

## Legislación Nacional

.DECRETO 527/1991 VIALIDAD Corredores viales de la red nacional. Concesiones. Mantenimiento y conservación. Pautas del 27/3/1991; publ. 2/4/1991 Visto, los decretos 327/1991 y 388/1991 y la necesidad de proceder a la revisión del sistema de concesión de corredores viales, y Considerando: Que, del análisis efectuado por la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos de las concesiones otorgadas por decreto del Poder Ejecutivo nacional 2039 de fecha 26 de setiembre de 1990 para el mantenimiento y conservación de corredores viales de la red nacional, en atención a sus aspectos económicos, financieros y de inversión, y a la evolución que han tenido dichas variables desde la implementación del sistema al presente, surge que el mismo vulneraría, de continuar, lo dispuesto por el art. 57 de la ley 23696 al no asegurar la razonable relación que debe existir entre las inversiones efectivamente realizadas y la utilidad neta, conforme exige el régimen vigente por conducto de la citada norma, límite infranqueable cuya transgresión afectaría la validez de los contratos en cuestión. Asimismo, las concesiones otorgadas, en su aplicación práctica, resultarían lesivas para el interés nacional y llevarían a beneficios abusivos y soluciones jurídicas contrarias al derecho público que rige las relaciones entre concedente, concesionarios y usuarios. Que el Estado no puede consagrar, desconocer o permitir una situación que resultaría alejada de toda noción de justa retribución de los concesionarios en la colaboración como prestadores de servicios públicos, pues ello posibilitaría en definitiva, una exacción ilegítima, carente de causa jurídica, debiendo actuar allí donde ello se presente por imperativo de la ley. Que asimismo, el sistema tal como ha sido estructurado, ha demostrado ser contrario al interés general al cual el Estado debe irrenunciablemente orientar su actividad ocasionando serias distorsiones económicas en el proceso de creación, distribución y comercialización de los bienes y servicios que se producen y prestan en el territorio de la República. Se han visto también afectadas economías regionales y actividades que hacen al interés público por las que el Estado debe velar, posibilitando un marco igualitario que favorezca un armónico crecimiento con verdadero sentido federal, las mencionadas distorsiones afectarían, de continuar, el propósito de reducir el aumento de los precios que anima la política económica del Gobierno nacional. Que, los niveles tarifarios vigentes resultantes de la aplicación de las mecánicas previstas, se muestran absolutamente desproporcionados en relación al servicio que se presta y a las inversiones realizadas y a realizar, tendiendo a convertirse en abusivos desde el punto de mira del usuario destinatario del servicio. Que a su turno, y como un elemento distorsionante más, los lugares de emplazamiento de los puestos de cobro de la tarifa, traducen en la práctica un gravamen desigualitario, entre los usuarios como así también entre las distintas regiones del país, negándole así justicia y razonabilizar al tributo. Que además de ello, en algunas zonas los usuarios han visto dificultada la utilización del sistema, hecho que muestra al mismo como desajustado a las normas aplicables, al par que conspira contra el fin propio de la concesión, esto es, la prestación de un servicio público que como tal resulta de aplicación general, uniforme y continuada y satisfaga, en definitiva, la exigencia social que le da causa. Que el funcionamiento actual del sistema ha generado la resistencia de los usuarios y del conjunto de los factores productivos, al punto de alterarse la tranquilidad pública, situación ésta que el Estado no puede ignorar y a la que debe dársele solución inmediata de forma de restablecer el clima de convivencia pacífica. Que, es principio inmutable en la materia que el monto a pagar por los administrados por la utilización de las obras y de los servicios públicos debe ser fijado por la Administración, prerrogativa que tiende a asegurar una tarifa justa y razonable que asegure el respeto de la necesaria proporcionalidad. Dicho monto no puede resultar discriminatorio, sino que debe ser uniforme para todos los usuarios que se encuentren en iguales condiciones, respetando la igualdad que es de la esencia de la prestación de servicios públicos. Que, las tarifas, el monto del peaje, no son inmutables, pues ello contraría la relatividad de los fenómenos comprometidos en su determinación, estando sujetas a modificaciones conforme las condiciones en que los servicios son prestados. La revisión periódica de aquéllas no sólo es jurídicamente legítima, sino también económicamente necesaria. Que, en atención a ese carácter tributario que ostenta la tarifa, de su naturaleza de exacción pública, es prerrogativa del concedente el modificarla, conforme las razones de interés público por él apreciadas, con independencia del sistema de revisión previsto contractualmente, con fundamento no solamente en el “ius variandi” propio de todos los contratos administrativos, sino también en el mencionado origen reglamentario del peaje que lo independiza necesariamente de las previsiones de las partes. Las consideraciones de interés público que sustentan la potestad inalienable de la Administración de adaptar el servicio público concedido, se aplican tanto a las tarifas como a las demás partes del servicio. Que todo lo expuesto avala la decisión que se adopta, porque así lo exige además la necesidad social de proteger a la comunidad de usuarios contra la exacción que significan las cargas irracionales, conforme es firme jurisprudencia de nuestra Corte Suprema de Justicia. Asimismo, de no recurrirse a la reorganización del servicio, en atención a la evolución de las prestaciones, ellas tomarían visos de ilegitimidad que a la luz del derecho público aplicable podrían significar la anulación del sistema en el futuro, lo que aparejaría crear incertidumbre y estrépito en relaciones que, dado el plazo por el que se establecen, deben estar rodeadas de estabilidad y seguridad jurídicas. Que, además de lo expuesto, es principio ínsito del régimen de servicios públicos que quien

peticiona y obtiene una concesión, contrae el compromiso de anteponer el interés general al suyo propio. Que, asimismo, a aquellos concesionarios que, por conducto de sistema reorganizado, resulten afectados en más de lo que consiente la igualdad ante las cargas públicas, debe serle restituida su inversión, conforme ha establecido la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en atención a los capitales puestos efectivamente a contribución en la realización de la empresa pública, como límite infranqueable. Que resulta oportuno que para la precisión y determinación de los necesarios cambios a realizar en el servicio se faculte para ello a las áreas con competencia técnica en la materia, como asimismo en la evaluación de las inversiones realizadas y existentes en los distintos corredores viales. Que la presente medida se adopta en ejercicio de las funciones que le confiere el art. 86, inc. 1, de la Constitución Nacional. Por ello, El presidente de la Nación Argentina decreta: Art. 1.– Establécese que las concesiones otorgadas por decreto 2039 de fecha 26 de setiembre de 1990 relacionadas con el mantenimiento y conservación de corredores viales de la red nacional, deberán a partir de las 0 horas del día 1 de abril de 1991, ajustarse a los lineamientos contenidos en el presente decreto. Art. 2.– La tarifa a aplicar deberá ser equivalente a diez mil australes (=A= 10.000) por cada cien (100) kilómetros de extensión (impuestos incluidos). Art. 3.– El Ministerio de Obras y Servicios Públicos, a través de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos, se halla facultado a reducir la tarifa en un cincuenta por ciento (50%) en determinados puntos: a) Cuando la ubicación de las casillas de cobro de peaje provoque superposición de pagos en razón del cruce o empleo de corredores próximos; b) Cuando deba contemplarse la recurrencia del tránsito local entre centros de fluida interconexión habitual; c) Cuando se evidencie una marcada desproporcionalidad distributiva de la tarifa dentro de un mismo corredor. Art. 4.– Déjase sin efecto el régimen oneroso de las concesiones, eliminándose en consecuencia la percepción de los cánones oportunamente establecidos. Art. 5.– Subsídanse las concesiones de los corredores viales en la suma global y total de australes quinientos setenta mil trescientos diez millones (=A= 570.310.000.000) anuales, que se tomará de la cuota parte asignada a la Dirección Nacional de Vialidad en la distribución del impuesto a los combustibles establecidos por el decreto 2733/1990. La distribución del monto mencionado se verificará en forma proporcional al total del débito fiscal generado por el impuesto al valor agregado en concepto de ingreso por cobro de peajes correspondientes al mes inmediato anterior. Hasta tanto funcionen la totalidad de las concesiones, la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos distribuirá la parte que corresponda del subsidio en base a la estimación de ingresos normalizada según parámetros de tránsito estadísticos elaborados por la Dirección Nacional de Vialidad. Art. 6.– El Ministerio de Obras y Servicios Públicos se halla facultado a reglamentar aquellas cuestiones particulares no alcanzadas por el presente decreto que mejor convengan al interés general y se adecuen a lo normado por el art. 57 de la ley 23696. Asimismo, podrá acordar o disponer la resolución de los respectivos contratos, reconociendo el reintegro de las inversiones efectivamente realizadas y verificadas por la Dirección Nacional de Vialidad, con más un diez por ciento (10%) de utilidad sobre dicho concepto. La devolución se implementará a través de títulos públicos del Estado nacional, conforme la modalidad y características que defina el ministro de Economía de la Nación. Art. 7.– **(En B.O. art. 8)** El Ministerio de Obras y Servicios Públicos, a través de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos, dictará las medidas reglamentarias, aclaratorias y operativas que corresponden al presente decreto. Art. 8.– **(En B.O. art. 9)** Comuníquese a la Comisión Bicameral del Congreso de la Nación, creada por el art. 14 de la ley 23696. Art. 9.– **(En B.O. art. 10)** Notifíquese a las empresas concesionarias en forma personal, con habilitación de días y horas inhábiles y dése al presente la más amplia difusión pública. Art. 10.– **(En B.O. art. 11)** Comuníquese, etc. Menem – Cavallo – Porto – Salonia – González – Di Tella