



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO II N°. 4154 DIRECTORA: ELIAS APONTE BUSTAMANTE (E). MARZO 10 DEL AÑO 2026

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 220 DE 2026 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL NO COBRO POR LA INSTALACIÓN Y REMOCIÓN DE BLOQUEADORES PANORÁMICOS, BLOQUEADORES DE LLANTAS(CEPOS), INMOVILIZADORES VEHICULARES, ENTRE OTROS EN LAS ZONAS DE PARQUEO PAGO DEL DISTRITO CAPITAL.”

4272

PROYECTO DE ACUERDO No 220 DE 2026

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL NO COBRO POR LA INSTALACIÓN Y REMOCIÓN DE BLOQUEADORES PANORÁMICOS, BLOQUEADORES DE LLANTAS(CEPOS), INMOVILIZADORES VEHICULARES, ENTRE OTROS EN LAS ZONAS DE PARQUEO PAGO DEL DISTRITO CAPITAL.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I OBJETO DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Acuerdo tiene como objeto establecer disposiciones para el no cobro por la instalación y remoción de bloqueadores de panorámicos, bloqueadores de llantas (cepos), inmovilizadores vehiculares, entre otros, en las zonas de parqueo pago del Distrito Capital, como una medida utilizada por la Terminal de Transportes, que tiene como fin garantizar el pago del uso y goce de la zona de parqueo pago.

II SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA.

DE ORDEN CONSTITUCIONAL:

PREÁMBULO

En ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, ***invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo***, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga la siguiente

(...)

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; **facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación**; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

(...)

Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, **tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.**

(...)

Artículo 82. Es deber del Estado **velar por la protección de la integridad del espacio público** y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

(...)

Artículo 209: La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

(...)

Artículo 311: Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

DE ORDEN LEGAL:

Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”

Artículo 2.- Principios Fundamentales.

- a) **De la soberanía del pueblo:** La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. **El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes**, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.
- b) **De la intervención del Estado:** Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.
- c) **De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

(...)

Artículo 28. TASAS. Los municipios, y los distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades.

.

Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”

Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, **la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.**

(...)

Artículo 75. Estacionamiento de vehículos. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.

(...)

Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales. Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

(...)

Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

(...)

ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES. Solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

(...)

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

(...)

DE ORDEN REGLAMENTARIO:

Acuerdo Distrital 34 de 1991 Concejo de Bogotá D.C “por el cual se establece el sistema de estacionamiento autorizado en vía pública, denominado ZONAS AZULES y se autoriza la concesión del mismo.”

El cual estableció por primera vez el sistema de estacionamiento autorizado en vía pública, denominado ZONAS AZULES y se autoriza la concesión del mismo.

Decreto 109 de 1993 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. "Se reglamenta el sistema de estacionamiento autorizado en vía pública, denominado "Zonas Azules".

Artículo 2º.- La dirección, programación y operación del sistema a que se refiere el artículo anterior estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá.

(...)

Artículo 9º.- La remuneración del concesionario corresponderá a la suma que resulte de la diferencia entre el recaudo total por la venta de servicios, y los gastos de operación y mantenimiento de los espacios y aportes al Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT.

(...)

Artículo 13º.- La Secretaría de Tránsito y Transporte supervisará y controlará la administración y operación del sistema de estacionamiento por conducto de la División de Parqueo y Estacionamiento de la Unidad de Vigilancia.

Decreto Distrital 190 de 2004 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003"

(...)

Artículo 198. Zonas de estacionamiento en vía.

Las zonas de estacionamiento en vía no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos para los particulares que por delegación de la Secretaría de Tránsito y Transporte reciban autorización temporal para recaudar los cobros por el estacionamiento vehicular.

Será prioridad de la administración dotar a la ciudad con estacionamientos fuera de la vía y en la vía. Los estacionamientos fuera de la vía pública podrán ser construidos directamente por la Administración Distrital o por intermedio de concesionarios o contratistas.

Parágrafo: El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), hará los diseños técnicos de ingeniería y contratará la construcción de esta infraestructura dentro de un término no superior a cinco años.

Acuerdo Distrital 695 de 2017 "Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones"

(...)

Artículo 2. Definiciones. Para efectos del presente Acuerdo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Estacionamiento en vía. Servicio prestado en Zonas habilitadas por la Administración Distrital en las que se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito Capital a cambio del pago del valor autorizado por el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y adoptada en el presente Acuerdo.

(...)

Artículo 3. Sistema Inteligente de Estacionamientos. Créase el Sistema Inteligente de Estacionamientos públicos como el conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de estacionamientos de uso público, en vía, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking.

(...)

Parágrafo 2. La Secretaría Distrital de Movilidad liderará estrategias de cultura ciudadana para el Sistema Inteligente de Estacionamientos, por medio de las cuales se generarán acciones de respeto, cumplimiento, apropiación y pertenencia hacia los espacios e instrumentos a través de los cuales se implemente este sistema.

DECRETO 519 DE 2019 "Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones."

(...)

Artículo 2. Definiciones. Para efectos del presente Decreto se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

2.2 Zonas de estacionamiento en vía pública: Para efectos del presente decreto, son las zonas homogéneas donde se presta el servicio de estacionamiento en vía, definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).

(...)

2.3 Segmento vial habilitado o autorizado para estacionamiento: Sección o tramo de la vía pública autorizado por la Secretaría Distrital de Movilidad para el uso temporal del estacionamiento en vía pública de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 4. Administración, operación, control y explotación. La Secretaría Distrital de Movilidad autorizará al operador para ejecutar la administración, operación, control y explotación de las áreas de implementación y segmentos viales habilitados o autorizados para estacionamiento ubicados dentro de las zonas de estacionamiento en vía pública.

(...)

Artículo 6. Obligatoriedad del pago de la tasa por el derecho de estacionamiento en vías públicas. Por la prestación del servicio de estacionamiento en vía pública, dentro de los horarios establecidos para su operación, los usuarios deberán pagar el valor correspondiente al tiempo de estacionamiento del vehículo en la vía pública, de conformidad con las tarifas vigentes.

(...)

Artículo 9. Medios de pago. El pago por el estacionamiento en vía se realizará de manera anticipada a través de, entre otros, sistemas prepagos, pago en efectivo, aplicaciones móviles, dispositivos electrónicos disponibles en el espacio público o en el área de influencia de los segmentos viales habilitados para estacionamiento en vía pública, o mediante cualquier otro sistema tecnológico, los cuales podrán ser implementados progresivamente.

III. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

LA NATURALEZA DE CREAR LAS ZONAS DE PARQUEO PAGO EN BOGOTÁ D.C.

Las zonas de parqueo pago fueron planteadas por primera vez en el acuerdo 34 de 1991 a las cuales se les denominó “zonas azules”, norma que fue posteriormente derogada por el Acuerdo Distrital 695 de 2017, la cual fue reglamentada por los Decretos Distritales 519 de 2019 y 379 de 2021.

La naturaleza de crear dichos estacionamientos es planteada dentro del proyecto de acuerdo 499 de 2017 de la entonces administración de Enrique Peñalosa, el cual indicó la necesidad de crear estacionamientos fuera de vía por las siguientes razones:

*“La **organización del uso del espacio público** y específicamente de la infraestructura vial, requiere implementar herramientas que contribuyan a minimizar la congestión derivada del estacionamiento irregular en vía; por ende establecer zonas de estacionamiento regulado es útil no sólo para atender el déficit de estacionamiento, que en efecto existe en algunas UPZ de Bogotá, sino también para contribuir a la reducción de este uso a través de implementación de tarifas y esquemas de control y fiscalización efectivos; **además de, indirectamente, promover una cultura del uso de estacionamiento fuera de vía** y de los sistemas sostenibles de transporte.”* (Concejo de Bogotá, 2017)

Fíjese que la finalidad de crear las zonas de parqueo pago es organizar la utilización del espacio público en la ciudad, así como promover el uso del estacionamiento fuera de vía, condición que ha venido disminuyendo con la imposición del cepo, como se evidenciará más adelante.

Ahora bien, tras varios procesos de licitación declarados desiertos, la Secretaría Distrital de Movilidad indicó que la mejor opción era que la Terminal de Transportes S.A. fuera el operador y la entidad encargada de llevar a cabo el proyecto; es así que en 2021 se suscribió entre las mencionadas entidades el contrato Interadministrativo **No. 2021-2740**, que tiene por objeto ***“Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del Anexo 1.”*** (Negrillas fuera de texto)

En los 4 años de funcionamiento del proyecto se han instalado **17 áreas** de implementación, con **9.821 cupos** para motos y automóviles en **13 localidades** de Bogotá, siendo uno de los proyectos innovadores para la organización y aprovechamiento del espacio público. (Ginna R. Sánchez,2025)

De este modo, los conductores de la ciudad pueden utilizar las zonas de parqueo pago, realizando el pago anticipado de **fracciones de 10 minutos** autónomamente o con apoyo de los trabajadores denominados facilitadores, quienes acompañan el proceso de pagar mediante las diferentes aplicaciones móviles como ZPP Bogotá, Flypass y Gopass, tal como se puede evidenciar en el siguiente esquema.



(Zona de Parqueo Pago,2025)

Si el conductor que estacionó en la zona de parqueo pago no realiza el pago anticipado o no amplía el tiempo de uso de la zona de parqueo pago, podría verse sancionado mediante la inmovilización realizada con el cepo, el cual es un cobro adicional sin fundamento y justificaciones claras, como se explicará en el siguiente apartado.

LA FALTA DE CLARIDAD EN LOS FUNDAMENTOS Y JUSTIFICACIONES PARA LA IMPOSICIÓN DEL CEPO EN LAS ZONAS DE PARQUEO PAGO.

El Contrato Interadministrativo No. 2021-2740 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transportes tiene por objeto *“Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del Anexo 1.”* Su cláusula 4 estipula las obligaciones específicas que debe cumplir la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar dicho contrato:

“Cláusula 4 OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA TERMINAL: Sin perjuicio de las obligaciones contenidas en la CLÁUSULA 3 del Contrato, la Terminal se obliga a:

(...)

p) **Elaborar el Contrato usuario – operador** Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía de conformidad con lo establecido en la CLÁUSULA 12, el cual deberá estar disponible para consulta y descarga en diferentes canales y como mínimo en la página web de la Terminal (o del proyecto), antes y durante la Operación del Área de Implementación.

En vista de la obligación estipulada en el Contrato Interadministrativo No. 2021-2740, la Terminal de Transportes argumenta que realizó el contrato usuario-operador, donde se estipuló en el numeral 12 el derecho de retención que tiene la Terminal de Transportes S.A.

“12. Derecho de retención.

a) Al momento de estacionar el vehículo, el Usuario autoriza irrevocablemente a la Terminal de Transporte S.A. a ejercer el derecho de retención sobre el vehículo dejado en el espacio de estacionamiento en vía pública, en las siguientes situaciones:

i. Cuando el Usuario no pague anticipadamente la tarifa por derecho de uso del estacionamiento.

ii. Cuando la Terminal de Transporte S.A. verifique que el Usuario haya retirado su vehículo sin el pago de la tarifa y tenga una deuda pendiente por pagar.

iii. Cuando el Usuario permanezca más del tiempo pagado en el espacio de estacionamiento, sin haber pagado de manera anticipada el tiempo adicional durante el cual utilizará el espacio.

iv. Cuando el Usuario utilice el espacio de estacionamiento en vía pública ocupado, para fines diferentes a los previstos en el Acuerdo Distrital 695 de 2017, el Decreto Distrital 519 de 2019, el Decreto Distrital 379 de 2021 y las normas que los modifiquen, derroquen o sustituyan.

- b) *El derecho de retención que tiene la Terminal de Transporte S.A. sobre los vehículos que se encuentren estacionados en vía pública, consiste, de manera no exclusiva, en ejecutar cualquiera de las siguientes acciones: **el uso de bloqueadores de panorámicos, el uso de bloqueadores de llantas, el uso de inmovilizadores vehiculares, entre otros.***
- c) *Las acciones a las que hace referencia el literal anterior, podrán ser implementadas por la Terminal de Transporte S.A. **hasta el momento en que el Usuario realice el pago del monto de la tarifa que se haya generado**, durante la permanencia del vehículo dentro del horario de operación.*
- d) ***La remoción de las medidas implementadas por la Terminal de Transporte S.A., únicamente serán ejecutadas durante el horario de operación del servicio de estacionamiento en vía pública,** de conformidad con lo previsto en la sección Horarios de operación del estacionamiento en vía de este contrato, previa verificación del pago por el Usuario, del valor total que adeude a la Terminal de Transporte S.A. en virtud del estacionamiento en el espacio público.*
- e) *Adicionalmente, **el Usuario deberá realizar el pago del valor que determine la Terminal de Transporte S.A., para el retiro de las medidas implementadas para el ejercicio del derecho de retención.** El valor económico relacionado en el presente literal podrá ser consultado por la ciudadanía en la página web del Proyecto (www.zonadeparqueopago.gov.co).” (Subrayado y negrillas fuera de texto)*

De acuerdo con lo descrito anteriormente, se concluye que cuando el conductor estaciona su vehículo en una de las zonas de parqueo pago, autoriza a la Terminal de Transportes a ejercer su derecho de retención, mediante el bloqueador de llantas, conocido comúnmente como cepo, el cual no es retirado hasta que pague el tiempo adeudado y la remoción del bloqueador de llantas (cepo) que hoy cuenta con un valor de **\$120.000** para carro y **\$90.000** para motocicletas.

Claro está que el cepo se instala por las conductas descritas en el numeral 12 literal a, las cuales enuncian:

- i. Cuando el Usuario no pague anticipadamente la tarifa por derecho de uso del estacionamiento.***
- ii. Cuando la Terminal de Transporte S.A. verifique que el Usuario haya retirado su vehículo sin el pago de la tarifa y tenga una deuda pendiente por pagar.***
- iii. Cuando el Usuario permanezca más del tiempo pagado en el espacio de estacionamiento, sin haber pagado de manera anticipada el tiempo adicional durante el cual utilizará el espacio.***

De esta manera, la Terminal de Transportes fundamenta la instalación del cepo en las zonas de parqueo pago de la ciudad, con base en el contrato interadministrativo que estipuló como obligación la elaboración del contrato usuario-operador, el cual, a su vez, estipuló el derecho de retención.

No obstante, ni el contrato interadministrativo No. 2021-274, ni el Acuerdo Distrital 695 de 2017, ni los Decretos reglamentarios, estipularon el cobro por el retiro o la instalación de bloqueadores que garanticen el recaudo de la operación.

Si bien se estipuló en el literal p de la cláusula No 4 que la Terminal de Transportes tiene la obligación de elaborar el contrato usuario-operador, esto no autorizaba a la Terminal de Transportes a estipular condiciones de cobro adicionales a las estipuladas en el contrato interadministrativo suscrito con la Secretaría Distrital de Movilidad.

Si el fin de instalar el cepo es evitar la evasión y garantizar el pago por el uso de la zona de parqueo pago, no se debería disponer de un cobro adicional como es la remoción del bloqueador de llantas (cepos), puesto que, como se explicó, el fin principal de las zonas de parqueo pago es el uso adecuado del espacio público y fomentar la utilización de estos estacionamientos en la vía.

EL INCREMENTO DE LA IMPOSICIÓN DEL CEPO Y LA INCONFORMIDAD POR PARTE DE LA CIUDADANÍA CON ESTA MEDIDA.

En los primeros 4 años de implementación de las zonas de parqueo, se ha venido evidenciando un aumento constante en la imposición de cepos, ejemplo claro de esto es que en 2023 se pasó de **10.927** cepos impuestos a **23.625 cepos**, en 2024 un aumento del **116%**. Si bien en 2025 el aumento en la imposición de cepos fue del **1%**, se evidencia un incremento constante en la imposición de esta medida a lo largo del tiempo.

Año	Numero de Cepos	Recaudo generado	Incremento
2021	120	\$8.820.000	
2022	8.826	\$752.886.000	7255,0%
2023	10.927	\$1.043.124.000	23,8%
2024	23.625	\$2.425.191.700	116,2%
2025	23.860	\$2.706.035.750	1%

(Elaboración con base en respuesta a proposición 287 de 2024, proposición 203 de 2026, respuesta a petición TTSA20250040027721)

En esa línea, el cobro por la remoción del cepo ha representado entre el **6%** y el **11%** del recaudo generado por las zonas de parqueo pago, siendo cada vez más notorio el incremento del porcentaje de recaudo generado por dicho concepto:

Año	Recaudo	Recaudo por cepo	Porcentaje
2021	\$128.539.600	\$8.820.000	6,8&%
2022	\$9.173.305.988	\$752.886.000	8,21%
2023	\$10.196.940.756	\$1.043.124.000	10,23%
2024	\$17.274.357.378	\$2.425.191.700	14,04%
2025	\$23.116.784.500	\$2.706.035.750	11.71%

(Elaboración con base en respuesta a proposición 287 de 2024, proposición 203 de 2026, respuesta a petición TTSA20250040027721)

Por otra parte, así como se ha incrementado el uso de estos dispositivos en las zonas de parqueo pago, también se han incrementado las inconformidades, peticiones, quejas y reclamos por la imposición de estos dispositivos, mientras que en 2024 se recibieron **895 inconformidades por la imposición de cepos**, en 2025 se recibieron **1.194** inconformidades por la imposición de cepos, un aumento del **33,4%**.

Año	No cepos
2024	895
2025	1.194

(Elaboración con base a respuesta a petición TTSA20250040079441 y TTSA 20260040009571)

CONCLUSIÓN.

No habiendo claridad y certeza del fundamento jurídico del cual hoy la Terminal de Transportes cobra la instalación y remoción de los cepos en las zonas de parqueo pago y con base en el incremento de peticiones, quejas y reclamos por el cobro de la instalación y remoción del bloqueador de llantas, se hace necesario actualizar y atender las inconformidades que presenta la ciudadanía, mediante la presente iniciativa que prohíbe el cobro por la instalación y remoción de bloqueadores de panorámicos, el uso de bloqueadores de llantas (cepos), el uso de inmovilizadores vehiculares, entre otros, con el fin de que se promueva el estacionamiento en vía y aprovechar el espacio público de una manera eficiente.

Relación con el Plan Distrital de Desarrollo.

La presente iniciativa tiene correlación directa con el **"Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura"** que pretende generar confianza y cercanía con la presente administración distrital, así como que la ciudadanía tenga satisfacción de los servicios que presta la administración distrital.

El modelo de gobernanza de la actual administración distrital tiene como principio encaminar las actuaciones de esta a la satisfacción de los intereses y necesidades de la ciudadanía, en este caso, los usuarios que utilizan las zonas de parqueo pago.

Así lo estableció en su **artículo 15 con el objetivo estratégico “Bogotá Confía En Su Gobierno”** cuando indicó que uno de los propósitos de la vigente administración distrital es tener un gobierno que atienda las necesidades, **garantice los derechos de las personas y brinde un servicio amable, ágil y oportuno en todo el territorio, propendiendo fortalecer la confianza entre el Gobierno** y la ciudadanía que habita Bogotá y transita por ella. (Acuerdo 927 de 2024)

El **objetivo estratégico “Bogotá Confía En Su Gobierno”** pretende que se promueva la integridad, la transparencia, la eficiencia y el orgullo de colaboradoras, colaboradores, sus servidoras y servidores públicos. Este gran proceso irá acompañado con transformación digital e innovación pública para brindar mejores servicios a la ciudadanía. (Acuerdo 927 de 2024)

En esa línea se fijó como propósito 3 del objetivo el apoyo en la tecnología para mejorar la prestación del servicio de manera eficiente y ágil, requiriendo procesos de apropiación y adaptación de la tecnología y la información a través de la modernización de la infraestructura tecnológica e informática. (Artículo 15 Acuerdo 927 de 2024)

El programa 39 Camino hacia una democracia deliberativa con un gobierno cercano a la gente y con participación ciudadana. Estableció como elemento esencial **tener un alto nivel de excelencia en la prestación de servicios a la ciudadanía que responda a sus expectativas y, en especial, a sus requerimientos y necesidades concretas en el territorio;** incentivando su corresponsabilidad en la búsqueda de soluciones a las problemáticas cotidianas, para mejorar las condiciones de vida de todas y todos. (Artículo 16, numeral 16,8 Acuerdo 927 de 2024)

IV. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

En cuanto a la competencia que tiene el Concejo de Bogotá para aprobar esta iniciativa, esta se ampara en el Decreto Ley 1421 de 1993, que establece al Concejo de Bogotá como la suprema autoridad del Distrito Capital y habilitado para dictar este tipo de normas:

Decreto Ley 1421 de 1993

ARTICULO 3o. OBJETO. *El presente estatuto político, administrativo y fiscal tiene por objeto dotar al Distrito Capital de los instrumentos que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; promover el desarrollo integral de su territorio; y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.*

Las disposiciones del presente estatuto prevalecen sobre las normas legales de carácter general vigentes para las demás entidades territoriales.

Artículo 12: *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*

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

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

Como también se fundamenta en el artículo 313 de la 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.”

V. IMPACTO FISCAL

Como lo establece el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, es obligatorio esclarecer el impacto fiscal que tienen las normas sobre las finanzas públicas, lo que significa medir la carga fiscal que estas pueden tener tanto en el presupuesto anual y en el Marco Fiscal de mediano plazo que deben observar las diferentes entidades del Estado. Ahora bien, esto no significa que los instrumentos normativos que pueda aprobar el Concejo de Bogotá estén limitados por este hecho, pues como lo aclara la Sentencia C-911 de 2007, el impacto fiscal no se puede convertir en una limitación absoluta para que las corporaciones públicas cumplan con sus funciones legislativas o de orden normativo. En este sentido, la sentencia establece:

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.

(...) 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.

Ahora bien, teniendo en cuenta el objeto del proyecto y cómo este se alcanzará, se considera que **no se genera impacto fiscal** y los recursos con los que cuentan las entidades del nivel central y descentralizado del Distrito son suficientes para su puesta en marcha, en vista de que es un proyecto que se sustenta de recursos generados por la utilización del espacio público.

VI. CONCLUSIÓN

En mérito de lo expuesto y de conformidad con el Capítulo IX del Acuerdo 741 de 2019, nos permitimos presentar a su consideración el presente proyecto de acuerdo, para su trámite y aprobación.

Respetuosamente,

Edison Julian Forero Castelblanco
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO No 220 DE 2026**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL NO COBRO POR LA INSTALACIÓN Y REMOCIÓN DE BLOQUEADORES PANORÁMICOS, BLOQUEADORES DE LLANTAS (CEPOS), INMOVILIZADORES VEHICULARES, ENTRE OTROS EN LAS ZONAS DE PARQUEO PAGO DEL DISTRITO CAPITAL.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren el numeral 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. Objeto: El presente Acuerdo tiene por objeto dictar lineamientos para el no cobro por la instalación y remoción de bloqueadores panorámicos, bloqueadores de llantas (cepos), inmovilizadores vehiculares, entre otros, en las zonas de parqueo pago del Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. Lineamientos: La administración distrital tendrá en cuenta los siguientes lineamientos cuando se instalan o remueven los bloqueadores panorámicos, bloqueadores de llantas (cepos), inmovilizadores vehiculares, entre otros, en las zonas de parqueo pago del Distrito Capital.

1. La instalación y remoción de los bloqueadores panorámicos, bloqueadores de llantas (cepos), inmovilizadores vehiculares, entre otros, no serán cobradas en las zonas de parqueo pago del Distrito Capital.
2. La remoción de los bloqueadores panorámicos, bloqueadores de llantas (cepos), inmovilizadores vehiculares, entre otros, se realizará únicamente cuando el usuario pague el tiempo que adeuda por usar el estacionamiento en las zonas de parqueo pago, no se cobrará ningún concepto adicional para su remoción.
3. Los operadores que sirvan de apoyo para el pago y funcionamiento del estacionamiento en las zonas de parqueo pago, deberán informar al usuario las condiciones de estacionarse en las zonas de parqueo pago, así como las consecuencias por evadir el pago del estacionamiento.

ARTÍCULO 3. CORRESPONSABILIDAD: La Secretaría Distrital de Movilidad, la Terminal de Transportes S.A de Bogotá y las demás entidades involucradas en la planeación, ejecución y dirección de las zonas de parqueo pago propenderán entre la ciudadanía, colaboradores del proyecto y las empresas de intermediación tecnológica y sus aliados, la buena prestación del servicio y garantías a los derechos de los consumidores y usuarios del proyecto zonas de parqueo pago.

ARTÍCULO 4. IMPLEMENTACIÓN Y REGLAMENTACIÓN. La Administración Distrital contará con un plazo máximo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, para implementar y reglamentar los lineamientos señalados.

ARTÍCULO 5. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

BIBLIOGRAFÍA

- Concejo de Bogotá (2017) Proyecto de Acuerdo Distrital 494 de 2017 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=140802>

- Ginna R. Sánchez, (2025) “*Zona de Parqueo Pago llega a seis millones de usos en Bogotá, mi Ciudad, mi Casa.*”

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-en-bogota-zona-de-parqueo-pago-llega-6-millones-de-usos#:~:text=Desde%20su%20entrada%20en%20operaci%C3%B3n,Terminal%20de%20Transporte%20de%20Bogot%C3%A1.&text=%E2%80%9CAtualmente%20el%20proceso%20de%20pago,las%20fallas%E2%80%9D%2C%20agreg%C3%B3%20Gonz%C3%A1lez.>

- Terminal de Transportes (2024) Respuesta derecho de petición, RAD TTSA No.20240040025971
- Terminal de Transportes (2024) Respuesta proposición no 287 de 2024, Concejo de Bogotá.
- Terminal de Transportes (2025) Respuesta derecho de petición, RAD TTSA No.20250040027721