

SRA. PRESENTE DE LA LEGISLATURA CABA CLARA MUZZIO

La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona con fuerza de Ley:

Artículo 1.º.- Modifícase el Título Décimo Segundo del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Ley N.º 3622), incorporando el régimen opcional de "**Chofer Locatario Independiente**", mediante el cual los titulares de licencias de taxi podrán celebrar contratos de locación de servicios o vehículos con conductores matriculados encuadrados en el régimen del Monotributo o Autónomos, sin que dicha relación constituya presunción de dependencia laboral.

Artículo 2.º.- Sustitúyese la exigencia de Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) para la modalidad de Chofer Locatario Independiente por la obligación de contratar un **Seguro Comercial de Accidentes Personales y Responsabilidad Civil para Transporte de Pasajeros**, con coberturas equivalentes a las exigidas para el transporte privado a través de plataformas digitales.

Artículo 3.º.- Modifícase el Régimen de Tasas de Transferencia de Licencias de Taxi (Ley N.º 3622 y Ley Tarifaria vigente), estableciendo el siguiente esquema de exenciones y aranceles:

- **a) Exención Total:** Quedarán 100 % exentos del pago de la Tasa de Transferencia (20.000 fichas) aquellos cedentes que sean titulares de hasta tres (3) licencias y acrediten haberlas adquirido u obtenido con anterioridad a la instauración de dicho canon, o que demuestren una explotación continua mínima de diez (10) años.
- **b) Cláusula Anti-especulativa:** Mantendrán la obligación del pago de la Tasa de Transferencia de 20.000 fichas aquellos titulares que posean más de tres (3) licencias, o aquellos que realicen la transferencia de la unidad dentro de un plazo menor a treinta y seis (36) meses contados desde la fecha de su adquisición.

Artículo 4.º.- Comuníquese, et

FUNDAMENTOS:

1. Trayectoria Histórica e Identidad del Taxi Porteño

El servicio público de taxis constituye un pilar indiscutible de la identidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Próximo a cumplir un siglo de servicio ininterrumpido, el clásico coche amarillo y negro representa un verdadero "farolito de la ciudad", profundamente arraigado en la cultura, la literatura y el paisaje urbano porteño.

Sin embargo, la sustentabilidad de este patrimonio histórico comenzó a resquebrajarse desde la propia sanción de la Ley N.º 3622. Dicha normativa significó una pesada mochila regulatoria y fiscal para el sector, sobrecargando la actividad con costos impositivos que

limitaron en gran medida la capacidad real de recaudación. Esta sobrecarga erosionó progresivamente la rentabilidad del pequeño prestador, lesionando gravemente sus finanzas y dificultando la renovación periódica de las unidades.

Sobre esta estructura económica ya fragilizada, la irrupción irrestricta de las aplicaciones de transporte y gestión de flotas funcionó casi como un "golpe de gracia". Aunque el taxi ha demostrado una resiliencia extraordinaria para mantenerse en pie y seguir prestando servicio, esta combinación de rigidez regulatoria previa y competencia desleal representa un escollo casi insalvable: de no corregirse de forma urgente estas asimetrías y cargas distorsivas, la actividad tiende hacia una inevitable desaparición

2. Asimetría Operativa y Carga del Formulario 931

El esquema tradicional del taxi se estructuraba sobre la base del trabajo a porcentaje (donde el chofer retenía entre un 35% y 40% de la recaudación bruta y rendía tickets de combustible) y en el control directo del titular sobre las horas de uso del coche mediante el reloj taxímetro y la rotación en turnos rígidos de 12 horas. Ese formato clásico, que justificaba históricamente la presunción de una relación de dependencia patronal, ha desaparecido prácticamente de la realidad operativa.

Hace década y media o más, la dinámica migró de forma generalizada hacia el modelo de **"coche a cargo"** o alquiler por canon fijo diario o semanal. Bajo esta modalidad, el titular cede la unidad de forma continua y el chofer gestiona de manera autónoma sus jornadas, descansos y recorridos, rindiendo únicamente el monto acordado. Esta relación contractual y de explotación del vehículo resulta idéntica a la que mantienen los conductores independientes con las empresas de flotas privadas (como de rentas y otras) para operar en plataformas digitales (Uber, Cabify, DiDi). Pese a esta paridad operativa real, la normativa actual obliga injustificadamente al titular del taxi a sostener el esquema impositivo de relación de dependencia (CCT 629/10, F. 931, ART y aportes sindicales, SAC y vacaciones), generando un sobre costo asfixiante e inequitativo.

Es fundamental destacar que la eliminación de la obligación del Formulario 931 y su sustitución por el régimen de Monotributo o Autónomos para choferes no titulares no generará un perjuicio ni un descalabro en las arcas previsionales o fiscales del Estado. Debido a la severa crisis que atravesó el sector en la última década —agravada por la rigidez de la Ley 3622 y la irrupción irrestricta de las plataformas digitales—, el parque automotor de taxis sufrió una drástica contracción. Como consecuencia directa, la inmensa mayoría de las licencias actualmente activas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires son conducidas y explotadas directamente por sus propios titulares. Por lo tanto, el universo de choferes no titulares en relación de dependencia formal es hoy sumamente marginal. La migración normativa hacia la figura del Chofer Locatario Independiente no provocará una merma tributaria significativa, sino que formalizará las pocas unidades alquiladas bajo un esquema sostenible y de cumplimiento real. Posibilitando en alguna medida la recomposición del sector y la oferta laboral.

Tomando como base un alquiler promedio diario y una recaudación proyectada sobre 25 días hábiles, esta mochila previsional e impositiva absorbe **entre un 50 % y un 60 % de la recaudación bruta mensual de la unidad en condiciones ideales**. Sumado a patentes

seguros comerciales, la carga fiscal resulta inviable para el pequeño propietario y empuja a la actividad hacia una informalidad forzada.

2. Seguridad Vial, Experiencia y Salud Mental al Volante

Existe una diferencia sustancial entre la mera pericia técnica para conducir un vehículo y la madurez emocional requerida para afrontar largas jornadas de trabajo en el tránsito dinámico y complejo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- **La falencia de las plataformas:** Las aplicaciones permiten la incorporación de conductores muy jóvenes (de 18 a 21 años) que, aun poseyendo la habilidad técnica básica de manejo, carecen de la preparación psicológica para sobrellevar el desgaste, la ansiedad, el hastío y la frustración que generan 10 o 12 horas continuas de manejo en la intensa dinámica actual del tránsito.
- **El valor estratégico del taxista porteño:** El sistema de taxis de la CABA exige desde hace años una **capacitación obligatoria anual en seguridad vial** y buena convivencia mediante **exámenes psicofísicos periódicos** específicos. Este marco evaluativo no solo mide la aptitud física, sino el aplomo, el buen tino, la paciencia y los recursos psicológicos del chofer para interactuar con sus pares en la vía pública de manera segura.
- **El taxi como aliado de la movilidad y la Seguridad Vial:** Preservar y posibilitar la continuidad de la actividad del taxi no es solo un acto de justicia económica, sino también conservar en las calles de la Ciudad un actor con conductas profesionales, evaluadas, capacitados y psicológicamente aptos para sobrellevar largas jornadas de manejo continuo sin perder el buen tino, aplomo y paciencia que la misma dinámica de tránsito intenso en las grandes ciudades pone a prueba constantemente, reconociendo al sector desde su ejemplo, como un verdadero aliado estratégico de la seguridad vial en CABA.

4. Vulneración de la Seguridad Jurídica por la Tasa de 20.000 Fichas

La imposición del canon de 20.000 fichas para autorizar la transferencia de una licencia afectó de manera intempestiva a los trabajadores y pequeños inversores que adquirieron su patrimonio bajo reglas de juego distintas. Aplicar este costo a titulares históricos implica una violación al principio de seguridad jurídica y confianza legítima, convirtiendo un trámite administrativo en un **impuesto encubierto de carácter confiscatorio** destinado al mero afán recaudatorio.

5. Distinción entre el Inversor Genuino y la Especulación Comercial Para remediar esta injusticia sin desproteger el mercado, el presente proyecto introduce un criterio equitativo:

- **Protección al pequeño prestador:** Se libera del gravamen al titular histórico o pequeño propietario (hasta 3 licencias) que destinó su capital al trabajo genuino.

- **Control de la especulación:** Se mantiene la tasa de 20.000 fichas para grandes concentradores de licencias y para operaciones financieras donde el bien se revenda en un periodo inferior a los **36 meses**, desalentando el uso de las licencias de taxi como activo puramente especulativo.

Conclusión

Esta iniciativa no busca desregular el sistema ni quitar derechos, sino **establecer una verdadera igualdad de condiciones**. El taxi porteño no puede seguir sosteniendo una estructura tributaria y laboral del siglo XX mientras sus competidores directos operan con esquemas del siglo XXI. Esta propuesta restituye el equilibrio competitivo, protege el trabajo y preserva un servicio icónico que forma parte indiscutible de la historia de la Ciudad de Buenos

REINALDO SOSA DNI 16220051 reinaldogsosa@hotmail.com