

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

MEMORANDO

PARA: Dr. DANIEL PALACIOS  
Presidente Concejo de Bogotá

DE H. CONCEJAL

ASUNTO: CONSTANCIA DE VOTO AL PROYECTO DE ACUERDO 664 DE  
2017

Cordial saludo doctor Palacios:

Teniendo en cuenta las consideraciones de esta iniciativa, el objeto del Proyecto de Acuerdo 664 es establecer el cobro de la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, con el fin de aportar a la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional del sistema de transporte público.

Con base en lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “*Todos por un nuevo país*”. Que cita:

**ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.** *Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR, a través de los siguientes mecanismos:*

(...)

**2. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público.** *Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el*



## REPÚBLICA DE COLOMBIA



### CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

*cobro por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público.*

*Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio en predios de personas naturales o jurídicas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos. El factor adicional se calculará así: la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio, quien tendrá la condición de agente retenedor. Se exceptúa de este cobro las bicicletas y las motocicletas cilindradas de 125 cm<sup>3</sup> e inferiores.”*

Es sobre esta fuente de financiación, enmarcada en el numeral 2 del Artículo 1753 de 2015, que fundamentó su iniciativa.

A partir de la exposición de motivos del Proyecto de Acuerdo, del Articulado del mismo y de la ley 1753 de 2015; presentaremos a continuación una CONSIDERACION de carácter legal, que me llevan a no acompañar la presente iniciativa:

### **INCONVENIENTES LEGALES**

Estoy convencido que se deben tomar acciones urgentes frente a la crisis por la que atraviesa el sistema de Transporte Público de la ciudad y que una de ellas es la encontrar fórmulas para lograr su estabilización y sostenibilidad .

Pero, no puedo dejar de expresar mi reserva de una posible ilegalidad que nos trae la Administración, en la iniciativa objeto del debate, por las siguientes razones:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Si bien es cierto que el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 (fundamento legal de la iniciativa), contempla la posibilidad de obtener **OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE**, **también lo es que, cada una de las tres fuentes que plantea la misma ley, TIENE CADA UNA DE ELLAS UNA DESTINACION ESPECIFICA, a saber :**

**1.- LOS FONDOS DE ESTABILIZACIÓN Y SUBSIDIO A LA DEMANDA.  
(Numeral 1, artículo 33 de la ley 1753 de 2015)**

Estos fondos de estabilización o compensación tarifaria, **tienen como destinación específica la de cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.**

De tal manera que el fondo de estabilización debe contribuir a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.

De tal manera que a la luz de la ley, es esta Fuente la DESTINADA PARA CUBRIR EL DEFICIT DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PUBLICO Y LOGRAR CON ELLA, SU ESTABILIZACION Y SOSTENIBILIDAD.

Esta sería la fuente más adecuada, en cuyo caso la ley determina con claridad que en este caso, el alcalde puede decretar esta financiación con los soportes técnicos del caso.

**2.- CONTRIBUCIÓN POR EL SERVICIO DE GARAJES O ZONAS DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO.**

Tiene como fin específico la de incentivar la utilización de los sistemas de transporte público, como así lo determina la ley en el numeral 2 del artículo 33 de la ley 1753 de 2015, que a la letra dice:

***“2. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público. Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el cobro por el servicio de garajes o zonas de***



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

***estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público.***

**Y ES AQUÍ EN DONDE TENGO DUDAS RAZONABLES DESDE EL PUNTO DE VISTA LEGAL**, ya que, de acuerdo a la Exposición de Motivos del Proyecto de Acuerdo en debate, No. 664 de 2017, LA DESTINACION DE ESTA CONTRIBUCION QUE PRETENDE IMPLEMENTAR LA ADMINISTRACION, TIENE COMO DESTINACION, y así ha sido entendida y comprendida por mis colegas cabildantes en sus intervenciones, LA DE CUBRIR EL DEFICIT QUE PRESENTA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO DE BOGOTA, cuando en uno de los apartes de la justificación del Proyecto de Acuerdo, expresan :

*“...se evidencia la necesidad de financiación de los sistemas de transporte público **y el déficit del sistema en Bogotá**, y se presenta el valor de la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, como medida para combatir dicho déficit, incluyendo estacionamiento en vía”.*

Destinación oficial que repito, NO ES LEGAL, toda vez que la misma ley determina que LA DESTINACIÓN de esta Contribución es la de **INCENTIVAR EL USO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO** y no para cubrir el déficit del Sistema, pues para dicho fin, está la otra fuente ya enunciada que es la de **LOS FONDOS DE ESTABILIZACIÓN Y SUBSIDIO A LA DEMANDA.**



GD-PR001-FO2 V.1

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Así las cosas, si se llegase a aprobar esta Iniciativa, podríamos estar incurriendo en un Prevaricato y haciendo incurrir al Alcalde Mayor en un Peculado por Aplicación Oficial Diferente.

Pero eso no quiere decir que debemos buscar otros mecanismos, adelantar acciones y gestiones no solo a nivel local sino Nacional en pos de lograr un CONPES para este complejo tema de la capital, que den lugar a hacerle frente al grave déficit por el que atraviesa el Sistema de Transporte Público de la ciudad.

Atentamente,

ROGER JOSE CARRILLO CAMPO  
H.Concejal

