

Legislación Nacional

TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Decreto 808/95 Modifícase el Decreto N° 958/92, que estableciera el ordenamiento reglamentario vigente en materia de transporte por automotor interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional. Bs. As. ,21/11/95 VISTO el Expediente N° 5-000239/95 del registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y CONSIDERANDO: Que el Decreto N° 958 del 16 de junio de 1992, estructuró el ordenamiento reglamentario vigente en materia de transporte por automotor interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional incorporando criterios de mayor desregulación en materia de prestación y operación de servicios. Que la experiencia ha demostrado la conveniencia de incorporar nuevos aspectos y modificar otros de tal manera que permitan desarrollar una adecuada gestión del sistema de transporte por automotor de pasajeros por carretera, todo ello con el fin de preservar el interés público comprometido en la correcta prestación de los servicios. Que, en cuanto al procedimiento previo a la adjudicación de un permiso de servicio público, la experiencia recogida y los antecedentes que se aprecian a través de toda la normativa y doctrina de naturaleza administrativa, reflejan que el modo más idóneo de seleccionar al tercero que va a ingresar al sistema de transporte como adjudicatario de un permiso, es aquél que se realice a través de un trámite que contenga las notas de concurrencia, publicidad, igualdad y oposición, siendo por ello la licitación pública el procedimiento más apto para el logro de tal cometido. Que el texto vigente del Decreto N° 958/92, si bien contempla la posibilidad de acudir al procedimiento de la licitación pública, no consagra dicho procedimiento de modo expreso por lo que se hace necesario precisar tal circunstancia. Que en materia de cesión de permisos rige el principio general de la intransferibilidad de los mismos salvo que medie autorización expresa de parte de la Autoridad Administrativa de Aplicación. Que el fundamento de tal limitación, radica en que reviste fundamental importancia la persona del cocontratante que debe reunir buenos antecedentes, tanto en lo que respecta a calidades morales, como a su capacidad técnica y financiera. Dado que como la actividad que despliega la Administración Pública debe tender a satisfacer el bienestar general, se estima que para el logro del mismo, el permisionario que es subcolaborador debe poseer antecedentes satisfactorios. De allí, que habiéndose aceptado como permisionario a un particular determinado que reúne tales antecedentes, éste no puede transferir su permiso en todo o en parte sin la anuencia de la Administración Pública, pues ésta tiene el derecho y la obligación de saber quien será su colaborador y si los antecedentes de éste aconsejan o no relacionarse con él. Que por otra parte, la cesión o transferencia del contrato de permiso supone colocar a un tercero -el cesionario- en el lugar del cedente, por lo que es preciso definir en qué marco de condiciones se hace viable otorgar tal autorización, habida cuenta que en el caso, una cesión de permiso, además de sustituir la persona del permisionario y colocarlo en su lugar genera la incorporación del mismo al sistema de jurisdicción nacional, y por ende, como se ha dicho antes de ahora, habilita al mismo a incursionar en el segmento denominado de "tráfico libre", todo ello en el marco del ya citado Decreto N° 958/92. Que en consecuencia, corresponde circunscribir la cesión a la hipótesis de que cedente y cesionario fuesen permisionarios de servicios interprovinciales o internacionales. Que paralelamente, resulta necesario que la Autoridad de Aplicación realice una evaluación en cuanto la conveniencia o no de autorizar la cesión, sobre la base de considerar pautas relativas a la defensa de la competencia, a evitar la monopolización de la oferta y a mantener la diversificación de operadores. Que por lo tanto corresponde incluir la disposición pertinente vinculada con dicho tema. Que en materia de arrendamiento o alquiler de vehículos, cabe señalar que en el Artículo 12 del Decreto N° 958/92, se contempla la posibilidad de que los vehículos sean poseídos en propiedad por el operador, o bien que su tenencia esté dada en virtud de arrendamiento, comodato o compraventa con pacto de reserva de dominio. Que la finalidad perseguida a través del citado decreto, fue permitir a los prestadores que pudiesen acceder a la utilización de unidades sin necesidad de adquirir el dominio de las mismas, en la inteligencia que de ese modo se facilitaría la operación de aquéllos, al poder contar con el material rodante necesario para la mayor oferta de servicios que tuviera lugar con motivo de la flexibilización de las prestaciones que el mismo decreto promoviera. Incluso, además, con el fin de no incrementar excesivamente la flota, la que posteriormente podría tornarse parcialmente ociosa, en caso de no continuar con la prestación de los servicios desregulados (verbigracia "de tráfico libre"), que válidamente podrían ser realizados solamente por un período mínimo de NUEVE (9) meses. Que, sin embargo, tal criterio en la práctica fue objeto de reiteradas desviaciones de parte de los operadores por cuanto, más que utilizar la figura del alquiler o comodato para hacerse de unidades vehiculares durante períodos expresos, se recurrió a tales figuras jurídicas para posibilitar que transportistas que no se encontraban en el sistema, accedieran al mismo en forma encubierta, ya que en vez de operarse un verdadero arrendamiento de vehículos, el titular de éstos utilizaba el título de permisionario de servicio público del "supuesto arrendatario de las unidades", para prestar servicios de tráfico libre que de otro modo no podría válidamente efectuar, asumiendo la explotación de la línea y además, todas las obligaciones de transporte, impositivas, laborales y previsionales. Que así se ha generado una práctica contractual que configura una locación de servicios de movilidad de personas, lo cual no es aceptable por cuanto en el permiso por su carácter intuitu personae, reviste fundamental

importancia la persona del permisionario, el que debe reunir buenos antecedentes, tanto en lo que respecta a calidades morales, como a su capacidad técnica y financiera. Que con este mecanismo las empresas prestatarias que arriendan parque móvil están operando a modo de "agencieros" siendo titulares de unas pocas unidades, o de ninguna, y prestando el servicio a través de la locación del servicio de transporte que implica una simple y llana subcontratación y transferencia a terceros de las obligaciones como prestador. Que dicha forma de contratación también genera distorsiones impositivas, afectando con ello las condiciones de competitividad del sistema, verificándose ello en razón que en el Impuesto al Valor Agregado el alquiler de la cosa mueble, -tal como lo dispone el Decreto N° 958/- se encuentra alcanzado por el impuesto, en tanto que la locación del servicio de transporte no está gravada. Que, además, en el camino de la erradicación de factores distorsionantes que puedan impedir el cumplimiento de los servicios en igualdad de condiciones de competencia, corresponde impulsar el correcto cumplimiento de las obligaciones que le caben a los prestatarios, así como también de la normativa vigente, por lo cual considera que todos los arrendamientos de parque móvil debieran haber tributado el impuesto, con independencia de la situación de la inclusión o no del servicio del personal de conducción en el contrato, en razón que la figura que autoriza la norma aludida es el "arrendamiento" y no la "Locación del servicio de transporte" y ello tributa el Impuesto al Valor Agregado. Que asimismo, la inclusión de personal de conducción que no guarda relación de dependencia con la operadora, genera una fuerte distorsión adicional por cuanto el mismo puede recibir un diferente encuadre sindical o bien revestir como trabajador autónomo, lo que genera una diferencial de salario que se calcula entre el TREINTA POR CIENTO (30 %) y el CUARENTA POR CIENTO (40 %), aproximadamente, respecto a las empresas propietarias del parque con que prestan los servicios. Que, en consecuencia, para impedir estas distorsiones se hace necesario admitir únicamente la figura del leasing, y a la vez establecer que en tal supuesto, el personal de conducción se encuentre en relación de dependencia de la empresa titular del permiso, evitando de ese modo que se puedan configurar subcontrataciones de servicios de transporte. Que en lo relativo al comodato, cabe advertir que, habida cuenta que el transporte implica el desarrollo de una actividad comercial con generación de ingresos, no existen motivos para mantener dicha figura que supone una contratación a título gratuito, que por ende genera una falta de movimientos de fondos, e impide la posterior verificación de ellos, restando así una posibilidad de control sobre el cumplimiento de los extremos legales que rodean las prestaciones que se efectúan con los bienes respectivos. Que en consecuencia, la existencia de dicha figura contractual, imposibilita la prestación de los servicios en el sistema de transporte por automotor en igualdad de condiciones de competitividad y transparencia, al no tener base de tributación por ser a título gratuito. Que en consecuencia, se está en presencia de una situación que sin duda constituye una concreta desviación de la letra y espíritu de la norma, y que ocasionó un efecto no deseado que resulta necesario corregir. Que en otro orden de ideas, cabe señalar que en más de una oportunidad, se está en presencia de situaciones de hecho, en las cuales se verificaría una imposibilidad de mantener de parte de un transportista titular de un permiso de servicio público, la continuidad de tales prestaciones con la cantidad de frecuencias que oportunamente fueron autorizadas, sin que exista un detrimento en la economía empresaria. Que en el Decreto N° 958/92, en el Artículo 19, se prevé expresamente la adecuación del permiso en materia de servicios públicos al establecer que "... la Autoridad de Aplicación podrá adecuar en cada permiso las exigencias de frecuencias, horarios o capacidad de transporte de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transportes...". Que dicha posibilidad de adecuación abarcaría tanto el incremento como la reducción de la oferta de servicios en el segmento que nos ocupa. Que en lo relativo al incremento de la oferta de servicios no existe inconveniente en su admisión. Que, paralelamente cabe detenerse en la hipótesis de la reducción de frecuencias en los servicios públicos. Que al respecto, no debe olvidarse que en virtud del nuevo régimen consagrado por el Decreto N° 958/92, se generó un nuevo esquema en materia de prestación de servicios, que se caracteriza por la existencia de segmentos diferentes, cada uno con sus particularidades propias. Así, mientras en el marco del denominado Servicio Público se deben observar los caracteres de continuidad, regularidad y obligatoriedad, entre otros, en el ámbito de los llamados servicios de "tráfico libre", tales caracteres se ven morigerados, atento que el mantenimiento de los mismos debe observarse obligatoriamente durante NUEVE (9) meses, período en el cual incluso se permite modificar o suprimir algunas de las especificaciones que se encuentran comprendidas en la prestación (horarios, frecuencias, tarifas, entre otros). Que como consecuencia de ello, se han suscitado situaciones en las cuales un transportista de servicio público, pudo ver afectada la demanda de sus servicios, atención a la mayor oferta generada como consecuencia de la irrupción de los servicios de tráfico libre. Que en tal inteligencia pareciera que presenta signos de razonabilidad admitir que por reducción de demanda o aumento de oferta adicional de servicios, el transportista pueda disminuir el volumen de las prestaciones a su cargo. Que es por ello que resultaría procedente entender que dentro del alcance de la expresión "adecuación del permiso de servicio público", correspondería incluir la posibilidad de reducir la cantidad de frecuencias de servicios que cada permiso incluye. Que por lo expuesto, resulta conveniente precisar los términos contenidos en el Decreto N° 958/92, en cuanto a la temática anteriormente descripta. Que en lo atinente a los servicios de transporte por automotor para el turismo, cabe apreciar que la actual redacción del Decreto N° 958/92, que admite una significativa gama de modalidades de prestación de los servicios de

transporte para el turismo, que autoriza a realizar otras modalidades adicionales a las normadas, supone permitir la comisión de situaciones en las que es fácilmente simulable la programación turística, dando lugar para la prestación encubierta de servicios regulares de transporte sin la autorización específica. Que ello se da respecto de empresas operadoras que cumpliendo con los requisitos exigidos, en cuanto a lista de pasajeros, autorizaciones, ofrecen servicios regulares bajo la denominación de turísticos con la sola inclusión de la mención de un alojamiento, apoyados en el párrafo que autoriza a "implementar otras modalidades de transporte" efectuando salidas siempre en los mismos horarios y cumpliendo los mismos recorridos. Que en consecuencia, se hace necesario precisar lo actualmente permitido, para evitar que empresas operadoras de servicios de transporte por automotor para el turismo, valiéndose de liberalidades de la actual normativa, lleven a cabo la simulación de servicios turísticos utilizando frecuencias preestablecidas e itinerarios fijos, atributos estos propios del servicio regular. Que a través de dichas prestaciones, más allá de violarse las modalidades autorizadas por la legislación vigente, se desarrollan ventajas competitivas ilegítimas respecto a los operadores de servicio público, originadas en: la no internalización de los costos en que incurrir (verbigracia, terminales), tratamiento salverdana diferenciado para la mano de obra (por aplicación de diferentes encuadres sindicales), ventajas locacionales al arribar y salir de sitios distintos a estaciones terminales, con consiguiente costo social originado en la degradación de los espacios urbanos y la congestión, costos de seguros sensiblemente menores y mayor posibilidad de eludir los controles, particularmente en los que se refiere a la jornada de descanso de personal de conducción y los aspectos impositivos y previsionales. Que a dichos factores, debe añadirse que estos operadores no están obligados a ningún deber de continuidad en los servicios como sí lo están los operadores de servicios públicos que deben mantener los mismos mas allá de las variaciones que se presenten en la oferta -por la existencia de servicios de tráfico libre, y de prestaciones irregulares y clandestinas- y en la demanda, y en virtud de la eliminación de subsidio cruzado imperante en el sistema de transporte por automotor de larga distancia, en forma previa a la vigencia del Decreto N° 958/92. Que por todo ello, a fin de propender a una sana competencia en los distintos mercados de transporte, resulta necesario adecuar el contenido del Artículo 37 del Decreto N° 958/92, para lograr una mayor claridad en la norma y posibilitar el adecuado control de su aplicación. Que asimismo, es necesario incluir la posibilidad de aplicar la caducidad de la inscripción y/o habilitación de aquel prestatario de servicios de transporte para el turismo, que realice servicios en violación a las modalidades autorizadas, sin perjuicio de las sanciones pecuniarias que prevé el Régimen de Penalidades vigente. Que en lo relacionado con los servicios de tráfico libre se propicia mantener el principio básico de diversificación e incremento de la oferta de servicios públicos, materializado por la existencia sin restricción de los servicios de tráfico libre, previniéndose, para evitar la inestabilidad de la oferta, consecuencias más severas en caso de no cumplimiento de los tiempos y condiciones pactadas para la prestación de los mismos. Que, asimismo, resulta conveniente que todas las personas físicas o jurídicas operadoras de servicios interurbanos de jurisdicción nacional, posean un patrimonio mínimo y constituyan una garantía con el objeto de afianzar el cumplimiento de las obligaciones que se deriven del permiso, habilitación, autorización o inscripción en el Registro respectivo. Que el presente se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el Artículo 99 inciso 2) de la Constitución Nacional. Por ello, EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA: **Artículo 1°** - Sustitúyense los Artículos 12, 19, 21, 22, 28 y 37 del Decreto N° 958/92 los cuales quedarán redactados de la siguiente forma: "ARTICULO 12. - RADICACION. Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en forma definitiva y permanente en la REPUBLICA ARGENTINA, con excepción de aquellas unidades destinadas exclusivamente a servicios de transporte de carácter internacional. En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos que permitan la identificación del mismo. El material rodante que se afecte a la prestación de los servicios deberá pertenecer en propiedad a la empresa titular en cuanto a la prestación de aquéllos, a cuyo fin se deberá acompañar el título que así lo acredite, o encontrarse bajo contrato de "leasing" celebrado a su respecto por la empresa permissionaria. Dicho contrato tendrá por objeto conceder el uso y goce de la unidad vehicular, y el precio deberá reflejarse en una suma fijada estipulada previamente, con independencia de la recaudación que re sulte de dicho uso, y de toda otra erogación que el mismo ocasione. Asimismo, el personal que se afecte a la conducción de los vehículos incluidos en un contrato de "leasing" o en otras contrataciones referidas en el párrafo siguiente, deberá guardar relación de dependencia con la empresa operadora que explota el servicio. La falta de cumplimiento a lo dispuesto en el presente párrafo, hará presumir, salvo prueba en contrario, la realización de un servicio de transporte por automotor de pasajeros en violación a las modalidades autorizadas, quedando encuadrada dicha conducta en las previsiones contenidas -para ese tipo de infracción- en el Régimen de Penalidades vigente. Los vehículos actualmente afectados a los servicios cuya tenencia tuviere lugar en virtud de figuras jurídicas diferentes a las anteriormente mencionadas, podrán ser utilizados durante el plazo de UN (1) año o hasta el momento del vencimiento de aquéllas en caso de que el mismo tuviese lugar con anterioridad. La Autoridad de Aplicación podrá establecer la normativa destinada a la afectación de vehículos de tipo utilitario a la prestación de servicios de transporte por automotor interurbano e internacional de pasajeros, estableciendo sus condiciones técnicas y de diseño, y las clases de servicios en que los mismos puedan ser utilizados. En tales

disposiciones se incluirán pautas relativas a vehículos especiales de transporte de personas, destinados a prestaciones de turismo deportivo." "ARTICULO 19. - ADECUACION DEL PERMISO. Las empresas de servicio público podrán solicitar la adecuación de cada permiso, de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transporte. En tal sentido podrán ampliar las modalidades de tráfico que sean exclusivamente interjurisdiccionales, sin variar la categorización de los servicios. Dicha modificación deberá ser comunicada con una antelación de TREINTA (30) días a la Autoridad de Aplicación y mantenida por un lapso mínimo de NUEVE (9) meses. Cuando la ampliación involucre a tráficos intraprovinciales, se requerirá la autorización expresa de la citada Autoridad, previa conformidad de las provincias involucradas. Además podrán incrementar sin límite las frecuencias autorizadas de sus servicios. Dichos incrementos podrán ser prestados sobre la totalidad o parte de la traza autorizada. Tales modificaciones deberán ser comunicadas con una antelación de TREINTA (30) días y mantenidas por un lapso mínimo de TRES (3) meses. Asimismo podrán solicitar la reducción de las frecuencias en los servicios públicos que realice. Dicha reducción será equivalente a la oferta adicionada de servicio público o de tráfico libre, en su caso, sobre líneas de la empresa de que se trate, medida en vehículos kilómetros. Una vez otorgada la reducción de frecuencias, la empresa no podrá postularse para la prestación de nuevos servicios públicos o petitionar la realización de tráfico libre, en el corredor en cuestión, en el período de DOCE (12) meses siguientes. La Autoridad de Aplicación resolverá en consecuencia, teniendo en cuenta lo señalado, las modalidades de tráfico y todo otro elemento que resulte vinculado a dicho aspecto, pudiendo rechazar la solicitud de reducción por razones fundadas en el interés público, a fin de mantener el servicio donde resultare necesario". "ARTICULO 21. -

OTORGAMIENTO DE PERMISOS. La autoridad de Aplicación otorgará los permisos de explotación de servicios públicos, previa substanciación del procedimiento de licitación pública, sobre la base de los requisitos que se establezcan en los respectivos Pliegos de Condiciones Generales y Particulares. La mencionada Autoridad podrá adjudicar los servicios a todos los postulantes presentados al proceso licitatorio, previa constatación del cumplimiento de la totalidad de los requisitos que se desprenden del Pliego de Condiciones Generales, siempre que el número de aquéllos no resulte excesivo para cubrir la necesidad de transporte en la nueva línea establecida. Dicha Autoridad deberá promover al menos una vez por año, el procedimiento de licitación pública a que se hace mención en el presente artículo". "ARTICULO 22. - LICITACION PUBLICA. El procedimiento de la licitación pública se

substanciará sobre la base de los pliegos de condiciones generales y particulares, los que deberán respectivamente contener distintas pautas destinadas a promover el incremento de la oferta, el mejoramiento de la calidad de servicios, el desarrollo de las economías regionales y, además, los requerimientos específicos respecto del servicio público que se pretenda otorgar. Los requisitos contenidos en dichos pliegos no podrán limitar el ingreso al mercado de nuevos prestadores". "ARTICULO 28. - DEBER DE CONTINUIDAD.

A fin de asegurar condiciones mínimas de regularidad y de seguridad al público usuario, y sin perjuicio de las prestaciones estacionales, los servicios de tráfico libre deberán mantenerse por el lapso de NUEVE (9) meses. En el caso de no iniciarse un servicio de tráfico libre autorizado, o bien, habiéndose iniciado fuese suspendido antes del término mencionado, además de disponerse la caducidad del servicio en cuestión, el transportista involucrado quedará inhabilitado de petitionar nuevos servicios de tráfico libre durante el período de DOS (2) años". "ARTICULO 37. - Los servicios de transporte por automotor para el turismo se clasificarán en: a) Receptivo: es el realizado en la forma establecida en el inciso a) del artículo anterior. b) Excursión: es aquel que, previendo el regreso del contingente al punto de partida, realiza el traslado del mismo a las visitas y paseos incluidos como complemento en la programación turística. c) Gran Turismo: es el realizado para atender a programaciones turísticas. d) Exclusivo: es el realizado por instituciones o entes de diversa índole para el traslado de sus integrantes o beneficiarios ya sea con vehículos propios o contratados. Las empresas de transporte por automotor para el turismo podrán realizar exclusivamente las modalidades descriptas en el artículo anterior. El transportista habilitado para realizar servicios de transporte para el turismo que valiéndose de dicha habilitación llevase a cabo prestaciones de transporte en las condiciones previstas para los servicios públicos de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano, suburbano, interurbano o internacional, en violación a las modalidades establecidas y autorizadas en el presente régimen, será pasible de las sanciones previstas en el Régimen de Penalidades vigentes, sin perjuicio de poder disponerse la caducidad de la inscripción y/o habilitación del Registro respectivo, que conllevará como accesoría la inhabilitación por el término DIEZ (10) años, para inscribirse como operador de transporte para el turismo, y en el caso de las personas jurídicas titulares de dichas inscripciones y/o habilitaciones, la inhabilitación recaerá además respecto de los socios, gerentes, directores, síndicos y/o miembros del consejo de vigilancia". **Art. 2°** - Incorpóranse como Artículos 25 bis, 25 ter y 48 bis, del Decreto N° 958/92: "ARTICULO 25 bis. - CESION DE PERMISOS. Los permisos de explotación del servicio público de transporte de pasajeros por automotor de carácter interjurisdiccional no podrán ser cedidos ni transferidos total o parcialmente sin la expresa autorización de la SECRETARIA DE TRANSPORTE. La persona física o jurídica que resulte cesionaria deberá reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de un permiso con el objeto de garantizar la eficiencia y continuidad del servicio, y asimismo, asumirá a su cargo todas las obligaciones que eran responsabilidad del cedente, vinculada con la prestación del servicio

de transporte. La Autoridad de Aplicación establecerá los requisitos que deberá contener la respectiva solicitud de transferencia". ARTÍCULO 25 ter. - La transferencia de cesión de permiso será autorizada solamente cuando se materialice exclusivamente en empresas permisionarias de servicios públicos de jurisdicción nacional, ya sean interprovinciales o internacionales. La Autoridad de Aplicación evaluará si la transferencia o cesión solicitada está orientada hacia la monopolización de la oferta en corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, con el objeto de asegurar la diversificación de operadores. La transferencia o cesión se entenderá perfeccionada una vez autorizada por la citada Autoridad, mediante acto fundado, debidamente notificado y consentido por el cesionario. La empresa cedente no podrá postularse en el procedimiento de selección respecto de nuevas frecuencias en la misma traza a la que corresponda el servicio cuyo permiso fue transferido dentro de un período de CINCO (5) años contado a partir de que dicha transferencia quedó perfeccionada". ARTÍCULO 48 bis. - PATRIMONIO, GARANTIAS, TRANSFORMACIONES Y FUSIONES. La Autoridad de Aplicación determinará el patrimonio mínimo con que deberán contar los prestadores de los servicios públicos, de servicios de transporte para el turismo y de servicios ejecutivos, el que deberá guardar proporcionalidad con las prestaciones que en cada caso se realicen. Asimismo fijará el tipo y monto de las garantías que aquéllos deberán constituir en función de los referidos servicios, las que deberán establecerse respetándose el mismo criterio de proporcionalidad. Asimismo posibilitará la transformación de las actuales empresas operadoras, orientando el proceso de integración de las mismas mediante acuerdos de gerenciamiento, colaboración empresaria, fusiones societarias u otras formas de reorganización empresaria". **Art. 3º** - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. - MENEM. -Eduardo Bauzá. - Domingo F. Cavallo.