

RESOLUCIÓN N.º 103/SECT/25

Buenos Aires, 26 de junio de 2025

VISTO: La Ley Nacional 26.740, la Ley 6.684 (Texto consolidado por Ley 6.764), el Decreto 387/23 y modificatorios, las Resoluciones 305/LCABA/24, 93/SECT/25 y 102/SECT/25, el Acuerdo CONJG-2024-5-GCABA-AJG, y el Expediente EX-2025-26300757-GCABA-SSPMSV, y

CONSIDERANDO:

Que por intermedio de la Ley Nacional 26.740 se ratificó la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y el premetro a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, previamente convenida en el Acta Acuerdo del 3 de enero de 2012, y se determinó que le corresponde a la Ciudad ejercer en forma exclusiva la competencia y fiscalización de los servicios públicos de transporte de pasajeros, a nivel subterráneos y premetro; de transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que el día 3 de septiembre de 2024 se suscribió entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el Acta Acuerdo que tiene como objeto la transferencia de las competencias, entre ellas de regulación, control y fiscalización, por parte del Estado Nacional a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de las líneas de colectivos cuyo recorrido se desarrolla íntegramente en el ámbito de esta Ciudad, correspondientes al Grupo Tarifario Distrito Federal (DF);

Que la referida Acta Acuerdo fue aprobada mediante Resolución 305/24 del 26 de septiembre de 2024 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que la transferencia implica el traspaso respecto a la regulación, control y fiscalización del servicio público de transporte automotor de pasajeros de las líneas identificadas actualmente con los números 4, 7, 12, 23, 25, 26, 34, 39, 42, 44, 47, 50, 61, 62, 64, 65, 68, 76, 84, 90, 99, 102, 106, 107, 108, 109, 115, 118, 132, 151, correspondiendo a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, respecto de las mismas, entre otras cuestiones, la potestad de fijar tarifas, compensaciones y/o subsidios;

Que la mentada Acta Acuerdo prevé una etapa de transición que permita un armonioso traspaso de las diferentes competencias, conforme la Ciudad Autónoma de Buenos Aires avance en la estructuración legal e institucional necesaria, lo cual requiere la adopción de medidas concretas para asegurar que dicho proceso se desarrolle en forma ordenada, eficiente y transparente, evitando alteraciones en la calidad y regularidad del servicio;

Que, en ese contexto, se presentó como indispensable establecer un marco regulatorio específico que permita la aplicación de los criterios de cálculo de costos, la distribución de compensaciones tarifarias, las condiciones de acceso y mantenimiento y las rendiciones de los fondos recibidos;

Que en este orden de ideas, esta Secretaría de Transporte dictó la Resolución 93/SECT/25, mediante la cual se aprobó el Régimen de Compensaciones Tarifarias con destino a las líneas de transporte

público automotor de pasajeros cuyo recorrido se desarrolla íntegramente dentro del territorio de la Ciudad, instruyéndose, en el ámbito de la misma, a la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, a elaborar el marco normativo aplicable al régimen aprobado, incluyendo la metodología de cálculo de estructuras de costos, los criterios de distribución de compensaciones tarifarias, las condiciones de acceso, permanencia y rendición de fondos, así como toda otra cuestión técnica necesaria para su eficaz implementación;

Que en tal sentido, mediante la Resolución 102/SECT/25 se aprobó la Metodología de Cálculo de Costos de Explotación del Transporte Público Colectivo de Pasajeros por Automotor de Jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y se aprobaron los cálculos de costos e ingresos medios del transporte público colectivo de pasajeros por automotor de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aplicables a los períodos mensuales de julio, agosto, septiembre y octubre de 2025;

Que en cumplimiento de lo encomendado por esta Secretaría mediante la citada Resolución 93/SECT/25, tomó intervención la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, a través de la Subgerencia Operativa Estadísticas Económicas Financieras, elaborando los lineamientos técnicos necesarios para la construcción de tarifas teóricas de referencia ajustadas y para el establecimiento del procedimiento de cálculo y distribución de las compensaciones tarifarias, a fin de dotar al nuevo régimen de una base metodológica objetiva, verificable y adecuada al contexto operativo y financiero de los servicios alcanzados;

Que dicha tarifa teórica de referencia se construye a partir de la desagregación de los costos fijos y variables reconocidos por kilómetro, combinados con las variables operativas obtenidas de los sistemas de validación y control de flota, y de las estructuras de costos vigentes, permitiendo así determinar, una estimación técnica del ingreso por pasajero que debería percibirse en condiciones de equilibrio, y sirviendo como parámetro para calcular el nivel de compensación correspondiente a cada operador en función de su recaudación efectiva y de los atributos sociales o descuentos aplicados;

Que, en consonancia con los principios de equidad distributiva, eficiencia en el uso de los recursos públicos y sostenibilidad del sistema, la implementación de un mecanismo de asignación basado en parámetros técnicos verificables y en la demanda efectiva de los servicios constituye una herramienta esencial para garantizar una distribución racional, transparente y proporcional de las compensaciones tarifarias entre los distintos operadores del sistema;

Que, a fin de dotar al régimen de compensaciones tarifarias de una base técnica uniforme, confiable y replicable, corresponde aprobar la "Metodología para la Construcción de Tarifas Teóricas de Referencia Ajustadas", mediante la cual se determina el valor técnico estimado de cada tarifa aplicable a los distintos tipos de boletos, integrando los costos estructurales aprobados con las variables operativas informadas por los sistemas de validación de viaje y control de flota,

constituyendo así el parámetro fundamental sobre el cual se construye el esquema de distribución previsto en el presente régimen;

Que, complementariamente, resulta necesario aprobar la "Metodología de Distribución de Compensaciones", con destino a las líneas de transporte público cuyo recorrido se desarrolla íntegramente en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual establece la mecánica operativa mediante la cual se determinan los montos a transferir a cada operador, en función de los ingresos ajustados por tarifa teórica de referencia, contemplando también mecanismos de incentivos técnicos y reglas específicas aplicables a casos de servicios con equipamiento diferenciado, garantizando un sistema de liquidación proporcional, transparente y alineado con la demanda efectivamente verificada;

Que la Gerencia Operativa Económico Financiera dependiente de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial ha tomado la intervención de su competencia;

Que a su turno, la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial se ha expedido al respecto;

Que por medio de la Ley 6.684, se establecieron los Ministerios del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, contemplando entre ellos al Ministerio de Infraestructura;

Que, posteriormente, mediante el Decreto 387/23 y sus modificatorios, se aprobó la estructura orgánico-funcional dependiente del Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, contemplando tanto a esta Secretaría de Transporte --en el ámbito del Ministerio de Infraestructura-- como a la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, dependiente de aquella;

Que dicho Decreto establece, entre las responsabilidades primarias de esta Secretaría, las de "entender en la formulación de políticas, planificación, regulaciones y planes de los sistemas de transporte concernientes al ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su articulación con el Área Metropolitana, así como en la coordinación interjurisdiccional" y la "entender en materia de compensaciones tarifarias y de costos de explotación del transporte automotor de pasajeros de su jurisdicción", entre otras;

Que, asimismo, en dicho marco normativo se asignan a la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, competencias específicas para intervenir en toda actuación por la que se determinen propuestas y/o planifiquen modificaciones en programas y proyectos relacionados con las compensaciones tarifarias y de costos de explotación del Transporte Colectivo de Pasajeros;

Que, en virtud de todo lo expuesto, corresponde aprobar la metodología técnica y el procedimiento operativo que regirán la determinación y distribución de las compensaciones tarifarias en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme a las competencias asumidas y los lineamientos establecidos por el régimen normativo vigente.

Por ello, y en uso de las facultades que le son propias,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Aprobar la “Metodología para la Construcción de Tarifas Teóricas de Referencia Ajustadas”, conforme lo establecido en el Anexo I (IF-2026-25182833-GCABA-SECT) que forma parte integrante de la presente resolución.

(Artículo 1° sustituido por el artículo 1° de la [Resolución 105/SECT/26](#), publicada en el Boletín Oficial 7378 del 2/06/2026. Vigencia: a partir de la publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y será de aplicación para las liquidaciones correspondientes al mes de junio de 2026 y posteriores).

ARTÍCULO 2°.- Aprobar la "Metodología de Distribución de Compensaciones", conforme lo establecido en el Anexo II (IF-2025-26746906-GCABA-SECT) que forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 3°.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ARTÍCULO 4°.- Publicar en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, comunicar a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía de la Nación, a la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, a la Subsecretaría de Gestión y Control de la Movilidad, a la Dirección General Control de Movilidad, a la Subgerencia Operativa Control Económico del Uso de las Compensaciones Tarifarias, a la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, a la Dirección General Transporte Colectivo de Pasajeros, y a la Secretaría de Tránsito, dependiente del Ministerio de Infraestructura. Cumplido, archivar. **Krantzer**

ANEXO I

METODOLOGÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE TARIFAS TEÓRICAS DE REFERENCIA AJUSTADAS

El presente informe tiene por objetivo desarrollar el cálculo a través del cual se estimaron las Tarifas Técnicas de Referencia para cada una de las secciones tarifarias de las líneas de Distrito Federal (DF).

Metodología:

1. A partir del **Anexo I**, denominado “*Determinación del Costo Por Km*” de la estructura de costos, se clasifican cada uno de los rubros en costos variables y fijos en función de los kilómetros recorridos. En tal sentido, se detallan a continuación:

Costos Variables:

- Energía
- Lubricantes
- Neumáticos
- Engrase y lavado
- Reparación y mantenimiento del material rodante
- Depreciación del material rodante
- Salario del personal (componente variable)

Costos Fijos:

- Seguro del vehículo
- Patentes y tasa de fiscalización
- Salario del personal (componente fijo)
- Seguros del personal
- Máquinas herramientas e inmuebles
- Impuestos y tasas municipales
- Costo del capital invertido
- Licencia habilitante
- Control técnico del material rodante
- Asociación Civil del Transporte (ACTrans)
- Servicios de vigilancia
- Gastos generales
- Cámaras de Monitoreo y ADAS
- Impuestos nacionales y compensaciones
- Impuestos a los ingresos brutos
- Costo de gerenciamiento
- Saldo técnico a favor IVA

2. Se determinará el *costo fijo a cada pasajero*, el cual será independiente de la distancia de viaje. Se obtiene del cociente entre el costo fijo por kilómetro y el índice de pasajeros por

kilómetros (IPK)

$$CF_{pas} = \frac{CF_{km}}{IPK}$$

Donde:

CFpas = Costo Fijo por pasajero CFkm =

Costo Fijo por kilómetro

IPK = Índice de Pasajero por kilómetro

3. Para distribuir el *costo variable por kilómetro* entre los pasajeros, se procedió de la siguiente manera:
 - a. Se obtuvo la distribución de tráfico (composición de usos) correspondiente al cuadro tarifario, es decir, se calculó el porcentaje del total de pasajeros que viaja en cada una de las secciones. Los pasajeros denominados “expreso” y “expreso por autopista”, fueron sumados a las secciones “comunes”, respetando la distancia recorrida.

COMPOSICIÓN DE USOS	DF
0-3 km	30,7%
3-6 km	37,7%
6-12 km	27,2%
12-27 km	4,3%
TOTAL	100,0%

- b. Se multiplicó el I.P.K. general de DF con la composición de usos anterior

IPK SECCIONADO	DF
0-3 km	0,98
3-6 km	1,20
6-12 km	0,86
12-27 km	0,14
TOTAL	3,17

- c. Se le asignó a cada boleto del cuadro tarifario los kilómetros que pueden realizarse con él.

KM POR SECCIÓN	DF
0-3 km	3
3-6 km	6
6-12 km	12
12-27 km	27

- d. Se efectuó la suma de los productos entre los IPK de cada boleto (inc. b) y los kilómetros asignados a los mismos (inc. c). El valor obtenido representa los kilómetros que pueden realizar los pasajeros en cada sección, denominado “kilómetros cobrados por kilómetros recorridos”.

$$KmC_{kmr} = \sum_{n=1}^4 IPK_{sec\ n} \cdot KM_{sec\ n}$$

Donde:

KmCkmr = Kilómetros cobrados por kilómetro recorrido

IPKsecn = IPK seccionado correspondiente a la sección “n”

KMsecn = kilómetros correspondientes a la sección “n”

- e. Se calculó el *Costo variable por pasajero*, para ello, se realizó el cociente entre el *costo variable por kilómetro* y los *kilómetros cobrados por kilómetros recorridos* que surgen del inc. d.

$$CV_{pa} = \frac{CV_{km}}{KmC_{kmr}}$$

Donde:

CVpas = Costo variable por pasajero

CVkm = Costo Variable por kilómetro

KmCkmr = Kilómetros cobrados por kilómetro recorrido

4. Finalmente, los valores de las tarifas teóricas de referencia para cada sección se obtuvieron como resultado de sumar los componentes de **costo fijo por pasajero** (punto 2) y el **costo variable por pasajero** (punto 3).

$$TTR_n = CF_{pas} + CV_{pas} \cdot KMsec_n$$

Donde:

TTRn = Tarifa Teórica de referencia de la sección “n”

CFpas = Costo fijo por pasajero

CVpas = Costo variable por pasajero

KMsecn = Kilómetros de la sección “n”

5. Se destacan los siguientes casos particulares:

- Si el pasajero es transportado en una unidad con energía a GNC, la tarifa técnica tendrá un incremento del 30%.
- Si el pasajero es transportado en una unidad con propulsión eléctrica, la tarifa técnica tendrá un incremento del 50%.
- Si el pasajero es transportado en una unidad Eléctrica o con energía GNC provista por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y operado por una prestadora de servicio, la tarifa teórica de referencia no tendrá ningún incremento.
- Si el pasajero es transportado en una unidad que tenga instaladas las cámaras de monitoreo internas, la tarifa teórica de referencia tendrá un incremento extra del 10%. Si, además, se trata de una unidad con GNC, eléctrica, GNC provista por el GCBA o eléctrica provista por el GCBA, el incremento final de la tarifa teórica de referencia será del 40%, 60%, 10% y 10% respectivamente.
- Para los casos en los que el servicio esté enmarcado en la prueba piloto el sistema multipago como modalidad de percepción tarifaria abierta en todas las líneas de transporte automotor de pasajeros cuyo recorrido se desarrolle íntegramente dentro del territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la TTR que se le asignará será la resultante del promedio ponderado de todas las TTR multiplicadas por la distribución de tráfico de la línea. Al igual que con el resto de los servicios, se aplicarán los incrementos del punto 5.c bajo las mismas condiciones.
- Para las unidades modelo 2015 se aplicará el cronograma de desincentivos previstos en la Resolución N° 65/SECT/26. Los incrementos previstos en los puntos 5.a; 5.b; 5.c y/o 5.d no aplicarán para estas unidades.
- Para los casos en los que el pasaje se registre en una validadora *no embarcada* (validadora no asignada a una unidad de parque móvil) se aplicarán los incentivos y/o desincentivos de los puntos anteriores correspondientes a la unidad de parque móvil

con menor coeficiente.

Aclaraciones finales:

- Para el caso de los servicios expresos, se calcularon las tarifas teóricas de referencia de la misma forma que los servicios comunes, mayorando un veinticinco por ciento (25%).
- Para el caso de los servicios expresos por autopista, se calcularon las tarifas teóricas de referencia de la misma forma que los servicios comunes, mayorando un setenta y cinco por ciento (75%).
- Para el cálculo de las tarifas teóricas de referencia, se tomará como base para el cálculo los valores correspondientes a la última estructura de costos publicada, indistintamente de que se correspondan con el mes que se liquide. De esta forma, se busca simplificar el cálculo y la variabilidad en los resultados.
- Las tarifas escolares serán tomadas en consideración a los efectos del cálculo como tarifa de PRIMERA SECCIÓN.

Todos los cuadros presentados en el presente anexo son a título ilustrativo con el único objetivo de ayudar en la interpretación del modelo.

(Anexo I sustituido por el artículo 1° de la [Resolución 105/SECT/26](#), publicada en el Boletín Oficial 7378 del 2/06/2026. Vigencia: a partir de la publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y será de aplicación para las liquidaciones correspondientes al mes de junio de 2026 y posteriores).

ANEXO II

METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES

I. Introducción:

En el presente se desarrollará la metodología de distribución de las compensaciones al transporte público de pasajeros por automotor que discurren su recorrido íntegramente dentro de los límites de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Esta metodología orienta las compensaciones a la demanda al enfocarse en un 100% en los pasajeros transportados. Por otra parte, busca incentivar la incorporación y el uso de energías limpias, así como también la seguridad a bordo de las unidades, con el objetivo de mejorar la experiencia de viaje del pasajero en particular y de los ciudadanos en general.

II. Aclaraciones generales:

Previo al desarrollo de la metodología, se realizan las siguientes aclaraciones:

1. La **liquidación final** se realizará con la información de los pasajeros del período T-1
2. Dicha información se obtendrá del/los sistema/s de boleto electrónico que operen dentro de las unidades.
3. El monto inicial de compensaciones a distribuir será el que resulte de la diferencia entre el **Monto a cubrir** vigente por estructura de costos y la **Recaudación sin IVA**, también vigente por estructura de costos.
4. Las tarifas teóricas de referencia ajustadas a utilizar serán las vigentes al momento de efectuar la liquidación.
5. La presente metodología de distribución no aplicará para los montos resultantes del apartado “Costos Extraordinarios” detallados en el Anexo XI de la estructura de costos, a excepción del “Diferencial de Recaudación” y el “Diferencial de SAC” de conformidad con lo dispuesto en Metodología de Cálculo de Costos de Explotación del Transporte Público Colectivo de Pasajeros por Automotor de Jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aprobada por la Resolución N° 102/SECT/25.

III. Metodología:

1. Cobertura de descuentos y gratuidades:

En primera instancia se deberán cubrir todos los descuentos y gratuidades. Actualmente, existen los que se detallan a continuación:

a. **Boleto Integrado:**

Conforme lo establecido en el artículo 3° de la resolución 77 del 30 de enero de 2018 del ex Ministerio de Transporte, por el cual se aprueba el Sistema de Boleto Integrado, con vigencia a partir de la hora

CERO (0) del 1° de febrero de 2018, se compensará a las operadoras el monto resultante en virtud del descuento por “viaje integrado”, de acuerdo a los usos informados por Nación Servicios Sociedad Anónima, respecto de tarifas válidas dentro del cuadro tarifario vigente.

b. Atributo Social:

Complemento tarifario aplicable a los viajes efectuados por los usuarios comprendidos en los grupos de afinidad, o con los atributos sociales establecidos por el artículo 5° de la Resolución 975 del 19 de diciembre de 2012 del ex Ministerio del Interior y Transporte, y sus normas concordantes, complementarias y modificatorias, calculado sobre la base de la diferencia tarifaria respecto de las vigentes abonadas con el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) por el público en general para cada viaje, en los términos de la resolución 1017 del 29 de diciembre de 2022 del entonces Ministerio de Transporte, modificada en último término por la Resolución 25 del 5 de agosto de 2024 de la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Economía, o la que la reemplace en el futuro.

c. Boleto Escolar y Estudiantil:

Compensación tarifaria aplicable a cada uno de los viajes efectuados por los beneficiarios del Boleto Escolar y Estudiantil, la cual será calculada de la siguiente forma: Se realiza el cálculo de la compensación tarifaria sobre la base de la diferencia derivada del valor de tarifa diferencial de cada uso efectuado por los beneficiarios, respecto de la tarifa vigente abonada con el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) por el público en general y correspondiente a la primera sección de cada categoría tarifaria según el caso.

El mecanismo de compensación de descuentos, es decir, compensar el monto resultante entre la tarifa abonada por el usuario y la tarifa comercial correspondiente, se mantendrá indistintamente del sistema de boleto electrónico que administre la información.

2. Distribución por Tarifa Teórica de Referencia Ajustada:

- a. El concepto básico de la distribución por Tarifa Teórica de Referencia Ajustada (TTR) implica la creación de un coeficiente de distribución para cada línea, construido a partir de la sumatoria de las multiplicaciones entre la TTR de cada sección (ajustada por las características de la unidad que traslade a los pasajeros), y los pasajeros correspondientes a dicha sección. Luego, al valor alcanzado por cada línea se le resta la recaudación sin IVA y el monto total de los descuentos y gratuidades. Una vez obtenido ese total por línea, se lo divide por la sumatoria del total de las líneas, obteniendo así el coeficiente aludido:

$$CD_k = \frac{\sum_{n=1}^n \left[TTR_{ajustada_n} \cdot Pas_n \right]_k - RECA_k - DyG_k}{\sum_{k=1}^k \left\{ \sum_{n=1}^n \left(TTR_{ajustada_n} \cdot Pas_n \right) \right\}_k - RECA_k - DyG_k}$$

Donde:

CDk = Coeficiente de distribución línea “k”

TTRajustada_n = Tarifa Teórica de Referencia ajustada para la sección “n”

PASn = Pasajeros en la sección “n”

RECAk = Recaudación de la línea “k”

DyGk = Descuentos y gratuidades de la línea “k”

n = Indicador de sección tarifaria

k = Indicador de línea

- b. El coeficiente de distribución desarrollado en el punto anterior se multiplicará por el monto disponible de compensación. Este monto es el resultante de la resta entre el monto inicial de compensación (explicado en el punto II.1) y los montos distribuidos en el punto III.1.

$$COMPk = MDCdf \cdot CDk$$

Donde:

COMPk = Compensación de la línea “k”

MDCdf = Monto disponible de compensación

CDk = Coeficiente de distribución línea “k”

- c. Finalmente, el monto total de las compensaciones que recibirá cada línea surgirá de la suma de los ingresos por descuentos y gratuidades (punto III.1) y los ingresos por distribución por TTR ajustadas (punto III.2)

$$CTk = DyGk + COMPk$$

Donde:

CTk = Compensación total para la línea “k”

DyGk = Descuentos y gratuidades de la línea “k”

COMPk = Compensación de la línea “k”

Antecedentes normativos:

Artículo 1° sustituido por el artículo 1° de la Resolución 172/SECT/25, publicada en el Boletín Oficial 7233 del 24/10/2025. Vigencia: a partir de la publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y será de aplicación para las liquidaciones correspondientes al mes de octubre de 2025 y posteriores.

Anexo I ° sustituido por el artículo 1° de la Resolución 172/SECT/25, publicada en el Boletín Oficial 7233 del 24/10/2025. Vigencia: a partir de la publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y será de aplicación para las liquidaciones correspondientes al mes de octubre de 2025 y posteriores.

Artículo 1° sustituido por el artículo 1° de la Resolución 15/SECT/26, publicada en el Boletín Oficial 7294 del 29/01/2026. Vigencia: a partir de la publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y será de aplicación para las liquidaciones correspondientes al mes de febrero de 2026 y posteriores.

Anexo I sustituido por el artículo 1° de la Resolución 15/SECT/26, publicada en el Boletín Oficial 7294 del 29/01/2026. Vigencia: a partir de la publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y será de aplicación para las liquidaciones correspondientes al mes de febrero de 2026 y posteriores.