> Informe Redacción Trade News. Los costos del transporte de carga aumentaron 49% durante 2021. 10/01/2022. Disponible en <https://tradenews.com.ar/los-costos-del-transporte-de-carga-aumentaron-49-durante-2021/>

<sup>4</sup> Favio Ré. La escasez de camiones y de cubiertas agrava el atraso tarifario en los fletes de cargas. Informe diario La Voz del Interior. 02/11/2021. Disponible en [www.lavoz.com.ar/negocios/la-escasez-de-camiones-y-de-cubiertas-agrava-el-atraso-tarifario-en-los-fletes-de-cargas/](http://www.lavoz.com.ar/negocios/la-escasez-de-camiones-y-de-cubiertas-agrava-el-atraso-tarifario-en-los-fletes-de-cargas/)

<sup>5</sup> Favio Re. El transporte de cargas de Córdoba, en alerta por los costos: subieron 11,3% en dos meses. Informe diario La Voz del Interior. 22/03/2021. Disponible en [www.lavoz.com.ar/negocios/la-escasez-de-camiones-y-de-cubiertas-agrava-el-atraso-tarifario-en-los-fletes-de-cargas/](http://www.lavoz.com.ar/negocios/la-escasez-de-camiones-y-de-cubiertas-agrava-el-atraso-tarifario-en-los-fletes-de-cargas/)





# *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**"2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS"**

Para esto, el proyecto propone 3 objetivos:

- La recepción del desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas al sistema de transporte de cargas con el fin de otorgar mayor seguridad y facilidad contractual en la elaboración y disposición de instrumentos y documentación.

- Definir con mayor precisión el alcance de las relaciones entre los actores del sistema, concediendo mayor previsión contractual y evitando que el presupuesto de "libre contratación y determinación tarifaria" no se traduzca en un incentivo especulativo, extorsivo o distorsivo.

- Fijar con mayor precisión las competencias de la autoridad de aplicación para garantizar el cumplimiento y control de los fines de la ley.

Del relevamiento de problemáticas efectuadas entre los actores del sistema se ha propuesto la modificación de los artículos 2, 4, 5, 7, y 9 de la ley 24.653 de transporte automotor de cargas, proponiendo:

a) una mayor claridad y precisión en la definición de los actores que integran el mercado de proveedores de servicios, evitando el desarrollo de formas de intervención no reguladas ni controladas que alteren el equilibrio de la formación de precios entre partes contratantes.

b) La obligación del estado, a través del organismo rector de la ley, de publicar datos estadísticos de rigor, de forma periódica y actualizada, que permitan un mayor conocimiento y transparencia del sistema, y con ello, la correcta adopción de políticas de corrección.

c) La necesidad de formalizar y asegurar jurídicamente la vinculación entre los actores del sistema mediante contratos o acuerdos expresos, generando a partir de allí mayor seguridad en el desarrollo de la actividad y la relación entre las partes contratantes.

d) La implementación de mecanismos de denuncias para usuarios y proveedores del sistema sobre infracciones o violaciones a esta ley, fortaleciendo la función de control y sancionatoria de la autoridad de aplicación de la ley, y con ello las correcciones distorsivas del sistema.

e) La implementación de la documentación eléctrica y digital para el desarrollo del giro contractual y comercial dentro del sistema, promoviendo la utilización de la firma digital o sistemas de identificación seguros de identidad hasta alcanzar la digitalización total de los instrumentos utilizados.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**"2022 - LAS MALVINAS SON ARGENTINAS"**

Estas modificaciones tienen por objetivo evitar el desarrollo de mecanismos de contratación informales, inseguros y fraudulentos que tiendan a distorsionar el espíritu de la ley, valiéndose de una intervención estatal mínima para desequilibrar la relación entre las partes.

El proyecto busca dotar de mayor claridad y rigurosidad al articulado de la ley, y que esto redunde en un resguardo para todos los actores habilitados a participar del sistema.

Conscientes de la importancia que tiene el transporte de cargas en el desarrollo económico de nuestro país, y la necesidad de contrarrestar los efectos nocivos de la imprevisión y la incertidumbre económica argentina, dotando de mayor seguridad al transporte como fuente de empleo, confiamos en la aprobación del presente proyecto.

***Dip. Nac. M. Soledad Carrizo***

***Dip. Nac. Lidia Ascarate - Dip. Nac. Karina Banfi - Dip. Nac. Gabriela Lena - Dip. Nac. Marcela Coli - Dip. Nac. Mario Barletta - Dip. Nac. Hugo Romero - Dip. Nac. Gustavo Bouhid - Dip. Nac. Miguel Bazze - Dip. Nac. Marcos Carasso - Dip. Nac. Manuel Aguirre - Dip. Nac. Jorge Vara - Dip. Nac. Ximena García - Dip. Nac. Roberto Sánchez.***