 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No. 039 DE 2020

MEMORANDO

PARA: Dra. Ruth Yaned Vargas Méndez
Subsecretaria Despacho Comisión Primera Permanente de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

DE: ÁLVARO ACEVEDO LEGIZAMON
Concejal del Partido Liberal

REFERENCIA: Ponencia al Proyecto de Acuerdo No. 039 de 2020


Respetada Subsecretario:

Atendiendo a la designación efectuada por la Mesa Directiva del Concejo de Bogotá y estando dentro del término señalado en el parágrafo 1, artículo 71 del Reglamento Interno del Concejo de Bogotá, me permito rendir **Ponencia Positiva** para primer debate al Proyecto de Acuerdo No. 039 de 2020 **“Por el cual se establecen lineamientos para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía, y se deroga el acuerdo 356 de 2008”**

Cordialmente



ÁLVARO ACEVEDO LEGIZAMON
PONENTE COORDINADOR

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. 039 DE 2020

“Por el cual se establecen lineamientos para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía, y se deroga el acuerdo 356 de 2008”

1. OBJETO

(...) adoptar medidas conducentes a garantizar la gratuidad en el servicio de estacionamiento para bicicletas en la ciudad de Bogotá D.C y promover otras disposiciones que compensen al sector privado y desestimen el uso del vehículo particular ¹

2. ANTECEDENTE DEL PROYECTO

No presenta antecedentes por ser presentado por primera vez


3. MARCO LEGAL.

LEY 1801 DE 2016 " Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana."

ARTÍCULO 89. definición de estacionamiento o parqueaderos. son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.

PARÁGRAFO. Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos o culturales, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.

¹ Proyecto de Acuerdo 020 de 2020 "Por medio del cual se establecen lineamientos generales para el alquiler, arriendo o leasing de vehículos motorizados por parte del distrito y sus dependencias"

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

DECRETO 1855 DE 1971 *"Por el cual se dictan disposiciones sobre el control de los precios"* artículo segundo:

ARTÍCULO 2° Los Alcaldes reglamentarán el funcionamiento de los garajes o aparcaderos, señalarán en que zonas pueden operar y fijarán los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación de sus servicios, habida cuenta de la categoría de los mismos y de las condiciones y necesidades locales. De acuerdo con la gravedad de la infracción, la violación de los reglamentos que expidan los Alcaldes serán sancionadas por estos mismos o por los Inspectores de Policía con las siguientes sanciones:

- a) Multas de \$ 1.000.00 a \$ 50.000.00.
- b) Cierre del garaje o parqueadero hasta por el término de seis (6) meses.
- c) Cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento.

DECRETO 461 DE 31 DE JULIO DE 2019 de la **ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ** *"Por medio del cual se define y actualiza la metodología, y se fija la tarifa máxima, para los aparcaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*


PARÁGRAFO 1° DEL ARTÍCULO 4 - La tarifa máxima del servicio de parqueadero por minuto para bicicletas en cualquier estacionamiento, en cualquier zona y nivel de servicio será de diez pesos m/cte. (\$10)."

ACUERDO 356 DE 2008 *"por medio del cual se adoptan medidas para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía y se dictan otras disposiciones"*.

ARTÍCULO 1.- Del cobro de los estacionamientos. Únicamente se podrá cobrar la tarifa fuera de vía autorizada por el Gobierno Distrital, teniendo en cuenta las características particulares de cada estacionamiento, la cual deberá permanecer expuesta a la vista de los usuarios. En todo caso, la liquidación de la tarifa de vía, se cobrará por minutos.

ACUERDO 645 DE 2016 *"por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 "Bogotá mejor para todos"*

ARTÍCULO 76. Regulación de Estacionamientos Fuera de Vía, el cual Modifica el artículo segundo del Acuerdo Distrital 356 de 2008 el cual quedará así:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

El Gobierno Distrital definirá y actualizará la metodología para establecer las tarifas para el estacionamiento fuera de vía. En todo caso, el Gobierno Distrital reglamentará la metodología para establecer el cupo límite de los parqueaderos, y los cupos mínimos para bicicletas, motos y vehículos de carga.

Parágrafo Transitorio. *La metodología y reglamentación vigentes para establecer las tarifas de estacionamiento fuera de vía, continuarán aplicándose hasta tanto el Gobierno Distrital defina y actualice la nueva metodología y reglamentación de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.*


4. JUSTIFICACION

De acuerdo con la exposición de motivos en el proyecto de acuerdo, por el cual se solicita “establecer lineamientos para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía, y se derogue el acuerdo 356 de 2008”, el autor refiere que para desincentivar el uso del vehículo particular, y promover el uso de la bicicleta el cual es un medio de transporte relevante para la movilidad de la ciudad de Bogotá, toda vez que en los últimos años han aumentado las cifras de participación porcentual por parte de los habitantes de la ciudad en esta modalidad de transporte, conforme lo señalo la Secretaria Distrital de Movilidad en la vigencia 2019 y por lo cual se hace necesario actualizar los lineamientos sobre las tarifas para el estacionamiento de vehículos fuera de la vía, y con el fin de incrementar la oferta de cicloparqueaderos gratuitos en la capital de la república.

El autor esboza en su proyecto de acuerdo la forma como pretende se desincentive el uso del vehículo particular al permitir que los estacionamientos cobren la tarifa máxima establecida por el Gobierno Distrital, a cambio de la oferta gratuita de un número determinado de cicloparqueaderos.

La justificación de la iniciativa presentada por el autor la divide en tres partes, así:

- i. La oferta de ciclo parqueaderos en la ciudad de Bogotá
- ii. Tarifas de los estacionamientos y su impacto en el desincentivo del vehículo particular y sus externalidades conexas.
- iii. Consideraciones y reflexiones finales.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

I. La oferta de ciclo parqueaderos en la ciudad de Bogotá

El autor del proyecto presenta un estudio de la Subsecretaría de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad denominada “Lineamientos y parámetros técnicos para la planeación y diseño de un Sistema de Bicicletas Compartidas en Bogotá”, el cual describe que la ciudad cuenta con tres tipos de ciclo parqueaderos: los dispuestos en el mobiliario público de la ciudad, los dispuestos en el sistema de transporte masivo Transmilenio y los dispuestos en parqueaderos privados y adicionalmente el autor presenta la cantidad de cupos por cada tipo de ciclo parqueaderos:²

TIPO DE CICLOPARQUEADEROS	CANTIDAD DE CUPOS IDENTIFICADOS
Mobiliario público	1.202
Transmilenio	6.010
Privados	11.300
Total	18.512


“Fuente: Elaboración propia con base en información de la Subsecretaría de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019)”

Conforme a esta información el autor concluye que el 61% de la oferta de cicloparqueaderos en la ciudad de Bogotá se concentra en el sector privado que actualmente tiene la posibilidad de cobrar como máximo 10 pesos por minuto de estacionamiento de las bicicletas, valor el cual es suficientemente asequible.

A pesar de ser un precio cómodo, el autor indica que la oferta concentrada en el sector privado limita las posibilidades de que los ciudadanos consideren estacionar sus vehículos por tiempos prolongados en ubicaciones cercanas a sus destinos y expone que no son suficientes los cicloparqueaderos habilitados en el espacio público y en las estaciones de Transmilenio, usualmente se ubican en puntos estratégicos de conexión que no siempre coinciden con los lugares de destino de los usuarios.

Por lo cual se hace necesario ampliar la oferta de cicloparqueaderos de carácter gratuito, con ubicaciones favorables y coincidentes con los puntos de destino de los

² Proyecto de Acuerdo 039 de 2020

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

usuarios. De esta manera se genera un incentivo adicional para que los ciudadanos encuentren mayor comodidad y disminución de las distancias de desplazamiento entre el lugar de estacionamiento y su destino final y así, decidan optar por la bicicleta a la hora de valorar sus trayectos habituales.


Finalmente, el autor respecto de este aparte, sugiere como estrategias que la Administración Distrital continúe promoviendo pedagógicamente como buena práctica de los estacionamientos el uso de cicloparqueaderos con sellos de calidad y que se confronten los efectos sobre los parqueaderos que no aplican dichas prácticas conforme a las dinámicas del mercado.

II. Tarifas de los estacionamientos y su impacto en el desincentivo del vehículo particular y sus externalidades conexas

El autor del proyecto de acuerdo refiere que con el fin de desincentivar el uso del vehículo particular, es necesario establecer los lineamientos sobre estos cobros y conforme las dinámicas del mercado es necesario incentivar a los estacionamientos privados cobrar la tarifa máxima establecida por el Gobierno Distrital para vehículos motorizados, siempre y cuando oferten voluntaria y gratuitamente más cicloparqueaderos que el mínimo actual obligatorio, por lo cual es necesario actualizar las tarifas de cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía.

Adicionalmente se indica en la justificación del proyecto que la iniciativa busca precisamente equilibrar las demandas de cada uno de los sectores involucrados y mitigar las externalidades negativas del uso del vehículo particular, puesto que conforme al estudio realizado de la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad en la materia, extraídas del documento denominado “Actualización del valor máximo por minuto de los parqueaderos fuera de vía en Bogotá D.C” publicado en enero de 2019, se señala:

“Un aumento en el valor de las tarifas del estacionamiento fuera de vía, además de ajustar la oferta de estacionamientos, puede tener distintos efectos en el comportamiento de los conductores, quienes pueden: i) encontrar una ubicación de estacionamiento alternativa; ii) iniciar su viaje en

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

otro momento; iii) cambiar a otro modo de transporte; iv) cambiar su destino; v) evitar hacer el viaje.

(...)

El congelamiento de la tarifa de los estacionamientos fuera de vía genera una distorsión de su precio respecto al de otros bienes y servicios de la economía. Esta distorsión, que conduce a la toma de decisiones sub-óptimas en la elección del medio de transporte, implica un aumento en la producción de externalidades negativas tales como congestión, siniestralidad vial, y contaminación.” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019)


Teniendo en cuenta lo anterior el autor concluye respecto a este aparte que con el proyecto de acuerdo presentado se compensa la posible resistencia a la habilitación de una mayor cantidad de cupos de carácter gratuito en estacionamientos privados, se amplía considerablemente la oferta de ciclo parqueaderos generando ventajas significativas a los ciudadanos y se desincentive el uso del vehículo particular. Y por eso el autor considera realizar un acuerdo sobre la demanda de estacionamientos por medio de la regulación natural que ofrece el mercado con la actualización de las tarifas.

III. Consideraciones y reflexiones finales

El Autor del Proyecto concluye que: *“se ha evidenciado que la oferta de cicloparqueaderos de carácter gratuito en la capital no es altamente significativo sobre la totalidad de cicloparqueaderos disponibles. Ante esta situación se ha considerado replantear la tarifa máxima para bicicletas y promover que el sector privado oferte sus cupos de manera gratuita.*

Esta medida, en principio garantiza que exista un universo mucho mayor de posibilidades para que los ciudadanos evalúen la proximidad de los cicloparqueaderos a sus lugares de destino.

A pesar de que la medida podría eventualmente generar una respuesta desfavorable del sector privado por dejar de percibir los ingresos de los ciclo parqueaderos, se ha planteado compensar estos ingresos por medio de la

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

posibilidad de cobrar la tarifa máxima autorizada a los vehículos motorizados. Esta medida contribuye a su vez a desincentivar el uso del vehículo particular.

De esta manera se avanza en la dirección de grandes ciudades que en la actualidad ofrecen todo tipo de incentivos a sus ciudadanos- más allá de la infraestructura- para promover el uso de la bicicleta. Un ejemplo claro es lo que sucede en Holanda en donde fueron aprobados incentivos fiscales para promover que las empresas paguen 0.19 euros a sus empleados por cada kilómetro recorrido del trabajo a la casa y de la casa al trabajo. (Portafolio, 2018).

Se debe trabajar en este tipo de medidas en la ciudad de Bogotá en donde el 30% de los viajes en bicicleta tienen como motivo ir a trabajar. (Secretería Distrital de Movilidad, 2017). Es claro que las condiciones fiscales de la ciudad, la infraestructura dispuesta y la cultura del uso de la bicicleta aún no se encuentran suficientemente consolidadas para otorgar este tipo de incentivos. Sin embargo, el presente proyecto de acuerdo busca avanzar en dicha dirección e incrementar significativamente la oferta de ciclo parqueaderos disponible en proximidades de los lugares de trabajo de los bogotanos.


Por último, una vez revisada la normatividad en la materia, se encuentra que el Acuerdo 356 de 2008 que regula las tarifas de los parqueaderos establece que las pólizas de responsabilidad para proteger los vehículos, únicamente deberán responder ante los usuarios por daños o hurtos del vehículo y no de los objetos que este contiene. Se considera que es una oportunidad valiosa para proteger los bienes personales que se encuentren dentro de los vehículos y otorgar mayor seguridad a los ciudadanos en la medida que eventos recientes han demostrado un vacío jurídico que les permite a las aseguradoras evadir su responsabilidad en este tipo de casos. (Canal Capital, 2019)."

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

Constitución Política de Colombia

Artículo 313. *Corresponde a los concejos:*

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

En atención a lo dispuesto en el **Decreto Ley 1421 de 1993** "Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá", especialmente en los artículos 8, 12 y 13, el Concejo de Bogotá es competente para tramitar este Proyecto de Acuerdo ya que los contenidos del mismo no versan sobre los aspectos enunciados en los ordinales 2°, 3°, 4°, 5°, 8°, 9°, 14, 16, 17 y 21, del artículo 12 de Decreto Ley 1421 de 1993 la presentación de esta iniciativa no se encuentra restringida al Ejecutivo.


Decreto Ley 1421 de 1993, Artículo 8. Funciones generales. *El Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son de carácter normativo. También le corresponde vigilar y controlar la gestión que cumplan las autoridades distritales.*

Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 12 – Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:*

1. *Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*

Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 13 – Iniciativa: *"Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario.*

Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el alcalde".

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

6. IMPACTO FISCAL

De acuerdo a la Ley 819 de 2003 en su artículo 7, *“Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*


Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”

La presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


7. CONSIDERACIONES DEL PONENTE.

Conforme lo expuesto en el proyecto de acuerdo 039 de 2020 ***“por el cual se establecen lineamientos para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía, y se deroga el acuerdo 356 de 2008”***, el proyecto principalmente busca desestimular el uso del vehículo particular para ofrecer mejor calidad de vida en las condiciones de movilidad a los ciudadanos de Bogotá; a su vez el proyecto pretende facilitar a los biciusuarios de la capital acceder a mayor número de cicloparqueaderos privados disponibles en proximidades de los lugares de trabajo de los bogotanos; regulando las tarifas para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía, exactamente derogando el acuerdo 356 de 2008 del concejo de Bogotá, conforme con la justificación del proyecto.

La estrategia busca aumentar los cicloparqueaderos gratuitos, a cambio de que los estacionamientos, garajes, y/o parqueaderos, ofrezcan sin cobro una cantidad de 30 ciclo parqueaderos a los usuarios, buscando así apremiar a los dueños de los estacionamientos por acogerse a este “incentivo” que promueve evitar el uso del vehículo particular. Como contraprestación de ese servicio gratuito, el autor del proyecto plantea compensar los ingresos y/o utilidades de los cicloparqueaderos que va dejar de percibir el estacionamiento por hacerlo de manera gratuita y el proyecto establece que el garaje y/o estacionamiento cobre la tarifa máxima autorizada a los vehículos motorizados y así los ciudadanos harían menor uso de los vehículos particulares, los cuales masivamente generan problemáticas de movilidad y de ambiente en cuanto a la calidad del aire.

En resumen, al actualizarse mediante acuerdo las disposiciones en materia de tarifas de los estacionamientos con el objeto de incrementar la oferta de cicloparqueaderos gratuitos en la capital de la república se autoriza mediante el mismo proyecto de acuerdo a los estacionamientos cobrar la tarifa máxima establecida por el Gobierno Distrital a los usuarios de los vehículos particulares, a cambio de la oferta gratuita de los cicloparqueaderos.

El proyecto busca crear incentivos a los ciudadanos dueños de garajes o estacionamientos que se acojan a esta estrategia y de esta manera promover como practica el uso de la bicicleta y a su vez evitar el uso del vehículo particular en la ciudad, toda vez que existen problemáticas de movilidad, y a su vez evitar que el

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

uso excesivo de vehículos particulares por parte de la población genere en masa problemáticas de movilidad urbana y del ambiente exactamente respecto de la calidad del aire.

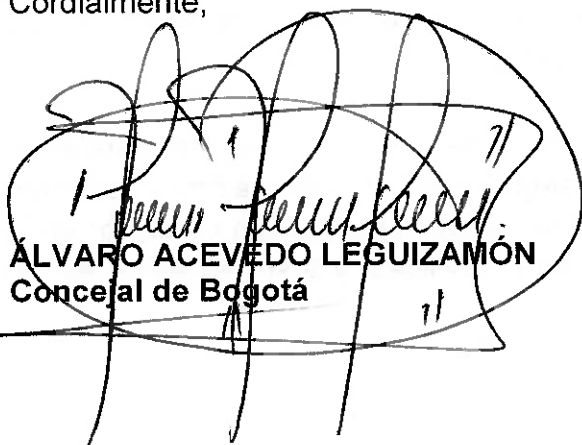
A pesar de que la medida podría eventualmente generar una respuesta desfavorable del sector privado por dejar de percibir los ingresos del ciclo parqueaderos, se ha planteado en el proyecto compensar estos ingresos por medio de la posibilidad de cobrar la tarifa máxima autorizada a los vehículos motorizados. Esta medida contribuye a su vez a desincentivar el uso del vehículo particulares y promover el uso de bicicleta.

Por otro lado, el proyecto busca derogar el acuerdo 356 de 2008 y otras disposiciones, específicamente en modificar los amparos de la póliza de responsabilidad civil extracontractual a fin de que sea más seguro la prestación de servicios de parqueadero y/o estacionamiento cuando allí se dejan objetos al interior de los vehículos y/o medios de transportes ya sean camiones, camionetas, carros, motos o bicicletas.


8. CONCLUSIÓN

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, y atendiendo la pertinencia del proyecto, me permito presentar "**PONENCIA POSITIVA**" al proyecto de acuerdo **No. 039 de 2020 "Por el cual se establecen lineamientos para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía, y se deroga el acuerdo 356 de 2008"**

Cordialmente,



ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN
Concejal de Bogotá

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

ACUERDO No ____ DE 2020

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL COBRO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS FUERA DE VÍA, Y SE DEROGA EL ACUERDO 356 DE 2008”

En ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por el numeral 1, del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:


ARTÍCULO 1.- Del cobro de los estacionamientos. Únicamente se podrá cobrar la tarifa fuera de vía autorizada por el Gobierno Distrital, teniendo en cuenta las características particulares de cada estacionamiento, la cual deberá permanecer expuesta a la vista de los usuarios. En todo caso, la liquidación de la tarifa de vía, se cobrará por minutos.

ARTÍCULO 2.- Tarifas. El Gobierno Distrital definirá y actualizará la metodología para establecer las tarifas para el estacionamiento fuera de vía. En todo caso, el Gobierno Distrital reglamentará la metodología para establecer el cupo límite de los parqueaderos, y los cupos mínimos para bicicletas, motos y vehículos de carga.

ARTÍCULO 3. Tarifas para bicicletas. La tarifa máxima del servicio de parqueadero por minuto para bicicletas en cualquier estacionamiento, en cualquier zona y nivel de servicio será de diez pesos m/cte. (\$10).

Parágrafo: Los estacionamientos que voluntariamente decidan ofertar como mínimo 30 cupos para bicicletas de manera gratuita para el usuario, estarán autorizados para cobrar la tarifa máxima establecida por el Gobierno Distrital a los automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados y motocicletas, independientemente del factor zonal, y de los niveles de servicio.

ARTÍCULO 4. Pólizas de Responsabilidad. La persona natural o jurídica que preste el servicio de estacionamiento fuera de vía, constituirá una Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Anual por cada uno de los inmuebles dedicados a ésta actividad, expedida por una Compañía de Seguros legalmente

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

autorizada cuyo valor será reglamentado por la Administración Distrital. Esta póliza tendrá por objeto, responder ante los usuarios por daños o hurto que sufran los vehículos, sus accesorios y los artículos personales dejados al interior del vehículo debidamente reportados.

Parágrafo: Al ingresar un vehículo a un estacionamiento se le entregará a su conductor, un comprobante que contenga los datos de la compañía aseguradora que expide la póliza de responsabilidad civil.

Parágrafo 2°: La Secretaría Distrital de Movilidad promoverá acciones pedagógicas para advertir a los usuarios de los riesgos de dejar artículos de valor dentro de sus vehículos y las condiciones de custodia y aseguramiento en caso de hurto o pérdida.

ARTÍCULO 5. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga el Acuerdo 356 de 2008 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE