 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. 259 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 del Proyecto de Acuerdo

El objeto del presente proyecto de acuerdo es 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 desestimulen el uso del vehículo particular.

2. Antecedentes del Proyecto De Acuerdo

El presente proyecto de acuerdo no ha sido sometido a consideración de la Corporación en oportunidades anteriores.


3. Marco Jurídico del Proyecto de Acuerdo

Existen varias normas que regulan la facultad de establecer tarifas para el cobro del servicio de estacionamientos en las ciudades. En primer lugar, el Decreto 1855 de 1971 *“Por el cual se dictan disposiciones sobre el control de los precios”* establece en su artículo segundo que *“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”*.

Por su parte, la ley 1801 de 2016 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”*, establece la definición de aparcaderos en su artículo 89 indica lo siguiente:

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.”*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019


En este punto es importante resaltar que la ley 1801 de 2016 reconoce las facultades de los concejos municipales o distritales para regular los asuntos de los estacionamientos de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o **gratuito**. Para el caso particular que nos ocupa es necesario hacer uso del reconocimiento que hace el legislador de las facultades de los Concejos como corporaciones públicas que pueden desarrollar o complementar las normas en la materia.

En ese sentido, el Concejo de Bogotá por medio del Acuerdo 356 de 2008 reguló las disposiciones para el cobro de estacionamientos de vehículos fuera de vía en donde se establece que, en el Distrito Capital, el servicio de parqueaderos se debe cobrar por minutos. A continuación, se transcribe la norma:

*“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.**”*

La regulación del cobro de la tarifa por medio del Acuerdo 356 de 2008 brinda unas condiciones generales y faculta al Gobierno Distrital como única autoridad para autorizar las tarifas de cobro de estacionamientos fuera de vía. Adicionalmente, en su artículo segundo- recientemente modificado por el Acuerdo 645 de 2016- se establece la metodología para determinar las tarifas máximas y nuevamente se faculta al Gobierno Distrital para reglamentar la materia. El texto modificado por el 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"*”, es el siguiente: “*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.*”

Dicho lo anterior, lo que se pretende con el presente proyecto de acuerdo es mantener las facultades de la administración para reglamentar la metodología y las tarifas que pueden cobrar los estacionamientos de vehículos, pero a su vez, implementar la posibilidad de que la tarifa de estacionamiento de bicicletas no sea únicamente de máximo 10 pesos por minuto, sino que sea de carácter gratuito en los parqueaderos privados. Más adelante se desarrollará la propuesta.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Por ahora, es preciso anotar que: i) la reglamentación nacional establece que corresponde a los alcaldes regular el funcionamiento de los estacionamientos públicos y privados. No obstante, la ley 1801 de 2016- Código de Policía, reconoce las facultades de los concejos municipales y distritales para desarrollar o complementar las normas en la materia; ii) desde el año 2008 el Concejo de Bogotá impuso unas condiciones mínimas para el cobro de la tarifa de estacionamientos. Dicho Acuerdo fue recientemente modificado por la misma corporación y no existen dudas sobre la competencia del Concejo para modificarlo una vez más, adicionarlo, o derogarlo; y iii) a pesar de que el Concejo de Bogotá estableció las condiciones mínimas para el cobro de las tarifas, en todo momento se respetan y reafirman las facultades del Gobierno Distrital como única autoridad en la ciudad de Bogotá facultada para reglamentar la metodología de cobro de las tarifas.


Posterior a la expedición del Acuerdo 356 de 2008, esta norma ha sido el soporte jurídico para la expedición de decretos reglamentarios que definen, actualizan la metodología, y fijan las tarifas máximas de los estacionamientos. El más reciente de ellos es el Decreto 461 de 31 de julio de 2019 *“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 dietan otras disposiciones”*

En dicho Decreto se establece el valor máximo por minuto de estacionamiento que depende de la demanda de la zona, el tipo de vehículo, y el nivel de servicio del estacionamiento. En el párrafo 1° del artículo tercero del mencionado decreto, se regula la tarifa máxima para bicicletas de la siguiente manera:

“Parágrafo 1° - 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).”

Lo que se pretende con la propuesta del presente proyecto de acuerdo es precisamente otorgar unas condiciones a los estacionamientos privados para que su cicloparqueaderos habilitados sean de uso gratuito para la ciudadanía.

En ese sentido, y entendiendo que el marco regulatorio es el Acuerdo 356 de 2008, se pretende derogar dicha norma y actualizarla a las necesidades de movilidad sostenible que enfrenta la ciudad de Bogotá D.C.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

4. Justificación del Proyecto de Acuerdo

El uso de la bicicleta como medio de transporte ha adquirido especial relevancia en la ciudad de Bogotá, y ha incrementado su participación en la distribución modal de viajes al pasar de 3.8% del total de viajes en 2011, a 6,6% del total de viajes en 2019 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019). Esta participación porcentual en la distribución modal de viajes se traduce en 880.367 viajes realizados diariamente en bicicleta en la ciudad de Bogotá.


A pesar de los esfuerzos de las diferentes administraciones distritales, la lucha por desincentivar el uso del vehículo particular no ha tenido los resultados esperados para hacer de Bogotá una ciudad más sostenible y los viajes en vehículo particular conservan un comportamiento estable.

El presente proyecto de acuerdo pretende actualizar disposiciones en materia de tarifas de los estacionamientos con el objeto de facilitar las condiciones de los biciusuarios en sus desplazamientos al incrementar la oferta de cicloparqueaderos gratuitos en la capital de la república, a la vez que se desincentiva 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 se divide en cuatro apartados fundamentales: en primer lugar, se hace una breve contextualización sobre la oferta de cicloparqueaderos en la ciudad de Bogotá y las estrategias adelantadas por la Administración para promover su uso; en segundo lugar, se exponen algunas consideraciones sobre las tarifas de los estacionamientos y su impacto en el desincentivo del vehículo particular y sus externalidades conexas; en tercer lugar se plantean algunas consideraciones y reflexiones finales.

4.1. Cicloparqueaderos en Bogotá D.C

De acuerdo con el documento denominado “*Lineamientos y parámetros técnicos para la planeación y diseño de un Sistema de Bicicletas Compartidas en Bogotá*” publicado por la Subsecretaría de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2019, Bogotá cuenta con tres tipos de cicloparqueaderos: los dispuestos en el mobiliario público de la ciudad; los dispuestos en el sistema de transporte masivo Transmilenio; y los dispuestos en parqueaderos privados. A continuación, se relaciona la cantidad de cupos por cada tipo de cicloparqueaderos:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

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)


Como se puede observar, el 61% 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. A pesar de ser un precio cómodo, 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.

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 tanto, es necesario ampliar la oferta de cicloparqueaderos de carácter gratuito, con ubicaciones favorables y coincidentes con los puntos de destino de los 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.

Ahora bien, una de las estrategias que la Administración Distrital ha considerado para incentivar a los ciudadanos a hacer uso de cicloparqueaderos, consiste básicamente en visibilizar las buenas prácticas de los estacionamientos que respetan las normas mediante la imposición de “Sellos de calidad”. Aunque se destaca la intención pedagógica de la medida, es necesario indicar que más allá de otorgar visibilidad a las buenas prácticas de los parqueaderos “premiados”, los efectos sobre los parqueaderos que no aplican dichas prácticas son básicamente nulos al carecer de un incentivo que responda a las dinámicas del mercado.

4.2. Impacto de las tarifas en la reducción del uso del vehículo particular.

El sentido de incrementar la oferta de los cicloparqueaderos de carácter gratuito podría verse fácilmente nublado si no existen medidas complementarias orientadas a desincentivar el uso del vehículo particular que continúa ocupando un lugar más relevante que la bicicleta en la

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

distribución modal al concentrar 14,9% de la totalidad de los viajes al día en la ciudad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019).

Adicionalmente, es necesario tener en consideración que la propuesta de garantizar gratuidad en los cicloparqueaderos de estacionamientos privados puede generar resistencia en los dueños de los negocios por el eventual incremento en la demanda del servicio prestado.


De esta manera, se considera que una solución efectiva para dicha resistencia a la propuesta inicial de ampliar la oferta gratuita de parqueaderos, es precisamente generar un incentivo que responda a las dinámicas del mercado y que contribuya a desincentivar el uso del vehículo particular. Ese incentivo, será precisamente permitir 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.

Es así como: i) se compensa la posible resistencia a la habilitación de una mayor cantidad de cupos de carácter gratuito en estacionamientos privados; ii) se amplía considerablemente la oferta de cicloparqueaderos generando ventajas significativas a los ciudadanos; y iii) se desincentiva el uso del vehículo particular. Lo anterior se encuentra respaldado en la premisa de que incrementar las tarifas de estacionamientos de los vehículos motorizados, tiene una incidencia directa en la elección del ciudadano de su modo de transporte. A continuación, se exponen las consideraciones 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:

“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 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)

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Como se puede observar, buena parte de las externalidades negativas materializadas en la actualidad en la ciudad de Bogotá, se deben precisamente a no permitir una gestión eficiente de la demanda de estacionamientos por medio de la regulación natural que ofrece el mercado con la actualización de las tarifas.

La presente iniciativa busca precisamente equilibrar las demandas de cada uno de los sectores involucrados y mitigar las externalidades negativas del uso del vehículo particular.

4.3. Consideraciones finales


A manera de conclusión, 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 cicloparqueaderos, se ha planteado 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 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. (Secretría 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 cicloparqueaderos disponible en proximidades de los lugares de trabajo de los bogotanos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

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

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1421 de 1993, el Concejo de Bogotá es competente para establecer o actualizar los lineamientos para el cobro de tarifas de estacionamientos debido a que dentro de sus atribuciones se encuentran las siguientes:


“1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.” Y “19. Dictar normas de tránsito y transporte.”

En ese sentido, se aclara que la medida se alinea con los objetivos de la ciudad de desestimar el uso del vehículo particular para ofrecer mejor calidad de vida en las condiciones de movilidad a sus ciudadanos. Adicionalmente, esta medida impacta directamente en el tránsito y transporte de los ciudadanos en la medida que modifica la estructura de servicios disponible para la elección de la modalidad de transporte en la ciudad de Bogotá.

6. Impacto Fiscal

De acuerdo a lo establecido en el artículo 7 de la ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, en todo proyecto de acuerdo que ordene gasto “...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”

No obstante, la presente iniciativa no genera costos adicionales a las finanzas del Distrito, ni afecta ningún rubro presupuestal apropiado para la vigencia fiscal 2020. Por el contrario, la medida busca ampliar la oferta de cicloparqueaderos de carácter gratuito en la ciudad por medio de la disponibilidad del sector privado sin necesidad de realizar inversiones públicas.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

7. Referencias Bibliográficas

Canal Capital. (30 de Octubre de 2019). Ciudadanos denuncian haber sido víctimas de hurto en parqueadero del estadio el Campín. *Conexión Capital*.


Portafolio. (24 de Junio de 2018). Holanda pagará más a quienes vayan al trabajo en bici. *Portafolio*.

Secretría Distrital de Movilidad. (2017). *Observatorio de Movilidad Bogotá D.C 2017*. Bogotá D.C.: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Actualización del valor máximo por minuto de los parqueaderos fuera de vía en Bogotá D.C*. Bogotá D.C: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Encuesta de Movilidad 2019. Indicadores preliminares*. Bogotá D.C.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Lineamientos y parámetros técnicos para la planeación y diseño de un Sistema de Bicicletas Compartidas en Bogotá*. Bogotá D.C: Subsecretaría de Política de Movilidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

8. Articulado

ACUERDO No ____ DE 2019

“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 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.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

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 2º: 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.

Cordialmente

RUBÉN DARÍO TORRADO PACHECO

Concejal de Bogotá D.C

Bancada del Partido de la U

Proyectó y elaboró: David Garzón Fandiño