



MINISTERIO ECONOMÍA, INFRAESTRUCTURA Y ENERGÍA
Ley N° 9086

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE MENDOZA,

SANCIONAN CON FUERZA DE

L E Y :

CONSIDERACIONES GENERALES.

Artículo 1º- **ÁMBITO DE APLICACIÓN.** La presente Ley y sus normas reglamentarias regulan el Sistema Transporte de Pasajeros y Cargas, las condiciones de su administración, prestación y planificación dentro de la jurisdicción provincial, en el marco de un Sistema de Movilidad sustentable e integrado de los distintos medios y modos de desplazamiento.

Art. 2º- **AUTORIDAD DE APLICACIÓN.** Será Autoridad de Aplicación y reglamentación de las normas contenidas en esta Ley, la Secretaría de Servicios Públicos a través de la Dirección de Transporte, o la autoridad que en el futuro la reemplace.

Art. 3º- **COMPETENCIA.** Corresponde a la Autoridad de Aplicación:

- a) La planificación, sistematización, reglamentación y organización del sistema de movilidad del transporte de pasajeros y de cargas, y su accesibilidad;
- b) La prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros en forma directa o a través de su delegación administrativa a terceros, mediante las concesiones, permisos, licencias y/o habilitaciones que al efecto otorgue, a quienes acrediten el cumplimiento de los requisitos fijados en esta Ley;
- c) La reglamentación de la publicidad en la vía pública y en vehículos de transporte colectivo, salvo en el ámbito de competencia municipal;
- d) La vinculación con el Poder Ejecutivo Provincial en materia de delegación para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, mediante las correspondientes concesiones, habilitaciones o permisos de explotación;
- e) La reglamentación sobre las condiciones de explotación de servicios anexos o conexos al servicio público de transporte de pasajeros.
- f) La reglamentación y emplazamiento de la señalética referidas al tránsito y al transporte, en las condiciones previstas por la Ley N° 9.024;
- g) La prestación y/o delegación en terceros de la prestación del servicio de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos afectados al transporte de pasajeros y cargas y la auditoría de la misma, de acuerdo con lo normado por el Artículo 35 de la Ley N° 9.024;
- h) El Registro de todos los conductores habilitados para la prestación de servicios de pasajeros y cargas, ordenándose un legajo para infractores inhabilitados en coordinación permanente con los



Registros que al efecto se lleven en el ámbito de la Dirección de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Seguridad;

- i) Adoptar por resolución fundada las medidas necesarias para garantizar la regularidad y continuidad del servicio de transporte público de pasajeros y del sistema de movilidad, siempre que se justifiquen en razones de urgencia.
- j) Dictar las resoluciones reglamentarias necesarias para la determinación de las condiciones de prestación de los Servicios de Transporte de pasajeros y cargas para la aplicación de los principios y objetivos fijados por el Artículo 4° de la presente Ley;
- k) Acceder a las boleterías, sistemas de venta a través de portales web, oficinas y locales de las empresas prestadoras de servicios de transporte sometidas a la jurisdicción de la autoridad de aplicación, con el fin de controlar el cumplimiento de esta Ley y su reglamentación;
- l) Requerir el auxilio de la fuerza pública cuando ello sea necesario, para el ejercicio del poder de policía en materia de transporte atribuido por esta Ley;
- m) Autorizar las modificaciones, extensiones o cambios en los recorridos del servicio público de pasajeros regular y sus paradas. Fijar y demarcar las paradas de oferta pública de los servicios de taxi;
- n) Acceder a las boleterías, oficinas y locales de las empresas que presten servicios de transporte para los cuales se requiera concesión, permiso, autorización o inscripción, en su carácter de titular de Autoridad de Aplicación en materia de transporte;
- o) Supervisar la prestación concesionada del Servicio de Transporte Público de Pasajeros como requisito para la liquidación de subsidios que en su caso recibiese el concesionario.
- p) Ejercer la coordinación institucional con el Ministerio de Economía, Infraestructura y Energía, la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial y la Dirección Provincial de Vialidad para garantizar el cumplimiento de las políticas y medidas de movilidad en base a los principios dispuestos por la presente Ley y la normativa vigente referida al ordenamiento territorial.
- q) Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar el Plan Integral de Movilidad de la Provincia de Mendoza para el eficaz cumplimiento de la presente Ley.
- r) Coordinar con el Ministerio de Economía, Infraestructura y Energía, la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial, la Dirección Provincial de Vialidad y los municipios la autorización técnica de los proyectos de infraestructura de transporte diseñados y/o ejecutados por organismos de jurisdicción provincial y/o municipal que involucre el uso de las mismas por los servicios que integran el sistema de movilidad de personas y cargas.
- s) Encuestas y datos estadísticos del sistema de movilidad.

La Secretaría de Servicios Públicos deberá producir, sistematizar y actualizar, datos estadísticos respecto a los distintos aspectos de interés en los viajes realizados por los usuarios de los distintos modos contemplados en el sistema de movilidad, con tomas de datos y muestreos con periodicidad que establezca la reglamentación. Con la finalidad de renovar el mapa de movilidad



de la población, previendo las actualizaciones y/o modificaciones que sea necesario introducir en la prestación de los Servicios y en los planes integrales de movilidad de la Provincia.

Art. 4º- PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. Son principios propios de la prestación de los servicios públicos de transporte, la universalidad, uniformidad, regularidad, eficiencia y eficacia, los que deben garantizarse a través de un sistema de movilidad sustentable permitiendo a sus usuarios acceder a un servicio de transporte orientado a una prestación armónica con el desarrollo humano, económico y demográfico de la Provincia.

La presente Ley de movilidad deberá remitirse en todo lo relacionado a la movilidad en la Provincia de Mendoza a los objetivos, lineamientos, directrices y programas que se enuncian al respecto en la Ley Nº 8.999, Plan Provincial de Ordenamiento Territorial.

Son principios rectores de la administración, aplicados a la gestión del servicio público de transporte, dar operatividad al Artículo 42 de la Constitución Nacional de los derechos de los usuarios; la celeridad, la transparencia y publicidad de los actos y procedimientos.

Art. 5º- UTILIDAD PÚBLICA. Previa declaración por ley de utilidad pública podrán quedar sujetos a expropiación, servidumbre y/u ocupación temporaria por aplicación de lo dispuesto por Ley de Expropiaciones de la Provincia -Decreto Ley Nº 1.447/75-, los bienes de cualquier naturaleza, obras, instalaciones y construcciones, de cuyo dominio, uso u ocupación fuera necesario disponer para el cumplimiento de los fines de la presente Ley y en especial para el normal desarrollo o funcionamiento del transporte, dentro de la Provincia de Mendoza.

Art. 6º- DEFINICIONES. A los efectos de la presente Ley, se entiende por:

Autobús Articulado: vehículo destinado al transporte colectivo de pasajeros, de dos o más secciones tipo módulos.

Autobús eléctrico: vehículo destinado al transporte colectivo de pasajeros que es impulsado mediante energía eléctrica.

Autobús híbrido: vehículo destinado al transporte colectivo de pasajeros con sistema de accionamiento híbrido. Consta de motores a combustión y eléctrico que impulsan al vehículo.

Autobús u ómnibus: vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros, apto para transportar de 30 (treinta) personas en adelante.

Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total.

Carrocería: elemento que viste y conforma al vehículo en cuanto a dar protección y comodidad a los pasajeros:

a) Autoportante (o estructural): tienen por diseño, incorporada la estructura resistente para soportar la carga de trabajo, las solicitaciones de las suspensiones y de los elementos motrices en forma directa;

b) No estructurales: van adosadas a un bastidor o chasis, ya sea por medio de bulones,



remaches, y/o soldaduras;

c) Mixtas: cuando se da la combinación de las dos anteriores.

Chasis: armazón del vehículo, que comprende el bastidor y sobre el cual se montan las ruedas, la transmisión (con o sin motor), la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga.

Conductor: persona que conduce, maneja o tiene control físico de un vehículo motorizado en la vía pública, que controla o maneja un vehículo remolcado motorizado en la vía pública, que controla o maneja un vehículo remolcado por otro o que dirige.

Cruce de tranvías: servicio limitado en su recorrido para ocuparlo en sentido contrario con el fin de neutralizar importantes intervalos.

Dotación del metrotranvía: personal a bordo del metrotranvía a cargo de su conducción y prestación del servicio.

Estación: establecimiento de localización fija con importante flujo de pasajeros donde se provee a los usuarios de instalaciones sanitarias, salas de espera, expendio de viajes, informes y servicios varios.

Estación Cabecera: establecimiento ubicado en los lugares de inicio o finalización de recorrido, ubicada en los extremos cada trazado.

Estación Multimodal: establecimiento que compartiendo las características propias de todas las estaciones permite el intercambio modal del sistema de transporte, ofreciendo alternativas para iniciar, continuar o finalizar un viaje en el trayecto de origen a destino.

GPS: Geo Posicionamiento Satelital.

Itinerario: determinación del trazado o recorrido que lleva a cabo un determinado servicio de transporte. En casos de transporte público el itinerario, su frecuencia de prestación, horarios y paradas serán fijadas y eventualmente modificadas por la Autoridad de Aplicación. En los demás servicios de transporte será determinado por documento en el que se determinen las condiciones del traslado entre origen o destino, pactadas entre las partes.

Metrotranvía: vehículo ferroviario liviano afectado al servicio público de transporte que circula por la vía pública, sobre carriles fijos enmarcados en una plataforma de vía que puede ser segregada o no segregada.

Minibús: vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros, aptos para transportar entre 8 (ocho) y de 30 (treinta) personas.

Pasajero: usuario del servicio de transporte.

Parada: lugar indicado para el ascenso y descenso de pasajeros en los servicios públicos de transporte.



Paradores: refugios ubicados en las paradas, destinados al ascenso y descenso de pasajeros del servicio público de transporte.

Prestador Radio Taxi: persona humana o jurídica, titular de Licencia Única de Servicios de Telecomunicaciones otorgado por la autoridad nacional competente y de la estación central, con frecuencia/s propia/s autorizada/s por la autoridad nacional competente, o con contrato de arrendamiento de la/s frecuencia/s y base con la que opera, autorizado de acuerdo con la normativa vigente.

Radio Taxi: servicio de radiocomunicaciones móvil terrestre, integrado por una estación central y estaciones móviles de abonados, destinado a cursar mensajes entre la primera y las segundas en forma bidireccional.

Reloj Taxímetro: dispositivo electrónico instalado en un vehículo afectado al servicio de Taxi, que mide la distancia recorrida y el tiempo de espera, en cantidad de fichas reloj, traduce la misma de acuerdo a la tarifa vigente a un importe expresado en moneda de curso legal y expende el correspondiente ticket comprobante de la operación.

Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte.

Tarifa: contraprestación dineraria fijada por la Autoridad de Aplicación para el uso del Servicio Público de Transporte.

Trasbordo: cambio del medio o modo de transporte.

Transporte a través de Plataformas Electrónicas: es el servicio que con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, permite conectar a usuarios que lo demanden, punto a punto, con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación, para celebrar un contrato en los términos del artículo 1280 y siguientes del Código Civil y Comercial de la Nación, según se trate de un servicio de transporte público o privado, respectivamente.

Vehículo: medio con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede desplazarse o ser transportada por una vía.

Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Art. 7º- CLASIFICACIÓN. El transporte se clasificará de la siguiente forma y de acuerdo con los siguientes criterios:

1. Transporte de pasajeros:

a) Transporte público de pasajeros, transporte colectivo de pasajeros, servicio regular;

b) Transporte de pasajeros de interés general, servicios de taxi y remis;

c) Transporte de pasajeros habilitados:



- c.1) Transporte privado por plataformas electrónicas;
 - c.2) Transporte contratado general, turístico o por comitente determinado;
 - c.3) Transporte institucional;
 - c.4) Transporte escolar;
 - c.5) Transporte rural;
2. Transporte de cargas:
- a) Transporte de cargas y residuos peligrosos;
 - b) Transporte de cargas generales;
 - c) Transporte taxi-flet o similares.

Art. 8º- Los servicios de transporte público de pasajeros tienen por objeto satisfacer las necesidades básicas de transporte de la sociedad, cumpliendo con los caracteres de continuidad, regularidad, universalidad, igualdad y uniformidad. Los mismos pueden ser prestados en forma directa por la Administración, o mediante delegación que ésta realice a través de la Autoridad de Aplicación bajo las formas de concesión o permiso. En todos los casos la Administración será la encargada de reglamentar su prestación, asegurar la misma y regular tarifas, teniendo para ello a su cargo el poder de policía para la aplicación de las disposiciones contenidas en esta Ley y su normativa reglamentaria.

Art. 9º- Los demás servicios de transporte de pasajeros y cargas, no considerados por esta Ley como servicio público, serán prestados previa autorización o habilitación de la Autoridad de Aplicación, rigiéndose en cuanto a las condiciones de prestación por las disposiciones contenidas en esta Ley y su reglamentación.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. SERVICIO REGULAR.

Art. 10- Se denomina servicio regular, al transporte público de pasajeros destinado a satisfacer necesidades colectivas y masivas de la sociedad. Su prestación responde a recorridos, horarios, tarifas, paradas y demás condiciones fijadas por la Autoridad de Aplicación.

El servicio de transporte regular se encuentra comprendido y es estructurante del sistema de movilidad en su condición de conector de zonas de atracción.

Art. 11- CLASIFICACIÓN. El servicio regular se clasifica de la siguiente forma:

- 1. Conforme la distancia del recorrido en:
 - a) Servicio urbano y conurbano: es aquel que se desarrolla dentro del ejido urbano principal, con interacción con zonas suburbanas.



b) Servicio de media distancia: es aquel que une distancias entre cabeceras, no mayores a 200 (doscientos) kilómetros. En los recorridos que excedan los 50 (cincuenta) kilómetros, o recorran caminos de montaña todos los pasajeros deberán viajar sentados y con sus cinturones de seguridad debidamente colocados.

c) Servicio de larga distancia: es el que realiza transporte por rutas provinciales o nacionales uniendo cabeceras cuya distancia excede los 200 (doscientos) kilómetros. No podrá en ningún caso llevar pasajeros parados y deberán viajar sentados con sus cinturones de seguridad debidamente abrochados. Deberá realizar una parada sanitaria de no menos de 10 minutos cada 150 (ciento cincuenta) kilómetros recorridos como máximo.

2. Conforme a la conexión y trayecto:

a) Servicio troncal estructurante: es el que se desarrolla por vías de circulación directas que unen dos extremos del Área Metropolitana del Gran Mendoza, con características de prioridad o tránsito segregado que optimice la velocidad comercial y tiempo del recorrido.

b) Servicio interdepartamental: es el que se desarrolla conectando dos o más Departamentos del Área Metropolitana del Gran Mendoza.

c) Servicio intradepartamental: es el que tiene su origen y destino dentro de un mismo Departamento, con el fin de satisfacer la necesidad de desplazamiento interno de sus ciudadanos.

d) Servicio alimentador: es aquel que cumple con la principal función de recoger pasajeros en los puntos de origen para permitirles su trasbordo a los servicios troncalizados.

e) Servicio expreso: es el que por su demanda cuenta con menor cantidad de paradas y circula por trayectos directos que disminuyen considerablemente los tiempos de viaje entre zonas generadoras y atractoras.

Art. 12- MEDIDAS COMPLEMENTARIAS EN LA VÍA PÚBLICA. Atendiendo al carácter público del servicio regular y a la necesidad de satisfacción de demandas masivas de transporte de la sociedad, la Secretaría de Servicios Públicos coordinará con los municipios la política de priorización en la circulación del tránsito para los vehículos afectados al servicio regular a través del ordenamiento del tránsito, restricciones de estacionamiento para vehículos particulares y semaforización especial, entre otras, las que

podrán ser modificadas en función de las necesidades que se presenten y la evolución del sistema.

Art. 13- El servicio regular podrá ser prestado por:

a) El Estado en forma directa o mixta. Cuando se decidiera la prestación directa por el Estado, a través de la Sociedad de Transporte de Mendoza SAUPE (en adelante STM) de algún servicio del sistema, el mismo quedará regido por las normas especiales que se dicten al efecto, teniendo en cuenta su debida integración como parte de aquel.

b) Los particulares a través de la delegación hecha por el Estado mediante la forma de concesión



de servicio público.

La prestación y explotación bajo la forma de concesiones, sólo podrá otorgarse mediante licitación pública, provincial, nacional o internacional, conforme a las modalidades se establezcan en los pliegos licitatorios, debiendo asegurar en el proceso licitatorio los principios de igualdad, publicidad y concurrencia. El llamado a licitación pública para el otorgamiento de las concesiones deberá en lo posible ser simultáneo.

Art. 14- Las concesiones para la explotación del servicio regular, serán otorgadas por el Poder Ejecutivo o en quién éste delegue tal facultad, previa licitación pública conforme las previsiones de la Ley de Administración Financiera Nº 8.706, o la que en el futuro la reemplace.

Serán condiciones mínimas a fijarse en los respectivos pliegos licitatorios:

- a) Recorrido;
- b) Modos, vehículos y formas de prestación para un servicio sustentable y sostenible;
- c) Parque móvil inicial y parque móvil accesorio o variable;
- d) Frecuencias y horarios;
- e) Fórmula de pago;
- f) Inversión en innovaciones tecnológicas;
- g) Certificaciones de calidad.

Art. 15- Las concesiones se otorgarán por plazos determinados. El término de vigencia de las mismas será establecido en los pliegos de licitación, atendiendo entre otros motivos, a las particularidades de la prestación de las áreas a servir y al nivel de las inversiones a realizar. El plazo no podrá exceder de quince (15) años de duración.

Vencido el plazo de vigencia del contrato, los concesionarios no podrán hacer abandono de la prestación y estarán obligados a continuar su explotación, hasta tanto el Poder Ejecutivo concesione nuevamente la zona servida, o reasuma su prestación en forma directa. Durante ese lapso de continuidad la prestación se regirá por las disposiciones de esta Ley, sus normas reglamentarias y los términos del contrato.

Art. 16- MODIFICACIONES A LOS TÉRMINOS DE LA CONCESIÓN. La Autoridad de Aplicación podrá disponer modificaciones transitorias o permanentes de la concesión o su régimen cuando fueren necesarios por razones de interés público y eficiencia en la prestación del servicio.

En uso de esta competencia la Autoridad de Aplicación podrá modificar los recorridos de cualquiera de las líneas adjudicadas, modificar el emplazamiento de paradas y paradores o puntos de enlace, frecuencias, extensión de los recorridos, ramales, metodología de cálculo de la tarifa, cuadros tarifarios, como asimismo producir las modificaciones estructurales del sistema que surjan del monitoreo permanente del mismo. Todo esto de acuerdo con los criterios de flexibilidad que la dinámica del sistema requiera, a efectos de lograr la más eficiente prestación,



garantizando el equilibrio de la ecuación económico financiera del concesionario, sin que ello genere derechos patrimoniales o indemnización a su favor.

Art. 17- MEDIOS ALTERNATIVOS. La Autoridad de Aplicación tendrá la posibilidad de proponer modos alternativos, sustitutivos o complementarios a los existentes y su prestación a través de la Sociedad de Transportes de Mendoza SAUPE, mediante el uso de tranvías, buses eléctricos y/o híbridos, ampliando sus recorridos actuales y/o implementar servicios ferroviarios en los corredores principales; disponer la explotación de servicios especiales terrestres de superficie o subterráneos que impliquen una mejora tecnológica o las posibilidades de coordinación y combinación con los demás medios de transporte existentes o de futura implementación, su utilización conjunta y su racional distribución funcional.

Art. 18-SISTEMA DE LOCALIZACIÓN DE FLOTA E INFORMACIÓN. La Autoridad de Aplicación deberá exigir a las empresas prestadoras del servicio la implementación de tecnologías que permitan el seguimiento y localización del parque móvil, incluyendo la integración con otros sistemas.

Art. 19- OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS. Serán obligaciones de los concesionarios para la prestación del servicio regular las siguientes, sin perjuicio de las que se fijan en especial por pliego licitatorio:

- a) Prestar el servicio en forma regular, continua y eficiente;
- b) Cobrar por sí o por medio de terceros las tarifas fijadas, según lo disponga el concedente;
- c) Aportar y facilitar el acceso a toda la información que sobre la empresa concesionaria o la prestación del servicio requiera la Autoridad de Aplicación y los usuarios;
- d) Contratar los seguros que amparen a los pasajeros transportados y terceros, conforme lo fijado por la Superintendencia de Seguros de la Nación;
- e) Contratar los seguros que amparen al personal de conducción conforme las normas laborales aplicables al caso;
- f) Adecuar los servicios y recorridos concesionados a las necesidades sociales y demográficas conforme sean acreditadas modificaciones en la demanda u optimización de la oferta, por decisión del poder concedente y siempre que no se altere la ecuación económico financiera de la empresa prestadora reconocida por el respectivo pliego licitatorio y contrato de concesión;
- g) Aceptar y disponer todas las medidas necesarias para el adecuado funcionamiento del sistema de recaudación que determine la Autoridad de Aplicación;
- h) Colocar y adecuar conforme el avance tecnológico y las necesidades de cada caso, los dispositivos de seguridad, seguimiento y georreferenciación de la flota afectada a la prestación del servicio;
- i) Aceptar y facilitar el control amplio de la gestión empresarial del concesionario, en todo aquello vinculado con la prestación del servicio público, en forma directa o indirecta;



- j) Solicitar la habilitación de las unidades previamente a su afectación al servicio ante la Autoridad de Aplicación, debiendo acreditar la documentación que la reglamentación determine al efecto, so pena del retiro de las mismas de circulación y la aplicación de las sanciones correspondientes;
- k) Adecuar y actualizar el parque móvil afectado a la prestación de modo tal que la antigüedad de sus unidades en ningún caso pueda superar los diez (10) años, ni el promedio de ellas los cinco (5) años. En caso de renovación de las unidades deberá comenzar por la sustitución de las unidades más antiguas, salvo supuestos de acreditada necesidad de alteración de ese orden, motivados por accidentes o semejantes que hayan tornado inútil a la unidad y previa autorización de la Autoridad de Aplicación;
- l) Contar con playas y garajes, oficinas administrativas, infraestructura en puntas de líneas y bases operativas. Los inmuebles podrán pertenecer al consorcio o empresa oferente o ser propiedad de terceros. El concesionario deberá contar con una punta de línea para cada una de las líneas del sistema, excepto el caso de pluralidad de líneas, cuya infraestructura sea adecuada para el descanso e higiene del personal de conducción, disponiendo además de instalaciones sanitarias adecuadas. Esta infraestructura podrá ser provista por un tercero con un fin ajeno a la explotación de la concesión. En este último caso se deberá presentar un convenio debidamente formalizado;
- m) Brindar información a los usuarios en forma permanente y clara acerca de la legibilidad de la red aplicada a las prestaciones a su cargo, en un todo de acuerdo con los parámetros y criterios de legibilidad fijados por la Autoridad de Aplicación;
- n) Tomar intervención y participación a través de la debida representación en los ámbitos de participación ciudadana que disponga la Autoridad de Aplicación a fin de analizar la marcha en la prestación de los servicios, la necesidad de modificaciones o adaptaciones en la misma;
- o) Disponer en todos los vehículos de dispositivos que garanticen la accesibilidad de personas con discapacidad.

Art. 20- FONDO COMPENSADOR DEL TRANSPORTE. El Fondo Compensador del Transporte tendrá como finalidad equilibrar económicamente el sistema cuando éste así lo requiera garantizando la prestación del servicio en situaciones que por resolución fundada de la Autoridad de Aplicación ameriten tal asistencia. La reglamentación determinará los casos y el procedimiento para la afectación de las partidas afectadas al Fondo, siempre que se encuentre acreditada la necesidad, emergencia y/o inequidad que autorice tal afectación. Y siempre que quede debidamente demostrada la mejora sustancial del servicio o la rebaja de los costos del sistema para los usuarios que dicha afectación implicaría.

El Fondo se constituirá con:

- a) una partida presupuestaria de importe equivalente a la suma del Impuesto al Automotor, Ingresos Brutos e Inmobiliario, que les corresponda abonar a las empresas concesionarias del servicio del transporte público de pasajeros urbano y conurbano;
- b) Todo otro concepto destinado específicamente para la atención del servicio y mejoramiento del sistema del transporte público colectivo de pasajeros.



Art. 21- Los concesionarios tendrán derecho a que el concedente les garantice una rentabilidad promedio razonable, la que deberá mantenerse durante la vigencia del contrato de concesión, siempre que acrediten la prestación en las condiciones de eficiencia contractualmente exigidas. A tal efecto se tomarán en cuenta los costos de operación e ingresos del concesionario que demuestre mayor eficiencia en la gestión empresarial, considerándose estos parámetros dentro de un sector homogéneo en cuanto al tipo de servicio y zona servida.

Art. 22- El contrato de concesión no podrá transferirse, total o parcialmente, salvo circunstancias excepcionales debidamente acreditadas y previa autorización del Poder Ejecutivo. En ningún caso se autorizará la transferencia cuando no haya transcurrido por lo menos una quinta parte del plazo original de concesión o cuando falte menos de dos (2) años para su terminación, siempre que no existan obligaciones pendientes por parte del concesionario cedente. No podrá ser autorizada cuando cedente y cesionario sean prestadores de la misma zona.

La aceptación de la cesión será potestativa del Poder Ejecutivo. En todos los casos en que se autorice la transferencia, la misma no libera de responsabilidad al concesionario cedente, quien continuará siendo solidariamente responsable y deberá mantener las garantías de ejecución del contrato, hasta tanto el cesionario rinda sus garantías y las mismas sean aprobadas por el Poder Ejecutivo, notificando la liberación del concesionario primitivo.

La concertación de acuerdos que impliquen transferencias o cesiones de todo o parte de la concesión, no autorizadas por el Poder Ejecutivo hacen pasibles a los prestadores intervinientes de la aplicación de las sanciones que se prevén en esta Ley. El concesionario que incurra en esta infracción se entenderá incurso en causal de caducidad de la concesión.

Art. 23- CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN. Serán causales de caducidad de la concesión, sin perjuicio de las que se establezcan en los pliegos de condiciones de la licitación, las siguientes:

- a) La falta de prestación del servicio concesionado, su interrupción o prestación defectuosa e incompleta, imputable al concesionario y sin previa autorización de la Autoridad de Aplicación;
- b) La publicación y/o percepción de tarifas no autorizadas;
- c) El estado de concurso o quiebra del concesionario;
- d) La negativa a suministrar la información sobre la empresa o la prestación del servicio cuando sea requerida por la Autoridad de Aplicación, o el suministro reticente, falso o equívoco de ellas;
- e) La liquidación y disolución de la sociedad concesionaria;
- f) La concertación de acuerdos que impliquen transferencias no autorizadas en los términos del artículo 22;
- g) La negativa a someterse al control y fiscalización del Ente de la Movilidad Provincial;
- h) La negativa o deficiencia en la aplicación del sistema de cobro prepago concesionado o determinado por la Autoridad de Aplicación para la recaudación del sistema de transporte;
- i) La omisión o interrupción de la contratación del sistema de seguimiento y georreferenciación



del parque móvil conforme las modalidades y condiciones que determine la reglamentación;

j) El incumplimiento de la normativa aplicable en materia impositiva y previsional, como así también la reincidencia por infracción a la legislación laboral y de la seguridad social;

k) La alteración o modificación del parque móvil aprobado por el respectivo contrato de concesión sin previa intervención y autorización de la Autoridad de Aplicación ya sea a través de la afectación de vehículos no autorizados o la desafectación de los autorizados;

l) El incumplimiento de la renovación del parque móvil conforme los requisitos impuestos por la legislación vigente y las condiciones especiales establecidas en la documentación licitatoria;

m) La transgresión a las obligaciones previstas en el artículo 19º.

Art. 24- La declaración de caducidad de la concesión por causas imputables al concesionario no es óbice para la aplicación de la sanción de inhabilitación por cinco (5) años desde que se declaró la caducidad para prestar cualquier servicio de transporte público de pasajeros.

Art. 25- Vencido el contrato de concesión o declarada su caducidad, y hasta tanto se llame a licitación para el otorgamiento de una nueva concesión, la empresa deberá continuar en la prestación de los servicios que le fueran oportunamente concesionados en los términos y condiciones fijados en la concesión conforme la ultra actividad que determina este artículo.

Ante la imposibilidad o inconveniencia y a criterio de la Autoridad de Aplicación los servicios serán prestados preferiblemente, por los concesionarios que sirven la zona o zonas vecinas o cercanas a la prestación de la concesión caduca, o la que resulte más conveniente al servicio prestado. A estos fines se deberá tener en cuenta que la afectación de unidades o el aumento de los servicios a cargo del prestador precario, no resientan en forma notoria los servicios originales de éstos.

Art. 26- En los casos de declaración de caducidad de la concesión, en los términos del artículo 23, con excepción de los supuestos contemplados en los incisos c) y f), el decreto que declare la caducidad podrá disponer también la incautación de los medios de explotación que la empresa caduca tenía afectados a la prestación del servicio, para proceder a la ejecución directa de la prestación y hasta tanto se concesione nuevamente el servicio. Los gastos derivados de la medida serán soportados por el concesionario caduco.

Será necesario para proceder a la incautación de los bienes, que este paliativo de excepción se encuentre debidamente justificado en el acto que así lo disponga, por el estado de necesidad, la imposibilidad de prestación del servicio por otra empresa de la zona en forma provisoria y la sustitución por la prestación directa del Estado por medio de la Administración o empresas estatales o de capitales estatales.

Art. 27- En los casos de prestación provisoria de los artículos 25 y 26, los nuevos prestadores deberán dar preferencia para la prestación de los servicios que correspondían al prestador caduco, al personal de la concesionaria involucrada en la medida.

Art. 28- En el supuesto contemplado por el artículo 24, la Autoridad de Aplicación podrá otorgar las autorizaciones provisorias y precarias para satisfacer la demanda del servicio y garantizar su



continuidad que, cumplidos los recaudos establecidos en los artículos precedentes, resulten razonablemente adecuados.

Art.29- MARCA IDENTITARIA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA (AMGM).

La prestación del servicio público de transporte de pasajeros regular se encuentra enmarcada en el sistema de movilidad metropolitano y sujeta a la unificación de dicho sistema a través de la marca MendoTRAN identitaria del servicio en todo el área metropolitana del Gran Mendoza. La sujeción a esta marca es aplicable a la prestación que realice el Estado en forma directa, por delegación a través de concesión a particulares, o mediante la empresa de capital estatal STM-SAUPE.

Las empresas concesionarias deberán cumplir estrictamente con los parámetros establecidos en el manual de imagen y legibilidad de la marca MendoTRAN que como Anexo se aprueba en la presente Ley.

Art. 30- La Secretaría de Servicios Públicos en acuerdo con los Municipios, establecerán un diseño único para los refugios y las plataformas que integren las paradas, el cual deberá contemplar la accesibilidad para personas con discapacidad física, mental, visual y auditiva, mediante rampas de acceso fijas o móviles, con sistema Braille o similares que garanticen la accesibilidad universal, que deberán contener su nombre o denominación, y las líneas que paran en el lugar y la colocación de indicadores de parada para no videntes, o cualquier otra tecnología que se desarrolle y reemplace a las mismas.

Además, las paradas deberán respetar lo indicado por el Manual de Legibilidad del Sistema Intermodal de Transporte de Mendoza y la identificación de la marca MendoTRAN establecido en el artículo precedente de la presente Ley.

Art. 31- Los pliegos de bases y condiciones para las licitaciones podrán establecer regímenes especiales de sanciones, dentro de los máximos y mínimos previstos en esta Ley y en la Ley Nº 7412 y sus modificatorias.

Art. 32- EVALUACIÓN DEL SISTEMA. INDICADORES DE CALIDAD. El EMOP, como autoridad de control de la prestación y funcionamiento del sistema de movilidad y en particular del servicio público de transporte de pasajeros evaluará éste mediante los siguientes indicadores mínimos:

- a) gestión operativa del servicio.
- b) Atención al usuario
- c) Eficiencia y cobertura del servicio

Los aspectos detallados son sólo a título enunciativo, pudiendo el EMOP ampliarlos mediante la reglamentación que al efecto dicte.

Art. 33- ENCUESTAS Y DATOS ESTADÍSTICOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE. ENCUESTAS DE OPINIÓN AL USUARIO



El EMOP, deberá evaluar los niveles de satisfacción del usuario, el cual se realizará mediante la implementación de un sistema de encuestas permanentes. Las encuestas de opinión a los usuarios permitirán indagar las percepciones de los ciudadanos, respecto de diferentes aspectos que hacen a la imagen y calidad del sistema de transporte público de pasajeros. Este relevamiento continuo permitirá comparar la calidad del servicio, entre diferentes líneas o empresas en cada momento, una misma línea en diferentes períodos, y a su vez, realizar una evaluación del sistema de transporte público de pasajeros.

DEL SERVICIO POR TAXIS Y REMIS.

Art. 34- A los efectos de la aplicación de la presente Ley, se entiende por servicio de taxi y remis, al servicio de transporte de pasajeros de interés general que se realiza sin sujeción a itinerarios predeterminados, haciendo oferta pública en caso del servicio de taxi y percibiendo tarifas fijadas previamente por la Autoridad de Aplicación y sin tener en cuenta la cantidad de pasajeros.

El servicio será prestado por particulares en forma individual o bajo el sistema de mandatarias mediante el perfeccionamiento del correspondiente permiso de explotación otorgado por el poder concedente, previa acreditación de cumplimiento de los recaudos que fija esta Ley y el Decreto Reglamentario de la misma.

El transporte accesorio de los efectos personales de los pasajeros no cambiará la naturaleza del Servicio. En caso de que el usuario sea una persona de movilidad reducida se consideran efectos personales los elementos que el mismo requiera para su movilidad (por ejemplo: silla de ruedas, muletas, bastones, etc.) debiendo encontrarse todos los vehículos en condiciones para transportarlos.

DE LAS MANDATARIAS

Art. 35- MANDATARIAS. El mandatario administrador o mandataria, es la persona jurídica que por mandato de terceros titulares de permisos de los servicios de taxi y remis administra la prestación del servicio, tomando a su cargo la contratación y la relación laboral con los choferes que fueren menester para la explotación con las unidades a su cargo, debiendo en cada caso reconocerse y respetarse la antigüedad, así como derechos y beneficios laborales y gremiales que los choferes trabajadores gozaran con respecto del titular del permiso, quien será responsable solidario de todas las relaciones jurídicas y laborales que establezca el mandatario administrador para la explotación del servicio.

Art. 36- CARACTERÍSTICAS. Las mandatarias, en todos los casos:

- a) Son responsables solidarios con el titular del permiso por el estado y mantenimiento del vehículo, como así también que se cumpla con los requisitos dispuestos por la legislación vigente.
- b) Pueden intercambiar o rotar sus choferes dependientes entre los autos que administra, aunque pertenezcan a distintos titulares, pero no puede emplear en los vehículos que administra choferes dependientes de ningún titular.

Art. 37- MANDATO. Cuando el titular del permiso de explotación de taxi y/o remis otorgue mandato a un tercero para su administración, debe hacerlo bajo las siguientes condiciones:



- a) a favor de sólo una (1) mandataria;
- b) Mediante instrumento público legalmente registrado.

Art. 38- REQUISITOS DE LA MANDATARIA. Para ser mandataria se deberán acreditar los siguientes requisitos:

- a) Estar registrado como Persona Jurídica Privada conforme lo previsto por el Código Civil y Comercial de la Nación;
- b) El objeto en el contrato expresamente deberá estar determinado para el ejercicio de la actividad de mandataria administradora del servicio de taxis;
- c) Sus socios y/o directivos no deben registrar antecedentes por infracciones a las Leyes de transporte, penales o administrativos;
- d) Sus socios y/o directivos no podrán ser fallidos y/o concursados, hasta cinco (5) años posteriores a su rehabilitación;
- e) Encontrarse la Sociedad debidamente inscripta en los rubros previsionales, tributarios y demás que exija la reglamentación;
- f) Tener su sede principal y domicilio legal en la Provincia de Mendoza;
- g) Poseer patrimonio proporcional a la representación de licencias que administra. Cada mandataria debe ser titular de cuatro (4) automóviles taxímetros habilitados como mínimo. Cuando la cantidad de vehículos administrados supere los cuarenta (40), el mandatario deberá disponer de un vehículo de su propiedad para su afectación como sustituto cada diez (10) unidades administradas;
- h) Acreditar la contratación de los seguros obligatorios de los choferes empleados en la prestación del servicio, como así también por la pérdida total de cada uno de los vehículos que administra;
- i) Ninguna mandataria podrá administrar más de ciento cincuenta (150) permisos de explotación de taxis;
- j) Identificación. Todo auto administrado por una Mandataria debe estar identificado externamente en la forma que determine la reglamentación. El nombre comercial de la mandataria, no debe prestarse a confusión respecto del tipo de servicio que presta, ni a la administración de otros permisionarios o mandatarias.
- k) Deberán requerir a los propietarios de los vehículos cuyos choferes se encuentren bajo relación laboral de dependencia, hagan entrega de certificado de libre deuda de contribuciones y aportes sindicales, aplicándose aquí lo dispuesto por inc. d) del artículo 41.

Art. 39- OBLIGACIONES DE LAS MANDATARIAS. La mandataria será responsable solidaria por



la prestación reglamentaria de todos los permisos bajo su administración. Al efecto responderá de manera directa ante la Autoridad de Aplicación, por cualquier incumplimiento en la prestación del servicio, en particular será responsable de garantizar la continuidad y regularidad de la misma.

Art. 40- ADECUACIÓN DE LOS MANDATOS O PODERES DE ADMINISTRACIÓN. La administración de los Permisos de Explotación, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley se encuentre delegada a un tercero por poder de administración notarial o administrativo, deberán adecuarse a la regulación de las mandatarias conforme lo dispuesto en el artículo 35 y concordantes, en el plazo de seis (6) meses.

Al vencimiento de dicho plazo, el poder de administración no registrado conforme el régimen de mandataria será inoponible a la Autoridad de Aplicación, revirtiendo al titular del permiso de explotación la administración y responsabilidad que la presente Ley le atribuye.

Art. 41- BAJA. Sin perjuicio de la baja que como sanción pueda disponer la Autoridad de Aplicación por incumplimiento de los requisitos y obligaciones propias de la prestación, la mandataria podrá solicitar su baja, siempre que previamente acredite:

- a) Certificado de libre deuda con la Administración Federal de Ingresos Públicos;
- b) Certificado de libre deuda de Ingresos Brutos;
- c) Certificado de libre deuda por multas de Transporte, expedido por el Ente de la Movilidad Provincial, respecto de todos y cada uno de los vehículos sometidos a su administración;
- d) Certificación de cumplimiento de las normas laborales y previsionales respecto a los conductores y personal administrativo de la Sociedad emitido por la Subsecretaría de Trabajo de la Provincia de Mendoza. Asimismo deberá presentar ante la Autoridad de Aplicación, Certificado de libre deuda de Aportes y Contribuciones Sindicales, que deberá ser expedido por la Asociación Sindical que corresponda a la actividad, donde se deberá hacer constar el cumplimiento de las obligaciones patronales desde el momento de la sanción de esta Ley hasta la fecha de la baja, todo conforme la Convención Colectiva de Trabajo vigente. En el caso que la organización sindical no expidiere dicho certificado, deberá acreditarse de manera fidedigna el cumplimiento de las obligaciones mencionadas.

DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

Art. 42- El Poder Ejecutivo a través de la reglamentación organizará la forma de prestación del servicio por taxis y remises, de acuerdo con las siguientes pautas:

- a) prestación eficiente del servicio;
- b) Preservación del medio ambiente;
- c) Adecuado uso del espacio vial;
- d) Sostenimiento de una adecuada oferta del servicio, garantizando accesibilidad y medios de pago electrónico.



Art. 43- El Poder Ejecutivo perfeccionará los permisos cuya inscripción sea solicitada a la Autoridad de Aplicación, siempre que en las respectivas solicitudes se hubiere acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos en la reglamentación, de conformidad con lo prescripto en el artículo precedente. La reglamentación deberá asegurar que los automotores afectados al servicio, sean de adecuado tamaño, garanticen la accesibilidad de pasajeros con discapacidad, estén suficientemente equipados para el confort de los usuarios, sus modelos de fabricación coincidan con el año de habilitación para el servicio, utilicen combustibles menos contaminantes, y estén provistos de dispositivos de purificación de gases.

La Autoridad de Aplicación podrá revocar los permisos otorgados en casos de incumplimientos o infracciones a las disposiciones contenidas en esta Ley y su reglamentación, sin que ello genere derecho a indemnización alguna por parte del permisionario.

Todos los permisos otorgados hasta la sanción de la presente Ley para este servicio se mantendrán vigentes sujetos a las condiciones enunciadas en el párrafo anterior, quedando derogado todo plazo impuesto en virtud del acto administrativo por el cual fueron otorgados.

La Autoridad de Aplicación deberá diseñar mecanismos a fin de priorizar, en el otorgamiento de futuros permisos para este servicio, a los actuales choferes y personas con discapacidad que cumplan con los requisitos que por reglamentación se definan.

Art. 44- La prestación podrá ser realizada en forma personal por el titular del permiso o mediante conductores contratados para tal actividad por el titular del permiso o su mandatario, según el caso. Estos conductores deberán inscribirse ante la autoridad competente en la forma que establezca la reglamentación de la presente Ley.

Art. 45- El servicio deberá prestarse en forma regular, continua y eficiente. La reglamentación establecerá los casos de excepción en que se permitirá la desafectación provisoria de los vehículos al servicio.

Art. 46 La explotación de los servicios por taxis y remises estará sujeta a las siguientes condiciones:

a) Para el otorgamiento del permiso, el vehículo afectado a la prestación debe ser de propiedad exclusiva del permisionario, salvo en aquellos casos en que la prestación se realice afectando un sustituto o auxilio de propiedad del mandatario, previa autorización de la Autoridad de Aplicación;

b) El permiso de explotación por taxis, otorga un derecho intuitu personae, por tanto, no podrá ser transferido sin previa autorización administrativa y siempre que hayan transcurrido dos (2) años desde el perfeccionamiento del mismo y hasta dos (2) años antes de su vencimiento; el pretendido cesionario deberá acreditar reunir las mismas condiciones exigidas a su cedente para el otorgamiento del permiso y cumplir con todos los recaudos especificados en esta Ley, su reglamentación y las Leyes laborales y previsionales;

En caso de sucesión a título universal, por fallecimiento del permisionario, sus sucesores declarados, podrán continuar con la explotación, bajo la administración de quien fuere nombrado administrador en el proceso sucesorio.

Adjudicados judicialmente los derechos y acciones emergentes del permiso de explotación



otorgado al causante, o aprobada judicialmente la participación que los herederos hubiesen efectuado, la autoridad concedente aprobará la transferencia a favor del sucesor que resulte adjudicatario.

Atr. 47- Son obligaciones de los permisionarios, además de las que se establezcan en la normativa reglamentaria, las siguientes:

- a) Cobrar las tarifas fijadas por la Administración;
- b) Prestar el servicio en forma regular, continua y eficiente;
- c) Mantener las unidades en perfecto estado de mantenimiento técnico-mecánico, equipamiento e higiene;
- d) Acreditar la contratación y cobertura de Seguro del Automotor conforme las disposiciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación para los vehículos afectados al transporte y los seguros de accidente de riesgo de trabajo de todo el personal de conducción a cargo de la prestación;
- e) Facilitar el más amplio contralor por parte de las autoridades competentes. Presentar semestralmente declaración jurada de ingresos y balance anual;
- f) Proceder a la renovación del vehículo afectado en cumplimiento de la antigüedad y condiciones dispuestas por la presente Ley y la normativa reglamentaria;
- g) Instalar y mantener en funcionamiento permanente en el vehículo los sistemas de seguimiento satelital y de seguridad que determine la Autoridad de Aplicación;
- h) Entregar al usuario, ticket emitido por el reloj tarifador en el que se indique fecha, hora, lugar de partida y destino, importe del viaje y recargos si los hubiere;
- i) Cumplir con las obligaciones laborales y previsionales;
- j) Aceptar los cambios, ampliación o nuevos emplazamientos de paradas que conforme la demanda y las condiciones de tránsito y seguridad vial determine la Autoridad de Aplicación.

Art. 48- El permiso de explotación podrá ser revocado ante los siguientes incumplimientos:

- a) El abandono del servicio o su prestación interrumpida o antirreglamentaria imputable al conductor, al permisionario o a su mandatario;
- b) La percepción de tarifas no autorizadas;
- c) El estado de quiebra de los permisionarios, una vez cumplidos los recaudos que prescribe la Ley. En caso de quiebra del permisionario, el Juez deberá comunicarlo a la Secretaría de Servicios Públicos;
- d) La negativa a suministrar la información acerca de la prestación del servicio o la administración de la explotación, ya sea por el permisionario o su mandatario, a requerimiento de



la autoridad concedente o el Ente de control o su suministro reticente, falso o equívoco;

e) La concertación de acuerdos que impliquen transferencias del permiso de explotación, no autorizadas por la autoridad concedente;

f) Toda acción u omisión que tenga por efecto alterar los sistemas de medición del costo del viaje;

g) La negativa a someterse al contralor o inspección del Ente de control y/o de la autoridad concedente, en el ámbito de sus respectivas competencias;

h) La utilización deliberada del vehículo de modo que facilite la comisión de faltas o delitos o la grave violación de la moral pública;

i) La resistencia infundada al cumplimiento de disposiciones generales relativas al orden fiscal, laboral o policial;

j) La falta de renovación del automotor afectado y la prestación del servicio con un vehículo cuya antigüedad haya excedido las previsiones de la presente Ley;

k) El incumplimiento de la obligación de contratar y mantener los seguros que por esta Ley se exigen;

l) La violación reiterada del derecho de los usuarios a la utilización del servicio y la negativa de la prestación en los casos de usuarios con discapacidad;

m) La prestación del servicio mediante conductores no registrados ante la Autoridad de Aplicación, previo cumplimiento de los requisitos que la reglamentación fije al efecto;

n) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias que la Autoridad de Aplicación dicte en cuanto a la forma de prestación del servicio, como así también a las condiciones particulares bajo las que se haya otorgado el respectivo permiso de explotación;

o) El incumplimiento reiterado de las normas de seguridad vial, transporte y de protección del medioambiente;

p) El incumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales, ya sea que se encuentre la prestación administrada por el permisionario o su mandatario, quienes responderán en forma solidaria;

q) La prestación del servicio con vehículos no autorizados por la Autoridad de Aplicación.

r) El incumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales, ya sea que se encuentre la prestación administrada por el permisionario o su mandatario, quienes responderán en forma solidaria; de igual manera podrá ser revocado el permiso para el titular o la mandataria, ante la constatación de incumplimiento de las obligaciones sindicales impuestas por el Convenio Colectivo de Trabajo que rija a la actividad.

En los casos de omisión de la documentación que acredite la titularidad del permiso de



explotación y la afectación del vehículo a la misma, el conductor, el permisionario y en su caso, el mandatario, serán sancionados solidariamente con una multa de un mil (1.000) Unidades Fijas (U.F.).

Art. 49- Serán de aplicación supletoria al servicio de taxi y remis las normas relativas al servicio público de transporte regular.

Art. 50- Las unidades permitidas para la prestación del servicio, deberán cumplir como mínimo con los siguientes requisitos y los que por vía reglamentaria determine la Autoridad de Aplicación:

a) la antigüedad máxima permitida para los vehículos afectados al servicio de Taxi será de ocho (8) años. Si el permisionario procediese a convertir el automotor a Gas Natural Comprimido u otra tecnología equivalente que reduzca la contaminación ambiental, la antigüedad permitida se extenderá a diez (10) años, siempre que los demás componentes reuniesen los requisitos exigidos.

En los casos de renovación de la unidad, la antigüedad no podrá superar los cinco (5) años. La misma regla regirá en el supuesto de afectación temporaria por reparaciones de largo tiempo. La Dirección de Transporte establecerá en cada caso el plazo máximo de afectación.

Imagen e identificación de las unidades: deberán adoptar la marca identitaria del Sistema de Transporte – MendoTRAN- instituida por la presente Ley para todos los medios de transporte público de pasajeros. Los colores a utilizar en las unidades afectadas al servicio de taxi serán el negro y el amarillo, su distribución en la carrocería lo establecerá la reglamentación. Se deberá identificar en el exterior, en la parte inferior del vehículo y en el techo, de forma perfectamente visible el número de aditamento asignado al permiso de explotación con esa unidad.

Deberá instalarse sobre el techo de modo que permita su identificación en la vía pública, un letrero luminoso que indique si el servicio se encuentra desocupado -LIBRE-.

Cada unidad estará provista de reloj taxímetro, colocado en los relojeros habilitados por la Autoridad de Aplicación y reductores debidamente controlados y precintados por la Dirección de Transporte.

La unidad a afectar deberá cumplir con las condiciones y dimensiones fijadas por la reglamentación para su afectación al servicio.

b) Los vehículos que se pretendan afectar al servicio de remis deberán coincidir en su año de modelo de fabricación con el año de otorgamiento del permiso que autorice la prestación.

La antigüedad máxima permitida en los vehículos afectados al servicio de remis será de cinco (5) años. Si el permisionario procediese a convertir el automotor a Gas Natural Comprimido u otra tecnología equivalente, la antigüedad permitida se extenderá a seis (6) años, siempre que los demás componentes reuniesen los requisitos exigidos. Cumplido el plazo la unidad deberá ser renovada, debiendo incorporar una unidad que no supere los tres (3) años de antigüedad.

La unidad a afectar deberá cumplir con las condiciones y dimensiones fijadas por la reglamentación para su afectación al servicio.



Deberán estar vinculados con una oficina para recepción de llamadas telefónicas o a través de plataformas electrónicas independientes, mediante el cual se concretará el pedido del servicio.

Los vehículos, no podrán hacer oferta pública, encontrándose dispuestos para la prestación del servicio en los predios de guarda que conforme la reglamentación habilite la Autoridad de Aplicación.

c) En todos los casos las unidades deberán poseer calefacción y aire acondicionado y levanta cristales eléctricos en todas sus puertas.

d) Deberá acreditarse para su afectación el perfecto estado de mantenimiento técnico-mecánico y equipamiento.

e) Contar con cuatro (4) puertas tipo sedán, monovolumen, utilitario o similar, de acuerdo a la categoría en la que se pretenda obtener el permiso de explotación.

f) Deberán contar en su interior con un extinguidor de incendio de una capacidad no inferior a los quinientos gramos (0,500 kgrs.), ubicado al alcance del conductor.

g) Deberán exhibir en su interior, de modo que permita la lectura e identificación del código QR por parte del pasajero, la credencial del chofer emitida por la Autoridad de Aplicación, conforme las condiciones que determine en la reglamentación.

Art. 51- Los permisionarios podrán requerir a la Autoridad de Aplicación la revisión de las tarifas fijadas por la prestación del servicio en aquellos casos en que adviertan la existencia de mayores costos de la actividad que lo ameriten acreditando fehacientemente los incrementos en los que funden su pedido. La Autoridad de Aplicación, con la intervención técnica del Ente de la Movilidad Provincial, analizará la procedencia del pedido y en su caso podrá disponer el respectivo ajuste tarifario.

SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO A TRAVÉS DE PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS.

Art. 52- Es el servicio que con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, permite conectar a usuarios que lo demanden, punto a punto, con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación, para celebrar un contrato en los términos del artículo 1280 y siguientes del Código Civil y Comercial de la Nación, según se trate de un servicio de transporte público o privado, respectivamente.

Este transporte oneroso de pasajeros constituye una actividad privada de interés público cuyo cumplimiento se regirá por las disposiciones de la presente sección y por la reglamentación que al efecto dicte la Autoridad de Aplicación. Deberán los prestatarios cumplir con el pago de las tasas de contraprestación y las obligaciones impositivas que determine dicha normativa.

En ningún caso podrá este tipo de servicio afectar la prestación de los servicios públicos de pasajeros que esta Ley determina.

Art. 53- Los titulares de los vehículos afectados a estos servicios deberán solicitar a la Autoridad de Aplicación, el otorgamiento de un permiso de explotación, el que tendrá el carácter de



precario y revocable.

El permisionario deberá ser titular dominial del vehículo con el que prestará el servicio. Solo podrán ser permisionarios personas humanas. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso afectado al servicio regulado en la presente sección.

El conductor podrá ser el permisionario o a quién éste autorice para la conducción del vehículo, siempre que posea licencia de conducir vigente y de cumplimiento a los requisitos que establezca la reglamentación.

Art. 54- Los permisionarios registrados se vincularán con los pasajeros a través de Empresas de Redes de Transporte (ERT), personas jurídicas que promuevan, promocionen o incentiven el uso de tecnologías o aplicaciones propias o de terceros que permitan acceder a los usuarios al Sistema de Transporte por Plataformas Electrónicas mediante un dispositivo móvil que utilice sistema de posicionamiento global.

Art. 55- La Autoridad de Aplicación podrá limitar la cantidad máxima de vehículos y/o las zonas a afectar la prestación del servicio en la modalidad definida por el artículo 52, de acuerdo a la densidad poblacional u otros criterios que considere en atención a las diversas realidades regionales de la Provincia.

Art. 56- La Autoridad de Aplicación llevará un registro de los vehículos prestadores del servicio, de los permisionarios, de las empresas de redes de transporte y de las plataformas electrónicas utilizadas por éstas.

Art. 57- El monto que el usuario debe abonar por la prestación del servicio, será fijado por la empresa de redes de transporte y aceptado por el usuario al contratarlo.

Art. 58- El servicio de transporte prestado por Empresas de Redes de Transporte (ERT), a través de plataformas electrónicas, no estará sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias de paso ni horarios fijos. Los conductores podrán prestar el servicio únicamente cuando existan solicitudes que hayan sido aceptadas y/o procesadas a través de las plataformas electrónicas habilitadas, por lo que se prohíbe expresamente la toma de viajes en las modalidades actualmente previstas para el servicio de taxis y/o remises.

Art. 59- Obligaciones de los permisionarios:

- a) Abonar la tasa de inscripción asociada al permiso de explotación definido en el artículo 53 de la presente, dicho valor será definido anualmente por Ley Impositiva;
- b) Mantener el vehículo prestador del servicio en perfecto estado de funcionamiento;
- c) Realizar la inspección técnica periódica del vehículo en el plazo que disponga la reglamentación;
- d) Presentar anualmente ante la Autoridad de Aplicación, los certificados que acrediten que se encuentra al día con las obligaciones tributarias y previsionales propias y/o de sus conductores, según corresponda.



- e) Contar con una póliza de seguro contra todo riesgo con cobertura por daños ocasionados a terceros, conductor y pasajeros en una modalidad de transporte oneroso.
- f) Garantizar que los vehículos cuenten con los requisitos de seguridad establecidos por la Ley N° 9.024.
- g) Constituir domicilio en la Provincia de Mendoza y designar un representante, apoderado o encargado de negocios que tenga residencia permanente en la Ciudad de Mendoza.

Si el titular de la Empresa de Red de Transporte fuera una persona jurídica privada constituida en la República Argentina, pero no en la Provincia de Mendoza y, las constituidas en el extranjero; deberán, además, establecer sucursal en jurisdicción de la Provincia de Mendoza, e inscribir la misma en el Registro Público a cargo de la Dirección de Personas Jurídicas de la Provincia de Mendoza, cumpliendo con las exigencias y requisitos que a tal fin, fija dicha repartición.

Art. 60- OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE PRIVADO POR PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS. Dichos sujetos deberán:

- a) Abonar una sobrealícuota del 1% sobre el total del viaje, en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos que corresponda a la actividad.
- b) Liquidar y abonar a la Autoridad de Aplicación, por cuenta y orden de los permisionarios registrados en sus aplicaciones los gravámenes correspondientes a cada uno de ellos en la forma y plazo que se establezca en la reglamentación;
- c) Garantizar que toda la operativa, incluyendo tanto la actividad que se presta a través de las plataformas electrónicas como el servicio de transporte, cumpla con la legislación aplicable;
- d) Asignar viajes únicamente a los vehículos y conductores que se encuentren registrados en cumplimiento a las disposiciones de esta Ley y su reglamentación;
- e) No despachar viajes por más de ocho (8) horas corridas a un conductor ni más de doce (12) horas fraccionadas en un mismo día;
- f) Exigir y fiscalizar que los permisionarios y/o sus conductores cumplan con las obligaciones tributarias, previsionales y reglamentarias correspondientes, no pudiendo asignar viajes a quienes no demuestren estar al día en su cumplimiento;
- g) Proporcionar a requerimiento de la Autoridad de Aplicación toda la información veraz, necesaria y útil en los tiempos y formatos que ésta requiera para conocer la identidad de los conductores, sus datos individualizantes y los recorridos efectuados por cada vehículo, los montos cobrados y cualquier otra información que se entienda necesaria para ejercer sus potestades, cumpliendo con la normativa vigente de protección de datos;
- h) Constituir domicilio en la Provincia de Mendoza y designar un representante, apoderado o encargado de negocios que tenga residencia permanente en la Ciudad de Mendoza.

Si el titular de la Empresa de Red de Transporte fuera una persona jurídica privada constituida en la República Argentina, pero no en la Provincia de Mendoza y, las constituidas en el extranjero;



deberán, además, establecer sucursal en jurisdicción de la Provincia de Mendoza, e inscribir la misma en el Registro Público a cargo de la Dirección de Personas Jurídicas de la Provincia de Mendoza, cumpliendo con las exigencias y requisitos que a tal fin, fija dicha repartición.

i) Deberá contar con un libro de quejas virtual, que cumpla las exigencias que disponga la Dirección Provincial de Defensa del Consumidor en cumplimiento de la Ley Provincial N° 5.547.

Art. 61- Son obligaciones de los conductores:

a) contar con Licencia Nacional de Conducir conforme a la categoría que la reglamentación de la presente exija para el servicio de taxis y remis;

b) Aceptar viajes despachados únicamente por las plataformas habilitadas en las que esté debidamente registrado el vehículo;

c) Permitir y facilitar el ascenso de canes guías que acompañen a personas con discapacidad visual;

d) No conducir el vehículo por más de ocho (8) horas corridas ni más de doce (12) horas fraccionadas en un día;

e) No conducir el vehículo prestando el servicio cuando no reúna las condiciones de seguridad establecidas en la Ley de Seguridad Vial N° 9.024 y su reglamentación.

Art. 62- DE LOS VEHÍCULOS HABILITADOS. Los vehículos destinados a la prestación del servicio deberán:

a) tener una antigüedad máxima de cinco (5) años desde su primer registración, salvo que se trate de vehículos eléctricos, los cuales podrán tener una antigüedad de hasta diez (10) años;

b) Estar registrados en la Provincia de Mendoza;

c) Cumplir con las condiciones y las prestaciones que exija la reglamentación.

d) Tener capacidad máxima para 8 (ocho) pasajeros.

Los permisionarios y vehículos habilitados para el servicio de taxi o de remis podrán incorporarse a este servicio cumpliendo con las condiciones impuestas en la regulación de su categoría, como excepción a las condiciones generales que regulan esta modalidad.

Si fuera el caso del servicio de taxi, podrá realizar además oferta pública, caso en el cual deberá regirse por la tarifa que el Poder Ejecutivo haya dispuesto; para el caso que el servicio fuese requerido a través de una Plataforma Electrónica habilitada para ese fin, se regirá por las condiciones que se establezcan para esa modalidad.

Art. 63- FONDO DE MOVILIDAD. Créase el Fondo de Movilidad que estará constituido con los siguientes aportes:

a) Tasa de Inscripción - Permiso de Explotación, y



b) sobre alícuota por viaje despachado por Empresa de Red de Transporte según lo definido en el artículo 60º de la presente.

El mencionado fondo será destinado a facilitar el acceso al financiamiento para la renovación de unidades de transporte en los servicios de taxi, remises, escolar y contratados.

Queda exceptuado del gravamen regulado en el inciso a) del artículo 60 de la presente Ley los titulares de las Empresas de Red de Transporte que tengan domicilio real en la Provincia de Mendoza. Tratándose de personas jurídicas privadas, este requisito se tendrá por cumplido cuando la mayoría absoluta de los socios, asociados o partícipes, que, respectivamente, titularicen los votos suficientes como para formar la voluntad social en asambleas o reuniones ordinarias; tengan domicilio real en la Provincia.

Art. 64- DE LAS SANCIONES. El incumplimiento de las disposiciones de esta Ley y su reglamentación por parte de la Empresa de Redes de Transporte, dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones, a cargo del EMOP:

- a) Suspensión temporal de la plataforma de hasta dos (2) años;
- b) Inhabilitación definitiva de la plataforma.

Art. 65- Serán causales de inhabilitación de la plataforma:

- a) Suspensión voluntaria de la operación de la plataforma independiente por causas imputables al titular durante un plazo mayor de sesenta (60) días;
- b) Ceder, enajenar o de cualquier manera transferir el registro.

Art. 66- La plataforma electrónica pondrá a disposición de los usuarios un sistema para la evaluación de cada Conductor. En caso que, de acuerdo a los estándares de calidad dispuestos por la Empresa de Redes de Transporte (ERT), los usuarios determinen que algún conductor no cumple con la calificación mínima requerida, la ERT o cualquiera de sus empresas relacionadas, deberá tramitar la baja de dicho Conductor de la plataforma electrónica.

Art. 67- Los permisionarios, conductores y las Empresas de Redes de Transporte por plataformas electrónicas, serán responsables solidarios por los daños que ocasionen durante la prestación de dicho servicio a los usuarios o terceros.

Art. 68- El Ente de Movilidad Provincial tendrá a su cargo la inspección y vigilancia de las ERT, así como de los servicios que se presten, a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables.

DEL SERVICIO CONTRATADO GENERAL, TURÍSTICO Y POR COMITENTE DETERMINADO.

Art. 69- El Servicio Contratado es el transporte colectivo de pasajeros que se realiza con itinerarios, horarios y precios pactados entre transportista y transportado.

El servicio será prestado solamente por aquellos transportistas que hubieren obtenido la respectiva habilitación de la Autoridad de Aplicación, previo acreditar los requisitos que fija esta



Ley y su reglamentación.

La habilitación para la prestación del servicio tendrá un plazo de cinco (5) años y la Autoridad de Aplicación podrá limitar por resolución fundada la cantidad de habilitaciones y el parque móvil autorizado a cada uno de los transportistas para la prestación del servicio, en función de la demanda.

Art. 70- El transportista deberá acreditar en cada viaje la celebración del respectivo contrato que lo vincule con cada uno de los pasajeros transportados.

En los casos del transporte contratado por comitente determinado, el respectivo contrato será suscripto con la persona física o jurídica que requiera el servicio y los pasajeros a transportar deberán incluirse en un listado que formará parte del respectivo contrato.

CONTRATADO TURÍSTICO

Art. 71- El servicio de transporte contratado turístico es aquel que se realiza con el objeto de satisfacer la demanda de viajes con una finalidad de conocimiento, recreación y/o placer, referidos al turismo.

Los viajes serán realizados en unidades que deberán cumplir como mínimo los requisitos fijados para los vehículos afectados a los demás servicios contratados, pudiendo autorizarse características particulares en función de la finalidad recreativa y los circuitos en los que se presta el servicio de acuerdo con lo que determine la norma reglamentaria.

En los casos que la Autoridad de Aplicación determine, el transporte contratado turístico, deberá contar con un guía profesional inscripto en el Ente Mendoza Turismo o la autoridad provincial en materia de turismo que en el futuro lo reemplace.

Art. 72- El EMETUR, en coordinación con la Dirección de Transporte llevará un registro de las empresas habilitadas a prestar servicios de transporte contratado turístico. Estas empresas deberán portar en todos sus viajes una lista única de pasajeros, intervenida por la Autoridad de Aplicación en materia de turismo, la que no podrá ser modificada durante la excursión turística.

SERVICIO INSTITUCIONAL

Art. 73- El servicio de transporte institucional es el transporte colectivo de pasajeros que organiza una persona humana o jurídica, para satisfacer sus necesidades propias y directas de transporte, relacionadas con el cumplimiento de su objeto o actividad principal.

Deberá obtener habilitación de la Autoridad de Aplicación, previo acreditar el cumplimiento de los recaudos reglamentarios fijados al efecto.

Art. 74- En el transporte institucional, el titular de la actividad principal o institucional y el transportista deberán coincidir en el mismo sujeto, el que será titular registral del vehículo afectado al transporte.

SERVICIO ESCOLAR.



Art. 75- El servicio de transporte escolar es aquel que se realiza previa habilitación de la Autoridad de Aplicación, con la exclusiva finalidad de trasladar educandos desde sus domicilios hasta los establecimientos educacionales, escuelas de verano o centros de recreación del modo que establezca la reglamentación. En el respectivo contrato de transporte que al efecto se celebre en forma previa con sus padres o tutores deberán acordarse horarios, precio por los traslados y lugares de inicio y destino del viaje.

El servicio deberá tener afectación exclusiva al transporte escolar y cumplirse con la regularidad y continuidad que el ciclo lectivo determine.

Art. 76- Se aplicarán supletoriamente a este servicio las disposiciones contenidas en el artículo 68 para el servicio contratado; y en especial, las disposiciones respecto a los requisitos de habilitación y forma de prestación que determine la reglamentación.

Art. 77- Se presumirá -salvo prueba de contrario- que un vehículo se encuentra prestando "servicio escolar" cuando entre sus pasajeros se encontraren uno (1) o más educandos que no tengan vínculos de parentesco con el conductor o el propietario del vehículo y/o el lugar de recogida de los pasajeros coincida con un establecimiento educacional, siempre que exista onerosidad y habitualidad en la prestación del servicio.

TRANSPORTE RURAL

Art. 78- El transporte rural es el servicio mixto de transporte de pasajeros y cargas, que previa habilitación de la Autoridad de Aplicación podrá ser prestado por un transportista que brinda su servicio en departamentos y/o distritos rurales, con el fin de trasladar a quienes desde puntos alejados al radio urbano departamental deben llegar o volver de éste en busca de víveres y enceres.

Este servicio será autorizado conforme los recaudos que fije la reglamentación, para su prestación en lugares y para recorridos que no se encuentren servidos por ningún servicio de transporte público.

La carga autorizada a trasladar en la misma unidad que se traslada el pasajero deberá ser de su propiedad. Los vehículos deberán encontrarse acondicionados para el transporte de los pasajeros y su carga en cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la Ley Nº 9.024, las disposiciones contenidas en esta Ley y su reglamentación. Podrán afectarse a este tipo de servicios vehículos de hasta veinte (20) años de antigüedad.

TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 79- El ámbito de aplicación de la presente Ley en materia de transporte de cargas y el poder de policía de la Autoridad de Aplicación, queda circunscripto a los viajes que tengan origen y destino dentro de la jurisdicción provincial. En todos aquellos aspectos relativos a las condiciones del vehículo, pesos y medidas de los mismos son de aplicación las disposiciones contenidas en el artículo 56 de la Ley Nº 9.024, cuya fiscalización será ejercida por la autoridad vial respectiva dependiendo de la jurisdicción sobre el territorio.

At. 80- Se prohíbe en vehículos de carga el transporte de personas en el lugar destinado a la carga.



Art. 81- Todo vehículo de cargas que ingrese o circule por el territorio provincial deberá contar con el seguro de responsabilidad civil frente a terceros, en las condiciones que determine la reglamentación.

VEHÍCULOS AFECTADOS AL TRANSPORTE

Art. 82- Los vehículos afectados y destinados a cualquier servicio de transporte público y privado de pasajeros, no podrán tener una antigüedad mayor de diez (10) años.

La antigüedad se podrá ampliar por vía reglamentaria para aquellos servicios que tengan un fin de fomento, servicios de turismo aventura 4x4 y servicios rurales, con el límite máximo de hasta veinte (20) años, en cuyo caso el plazo de Revisión Técnica Vehicular se reducirá a efecto de un control más intensivo, conforme disponga la normativa reglamentaria.

Art. 83- Para determinar la antigüedad de los vehículos se tendrá en consideración el modelo original de fábrica, tanto en cuanto a chasis como a motor. No tendrán efecto para apartarse de la regla anterior, las remodelaciones, repatentamientos, reinscripciones o medidas semejantes.

Art. 84- En todos los tipos de servicios de transporte reglados por esta Ley, los vehículos deberán permitir la accesibilidad de personas con discapacidad. En particular cuando la afectación del servicio esté relacionada con el traslado de personas con discapacidad, para su habilitación como tal, deberán cumplimentar los requisitos específicos que en cuanto a los dispositivos de seguridad fije la norma reglamentaria.

RÉGIMEN SANCIONATORIO

Art. 85- Las infracciones a las disposiciones contenidas en la presente Ley, su reglamentación y la Ley N° 7.412 y modificatoria, las resoluciones reglamentarias que dicte la Dirección de Transporte y el Ente de Movilidad y a las condiciones de concesión, permiso o habilitación para la explotación del servicio de transporte de pasajeros, serán reprimidas de acuerdo con el régimen sancionatorio instituido por el Título IV, Capítulo I de la Ley N° 7.412.

En los casos en que del procedimiento sumario que tramite conforme las prescripciones de la normativa citada en el párrafo anterior, surja que la falta acreditada tiene prevista como sanción la caducidad de la concesión o la revocación del permiso o habilitación; o cuando por las circunstancias del caso, en función de la reiteración de las faltas corresponda tal sanción, el Ente de Movilidad Provincial remitirá las actuaciones al poder concedente, para que previa intervención de la Dirección de Transporte decida la procedencia de la misma.

Art. 86- Sustitúyese el artículo 1 de la Ley N° 9.024, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ART. 1: esta Ley regula el uso de la vía pública, circulación de personas, vehículos terrestres y animales, la seguridad, infraestructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueran causa del tránsito, excluidos los ferrocarriles, con el objeto de proteger la vida y la seguridad vial de las personas”.

Art. 87- Créase el Sistema Público de Movilidad en Bicicletas en el ámbito de la Provincia de Mendoza, denominado en adelante “BICITRANS”, como servicio anexo al servicio público de



movilidad. Este servicio anexo deberá ser analizado como prestación complementaria en todos los servicios públicos de transporte con el objetivo de facilitar el uso de la bicicleta como medio de movilidad a promover.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 88- Los vehículos que se afecten al transporte de servicio escolar y servicio contratado por renovación de unidades cuyo vencimiento acaezca hasta el 31 de Diciembre del año 2.019, podrán tener una antigüedad de hasta 20 (veinte) años. En los casos de los vencimientos de las antigüedades que operen desde el 01 de enero del año 2.020 hasta el 31 de diciembre del año 2.021, podrán afectar vehículos de hasta 15 (quince) años de antigüedad. Vencido estos plazos les serán aplicables las antigüedades establecidas en el artículo 82 de la presente.

Art. 89- Los vehículos que se afecten al servicio de taxi cuyo vencimiento del permiso acaezca hasta el 31 de Diciembre del año 2.019, podrán tener una antigüedad máxima permitida de hasta diez (10) años. En los vehículos convertidos a Gas Natural, la misma se extenderá hasta los doce (12) años.

Art. 90- Establézcase para el año 2.018 el valor de la tasa de inscripción a la que se refiere el inciso a) del artículo 59 de la presente, en la suma de pesos setecientos treinta (\$ 730).

Art. 91- Derógase el Título XII de la Ley Nº 6.082, sus modificatorias Leyes Nº 6.343, 6.883, 6.907, 6.912, 6.927, 6.996, 7.028, 7.070, 7.174, 7.200, 7.325, 7.328, 7.425, 7.480, 7.612, 7.613, 7.680, 7.767, 8.178, 8.313, 8.425, 8.616, 8.657 y 8.824 y toda otra norma que se contraponga con el contenido de la presente.

Art. 92- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN EL RECINTO DE SESIONES DE LA HONORABLE LEGISLATURA,
en Mendoza, a los treinta y un días del mes de julio del año dos mil dieciocho.

ING.LAURA G. MONTERO

DR.NÉSTOR PARÉS

DRA. ANDREA JULIANA LARA

DRA. MARÍA CAROLINA LETTRY

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Aviso Oficial se publican en la edición web del Boletín Oficial del Gobierno de Mendoza --www.boletinoficial.mendoza.gov.ar--y también podrán ser consultados en la Sede Central de esta dirección Provincial (Av. Peltier 351 - 1º subsuelo - Cuerpo Central - Capital - Mendoza)

Publicaciones: 1

Fecha de Publicación	Nro Boletín
03/08/2018	30662



Cad N°: