**Cobro de estacionamientos. Legislación comparada**

De las legislaciones revisadas, solo tres disponen de normas especiales destinadas a normar de manera especial los mecanismos de cobro por los servicios de estacionamiento, sea que este constituya un servicio principal o sea un servicio accesorio a otro. Todos los casos que regulan especialmente la materia, son productos de impulsos regulatorios relativamente recientes, de ello da cuenta el caso de Panamá, que aprobó hace unos meses una ley destinada a regular el cobro de estacionamientos asociados a centros comerciales y otros servicios, y que posteriormente fuera vetada por el Presidente de ese país.

Salvo el caso de Argentina, el principal elemento común a estas legislaciones, está constituido por la obligación de fijar la tarifa o precio por minuto de estacionamiento, sin posibilidad de redondear a unidades de tiempo no efectivamente utilizadas.

Ahora, respecto de aquellas legislaciones donde no se ha dispuesto de reglas especiales para normar el servicio, rige la ley del contrato, existiendo, por ende, libertad para la fijación tanto de tarifas como de mecanismos de cobro. No obstante ello, en Alemania y Reino Unido existe la posibilidad de reclamar por abusos en estos servicios, derivados, principalmente, por el cobro de multas excesivas.

En lo que se refiere al régimen de cobro de servicios de estacionamientos ubicados en la vía pública, las reglas de fijación de tarifas y mecanismos de cobro queda entregada, principalmente, a los gobiernos locales que administran los espacios públicos donde se ubican los estacionamientos. Del análisis de estas legislaciones, se evidencia una gran variedad de sistemas de cobro y un régimen de tarifas diferenciado, basado en horarios, sectores (más o menos saturados), la relación del sujeto con el espacio (residente o visitante, por ejemplo) e incluso las actividades esporádicas que se realicen en una zona determinada.

**Tabla de contenido**

Introducción

I. Régimen de cobro servicios de estacionamiento como servicio accesorio 2

1. Legislaciones que no regulan especialmente la materia 2

2. Legislaciones que regulan especialmente la materia 4

II. Parámetros de cobro estacionamientos en la vía pública 8

1. Alemania 8

2. Reino Unido 9

3. Bélgica 10

4. Australia 12

5. Argentina (Buenos Aires) 12

**Introducción**

Se revisa el régimen de cobro de servicios de estacionamientos en la legislación extranjera. El análisis se ha dividido en dos temas: por una parte se analiza el régimen o parámetros de cobros por servicios de estacionamientos privados, sea que constituyen o no un servicio principal o accesorio; y por otra, las reglas de cobro por uso de estacionamientos ubicados en la vía pública.

La revisión del primer marco temático se efectúa diferenciando entre aquellas legislaciones con normas especialmente destinadas a regular esta clase de servicio, principalmente en lo referido a su tarifa y mecanismos de cobro; y aquellas que no disponiendo de cuerpos normativos especiales, se rigen por el Derecho Común.

La elección de los países se efectuó en consideración al acceso a la información pública legislativa sobre la materia objeto del presente informe.

El presente documento ha sido elaborado a solicitud de la Comisión de Economía del Senado, bajo sus orientaciones y particulares requerimientos. Por consiguiente el tema que aborda y sus contenidos están delimitados por los parámetros de análisis acordados y por el plazo de entrega convenido. No es un documento académico y se enmarca en los criterios de neutralidad, pertinencia, síntesis y oportunidad en su entrega.

# Régimen de cobro servicios de estacionamiento como servicio accesorio

En cuanto a este ámbito regulatorio, de las legislaciones revisadas, se distingue entre aquellas que no disponen de normas destinadas a regular especialmente los servicios de estacionamiento, ya sea como servicio principal o accesorio, rigiéndose por tanto por el Derecho Común y las expresiones de la autonomía de la voluntad, como por la ley del contrato (1); y aquellas legislaciones que han dispuesto normas o, incluso, cuerpos normativos especiales destinados a normar elementos específicos de este servicio, como condiciones de uso y cobro (2). Se consideró también en este último grupo a aquellas legislaciones que se encuentran discutiendo legislativamente propuestas regulatorias al respecto.

## Legislaciones que no regulan especialmente la materia

* 1. **Alemania**

La utilización y el cobro de estacionamientos en suelo privado no están regulados por ley. Los propietarios pueden establecer, por tanto, el régimen de cobro y condiciones de uso que estimen adecuados dentro de los límites del derecho común.

Lo anterior, se ha visto confirmado con una serie de fallos de tribunales superiores de justicia que han reconocido las diversas facultades de los propietarios de espacios de estacionamientos, independiente de si estos son accesorios a un centro comercial o son un servicio principal. Ejemplo de ello es el fallo de la Corte Suprema alemana que consideró legal remolcar un vehículo mal estacionado a costo del dueño, desde un estacionamiento de supermercado[[1]](#footnote-1). El fundamento de la corte fue que estacionar un vehículo infringiendo las reglas establecidas por el propietario (el supermercado) era un caso de intrusión sin justificación, de acuerdo al Párrafo 826 del Código Civil alemán (*verbotene Eigenmacht*), y que el propietario (respectivamente su sub-contratante encargado de la administración del estacionamiento) tenía el derecho de hacer remolcar el vehículo a costo del propietario[[2]](#footnote-2).

* 1. **Reino Unido**

Al igual que en Alemania, el estacionamiento como servicio accesorio de un establecimiento privado se rige por el derecho civil y se aplica la ley del contrato. Lo anterior, faculta a los propietarios de espacios de estacionamiento para fijar las reglas de uso y cobro que estimen pertinentes, pudiendo, por ejemplo, cobrar un tipo de multa convencional en caso de que las reglas establecidas (y comunicadas claramente al cliente, por ejemplo mediante carteles) no son cumplidas.

Sin perjuicio de lo anterior, se han dispuestos instancias de reclamo por eventuales abusos por parte de los proveedores de los servicios. Así, la ley dispuso el establecimiento de una autoridad de apelación, llamada la *Parking on Private Land Appeals* (POPLA)[[3]](#footnote-3), que faculta a las personas que estiman que se les ha otorgado injustificadamente una multa convencional por estacionamiento en un terreno privado, apelar de la misma ante esta entidad.

En el ámbito de la autoregulación,[[4]](#footnote-4) tratándose de estacionamientos que están en propiedad de, o administrados por, miembros de una asociación de comercio acreditada, como por ejemplo la Asociación Británica de Estacionamientos (*British Parking Association, BPA*) o el Comité Independiente de Estacionamientos (*Independent Parking Committee, IPC*), se han establecido códigos de buenas prácticas que regulan el ejercicio de la actividad. Un ejemplo, es el dispuesto por la BPA[[5]](#footnote-5), que obliga -en lo referente a condiciones de cobro por el servicio- a los proveedores acreditados a:

* Otorgar un “periodo de gracia”, durante el cual no tiene que pagar el usuario ni se le puede multar, y que permite decidir al conductor si quiere estacionarse o no.
* Fijar multas convencionales “razonables” y comercialmente justificables. En general, no deben superar las £100. Se debe ofrecer un descuento de al menos 40% para el pago de la multa dentro de los primeros 14 días;
* Disponer de procedimientos claros, eficientes y equitativos para tratar con cualquier preocupación de los clientes.
	1. **Bélgica**

El estacionamiento como servicio accesorio de un establecimiento privado se rige por el derecho civil y se aplican las reglas del contrato. Por ende, tienen libertad los propietarios de espacios de estacionamiento para establecer el régimen de uso y cobro que estimen pertinente[[6]](#footnote-6).

Cabe tener presente, sin embargo, que en Bélgica existe la particularidad de que se considera como “vía pública” todo lo que está abiertamente accesible al (tránsito) público (como un estacionamiento, por ejemplo), salvo si un terreno privado está claramente marcado como tal. En caso de ser considerado como vía publica, se aplican las reglas de estacionamiento de la vía pública y la policía tiene la competencia para fiscalizar[[7]](#footnote-7).

* 1. **Australia**

En Australia, el estacionamiento en suelo privado está sujeto a las reglas del derecho civil (derecho del contrato). Los proveedores están, dentro de los límites de la ley, libres de regular el uso de sus estacionamientos. Sin embargo, se ha informado que determinadas prácticas de algunos operadores han sido consideradas abusivas, como por ejemplo: las condiciones de estacionamiento no han sido claramente indicadas, se ha exigido la exposición de un ticket de estacionamiento hasta para periodos gratuitos, y se han cobrado multas excesivas. Se ha generado una oposición contra dichas prácticas.

Las autoridades de *New South Wales*, por ejemplo, han tratado de oponerse a las órdenes judiciales de comunicar los nombres de los dueños de vehículos en base a la placa, pero sin éxito. Las mismas autoridades recomiendan a los ciudadanos no pagar las “multas” impuestas por ciertos dueños de estacionamientos, pero interponer un recurso con el tribunal de consumidores (procedimiento gratuito).

Por su parte, en la provincia de *Victoria*, se han dictado nuevas normas (en el *Fair Trading Act*) que prohíben que las multas convencionales (de derecho del contrato) emitidas por las empresas privadas tengan la misma forma que (o sean confundibles con) las multas oficiales del gobierno[[8]](#footnote-8).

## Legislaciones que regulan especialmente la materia

**a. España**

A nivel nacional, España desde el año 2002 dispone de un texto normativo especialmente destinado a normar los servicios de estacionamientos. Se trata de la Ley Nº 40/2002, “reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos”[[9]](#footnote-9).

El ámbito de su aplicación fue ampliado el año 2006, de modo de incluir los estacionamientos denominados “rotativos”, que se encuentran asociados a establecimientos comerciales u otros servicios principales. En virtud de tal modificación, hoy este cuerpo normativo rige los siguientes servicios de estacionamiento[[10]](#footnote-10):

* Estacionamiento con reserva de plaza en el que el titular del estacionamiento se obliga a mantener durante todo el período de tiempo pactado una plaza a disposición plena del usuario; y
* Estacionamiento rotatorio, en el que el titular del estacionamiento se obliga a facilitar una plaza por un periodo de tiempo variable, no prefijado.

Se excluyen expresamente de su aplicación, los estacionamientos en las denominadas “zonas de estacionamiento regulado o en la vía pública” y los estacionamientos no retribuidos directa o indirectamente[[11]](#footnote-11).

La citada ley, aplicable, como se dijo, a estacionamientos asociados a centros comerciales, tiendas y servicios, dispone de las siguientes reglas relacionadas especialmente con el cobro del servicio en estacionamientos rotatorios[[12]](#footnote-12):

* En la modalidad de estacionamiento rotatorio el precio sólo puede fijarse por minuto de estacionamiento, sin posibilidad de redondeos a unidades de tiempo no efectivamente consumidas o utilizadas;
* El proveedor del servicio debe entregar al usuario en formato papel o en cualquier otro soporte duradero que permita su conservación, incluidos los soportes que permitan el acceso a registros telemáticos o electrónicos, un justificante o resguardo del aparcamiento, que de cuenta del estacionamiento rotatorio, además, el día, hora y minuto de entrada.

**b. Panamá**

La Ley Nº 45 de 2007[[13]](#footnote-13) que dicta normas sobre protección al consumidor y defensa

de la competencia dispone de normas expresamente destinadas a regular los servicios de estacionamientos en el ámbito de las relaciones de consumo.

El ámbito de aplicación de estas normas sólo afecta a los servicios de alquiler de estacionamientos, sin distinguir entre servicios rotatorios o aquellos por días o periodos más largos de tiempo.

Al respecto, la citada ley fija las siguientes reglas para estacionamientos asociados a servicios principales[[14]](#footnote-14):

* Obligación del proveedor de anunciar el precio y condiciones del servicio mediante un letrero de 1,2 por 2,4 metros y con letras reflectoras de veinte centímetros como mínimo, ubicado en lugar visible;
* Cuando el servicio de estacionamiento no ofrezca periodos gratuitos de uso, cobrando por el 100% del tiempo utilizado, el citado letrero debe señalar que el local "no ofrece servicio de estacionamiento gratuito a sus clientes"; anunciando las tarifas y condiciones del servicio.
* No se permite el cobro por fracción o “redondeo” al alza, cuando el titular del estacionamiento se obliga a facilitar una plaza de estacionamiento por periodo de tiempo variable, no prefijado, debiendo fijarse el precio por minuto de estacionamiento.

Se discutió en la Asamblea de Panamá, un proyecto que modificaba la citada ley, en orden a dictar medidas sobre el “derecho de los consumidores al uso de estacionamientos en locales y centros comerciales[[15]](#footnote-15)”

La citada iniciativa pretendía incorporar la obligación de los propietarios o administradores de los locales o centros comerciales de proveer gratuitamente el servicio de estacionamientos a sus consumidores hasta un máximo de tres horas.

De acuerdo al texto del proyecto de ley tenido a la vista, para obtener el beneficio, el consumidor debía presentar la factura de la compra realizada o la constancia del local visitado, en caso de no haber podido realizar la compra o adquirido el bien.

Por su parte, las clínicas y hospitales, debían otorgar un período no inferior a dos horas de uso para los pacientes y no inferior a una hora para los visitantes.

Finalmente, en las plazas o centros comerciales en las que existan instituciones públicas, los usuarios tenían igual beneficio, para lo cual deben presentar un *ticket* timbrado por la institución donde realizó el o los trámites.

No obstante haber sido aprobado dicho proyecto de ley por la Asamblea de Panamá, en marzo pasado, el Presidente de la Nación, hizo uso de la facultad de veto, argumentando que el “proyecto de ley desestimula la construcción de más estacionamientos en locales comerciales, adicionales a los exigidos por los reglamentos”. Asimismo estimó que la iniciativa aprobada no dispone de “las reglas para facilitar otras formas de acceso que beneficien a ciudadanos sin automóvil."[[16]](#footnote-16)

**c. Argentina (Provincia de Buenos Aires)**

**Argentina no tiene una regulación federal pero a nivel provincial se encuentra la ley de exhibición y publicidad de precios en la ciudad de Buenos Aires**[[17]](#footnote-17) **que establece una serie de reglas referidas a servicios de estacionamiento en garajes y playas de estacionamiento. Entre otras materias, la l**ey establece las modalidades de fijación de tarifa[[18]](#footnote-18) para los establecimientos que presten servicio de estacionamiento, ya sea por hora o por la modalidad de estadía, por períodos no mayores de 24 horas. Al efecto se obliga a los proveedores del servicio a fijar una tarifa que corresponda al tiempo horario en que el usuario utiliza el servicio prestado considerando las siguientes reglas:

* Se fijará la tarifa por estadía diaria completa de acuerdo con el horario de atención al público. Sobre el monto de la tarifa, razonablemente, se fijará un precio para períodos menores u ocupación que se computa por el tiempo horario y/o sus fracciones.
* Cuando el tiempo de ocupación fuere inferior a la primera media hora, se cobrará la mitad de la tarifa establecida para una hora de estacionamiento.
Superada dicha fracción de tiempo y hasta la primera hora de ocupación, se cobrará la tarifa equivalente a una hora de estacionamiento.
Pasada la primera hora, se computarán las fracciones en lapsos no superiores a 10 minutos, cuya tarifa en ningún caso podrá superar la sexta parte del precio por hora de estacionamiento.
* El período de tiempo a cobrar por el responsable del estacionamiento resultará de las impresiones efectuadas mediante el uso de computadoras y/u otros sistemas similares, o anotaciones manuales, insertadas en las correspondientes tarjetas de estacionamiento, constando el horario de ingreso y egreso del vehículo. Si el usuario así lo requiriese, se hará constar en el comprobante respectivo el número de dominio del vehículo.
* En caso de pérdida del *ticket* o talón de estacionamiento por parte del usuario, el responsable del estacionamiento está obligado a consultar sus registros para determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio a los efectos de hacer efectivo el cobro por tal concepto, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor. Ante el extravío del *ticket*, el responsable del establecimiento constatará la identidad del usuario y el dominio del vehículo.
* El usuario podrá pagar la tarifa conforme a lo establecido por la estadía completa, o al cómputo horario, no pudiendo en ningún caso exigírsele el pago por adelantado.

Conforme una modificación a la ley de octubre de 2014[[19]](#footnote-19), se prohibió cobrar la fracción de media hora y, el valor mínimo a abonar es el de una hora. A partir de una hora, se cobran fracciones cada cinco minutos, que no pueden costar más que la doceava parte del precio de la hora.

# Parámetros de cobro estacionamientos en la vía pública

## 1. Alemania

A nivel nacional, el Decreto de tránsito (*Strassenverkehrsordnung*)[[20]](#footnote-20) regula en su párrafo 12 las reglas de estacionamiento, y en el párrafo 13 el uso (general) de los distintos tipos de parquímetros. Por su parte, las multas aplicables se encuentran en el llamado catálogo de multas, establecido por el ministerio de transito federal[[21]](#footnote-21).

En base a la delegación de competencias en la Ley de tránsito federal, las tarifas de estacionamiento se regulan a nivel de los *Länder*.

Varias ciudades alemanas permiten el estacionamiento gratuito durante un tiempo corto, alrededor de 15 minutos, para poder hacer tramites cortos (comprar pan, ir al correo, etc.). Los parquímetros están equipados con un botón que emite un ticket de estacionamiento gratuito, que se llama, de acuerdo a su función, el “botón del pan” (*Brötchentaste*)[[22]](#footnote-22).

Según la información disponible, son las ciudades de pequeño o mediano tamaño las que han introducido dicho “botón”, con el objetivo de fomentar el comercio local. La legalidad de estos botones fue controvertida, hasta que en 2006, el parlamento nacional alemán los legalizó expresamente por ley[[23]](#footnote-23)

En Baviera, por ejemplo, son las autoridades de transito locales (de ciudades y municipios) quienes tienen competencia para la regulación de los precios de estacionamiento para el terreno público[[24]](#footnote-24).

Para la ciudad de Múnich, las tarifas se encuentran fijadas en el Decreto de las tarifas de estacionamiento[[25]](#footnote-25). Esta última dispone que la tarifa se cobra por tramos de 12 minutos, y establece la tarifa para distintas zonas de la ciudad. En lugares sin tiempo de estacionamiento restringido, la tarifa diaria es de 6 Euros. El estacionamiento generalmente se paga con parquímetros[[26]](#footnote-26).

## 2. Reino Unido

Según la Asociación británica de estacionamiento, la legislación y las reglas de estacionamiento es diversa y dispersa[[27]](#footnote-27), por lo que solo se pueden mencionar las fuentes más importantes:

* El *Highway Code[[28]](#footnote-28)* contiene las reglas de estacionamiento.
* Los *Traffic Regulation Orders* establecidos por los condados[[29]](#footnote-29) contienen reglas de aplicación (adaptadas a las condiciones del lugar) de las normas contenidas en el *Highway Code*.
* Existen también otros tipos de *Orders (*por ejemplo: *Off-street Parking Place orders)* de las autoridades locales sobre ciertos aspectos del estacionamiento.
* El *Traffic Management Act 2004* regula los procedimientos en relación con infracciones por mal estacionamiento. Las infracciones de estacionamiento han sido “descriminalizadas” en 1991, y constituyen desde entonces faltas civiles. El cumplimiento de la normativa de estacionamiento no compete más a la policía, sino a los concejos distritales, y sus oficiales civiles. La Ley regula asuntos como los procedimientos, los oficiales de control, los medios de prueba admitidos (solo medios aprobados), las posibilidades de apelar, etc.
* Las *Civil Enforcement of Parking Contraventions (England) General Regulations* y 2007[[30]](#footnote-30) y sus *Orders* que regulan más en detalle, en Inglaterra, las normas del *Traffic Management Act* sobre el estacionamiento
* Existe un Código de Practica elaborado por la Asociación británica de estacionamiento, referido al estacionamiento en suelo privado[[31]](#footnote-31).

Según el informe “De la disponibilidad a la regulación de espacios de estacionamiento: el cambio de políticas en las ciudades europeas”[[32]](#footnote-32), la ciudad de Londres se compone de 33 distritos, los cuales todos gestionan sus estacionamientos de manera independiente. Un Concejo de supervisión determina los parámetros fundamentales del estacionamiento para la ciudad, pero los distritos están libres de introducir reglas más estrictas. En muchos distritos, se han establecido zonas de estacionamiento controlado (*controlled parking zones*)[[33]](#footnote-33), donde el lugar y el tiempo de estacionamiento están fiscalizados. El control es efectuado por oficiales civiles. Desde el punto de vista fiscal, las multas no constituyen el objetivo de las políticas de estacionamiento, pero si un efecto colateral.

En base al *Traffic Management Act*, en algunos distritos se han adoptado contratos de estacionamiento denominados “de sentido común” (*common sense parking charter*), elaborados en conjunto con el público interesado. El primero de su género, del distrito de *Islington,* introdujo multas escalonadas según la gravedad de la contravención, en lugar de una multa de monto fijo[[34]](#footnote-34).

El informe mencionado cita el ejemplo del distrito de *Westminster:*

* El distrito cuenta con ocho zonas de estacionamiento controlados. Se aplican cuatro tarifas distintas, equivalentes a unos 1.000 a 4.000 pesos chilenos por hora, y se permite un estacionamiento máximo de cuatro horas. Se encuentra habilitado un sistema de pago de la tarifa por vía telefónica.
* El precio de los permisos para residentes del distrito es escalonado según la capacidad del motor. Es gratuito para los vehículos eléctricos, de gas e híbridos. Con el objetivo de fomentar que los automovilistas compartan vehículos, los vehículos de la compañía de automóviles compartidos, llamados *Zipcar*, estacionan gratis en todo el distrito. Para los vehículos comerciales, existen reglas especiales, más flexibles, antes de las 11 horas, con el objetivo de permitir la carga y descarga de bienes.
* *Westminster* controla los estacionamientos por medio de operadores privados.

Según la información encontrada, en la mayoría de los casos, los estacionamientos con pago a la salida cobran por fracciones de hora[[35]](#footnote-35).

## 3. Bélgica

La Ley del 7 de febrero de 2003 regula, entre otras cosas, los estacionamientos. Por una parte, estableció que, las infracciones contra las reglas de estacionamiento, son una falta administrativa (en vez de delito penal) y por otra parte, otorgó la facultad a las comunas de cobrar por el estacionamiento puesto a disposición en suelo público[[36]](#footnote-36).

Las comunas tienen tres alternativas para la gestión y el control del estacionamiento en suelo público:

* Gestión propia;
* Crear un organismo de derecho público encargado de la gestión;
* Delegación a un organismo de derecho privado, mediante un contrato de concesión de servicios públicos.

Otro ejemplo es la ciudad de Amberes, que el año 2001 ha delegado, mediante contrato de administración, la gestión de los estacionamientos de la ciudad a una empresa semi-privada, la *Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen* (Estacionamiento municipal autónomo de Amberes) o GAPA. La GAPA es responsable para la administración, supervisión, control y fiscalización de los estacionamientos en la vía pública, y los de propiedad pública fuera de la vía pública[[37]](#footnote-37). El beneficio de GAPA se reinvierte, si posible, en proyectos de movilidad.

Se distinguen los siguientes tipos de estacionamientos en Amberes[[38]](#footnote-38):

* Zona roja:

El estacionamiento es pagado de lunes a sábado, de las 9 horas hasta las 22 horas. Se permite estacionar a lo máximo tres horas. El estacionamiento cuesta 1,6 euros para la primera hora, 2,7 euros para la segunda, y 3,8 euros para la tercera hora.

* Zona verde:

El estacionamiento es pagado de lunes a sábado, de las 9 horas hasta las 19 horas. Se permite estacionar durante un máximo de 10 horas. El costo es de 0,7 euros para la primera hora, y 1,1 euros para cada hora adicional. En ciertas zonas verdes, existe la posibilidad de comprar un pase para un día entero, al precio de 3,8 euros.

* Zona amarilla:

El estacionamiento es pagado de lunes a sábado, de las 9 horas hasta las 19 horas. Se permite estacionar durante un máximo de 10 horas. El costo es de 0,5 euros por hora.

* Zona azul:

Estacionamiento gratuito durante un máximo de dos horas, con disco de estacionamiento.

Se encuentran disponibles cuatro modalidades de pago diferentes: parquímetros, pago por mensaje de texto, por teléfono y por parquímetro personal electrónico.

Los sistemas de pago por mensaje de texto y teléfono son operados por empresas privadas. Los primeros 10 minutos de estacionamiento son gratuitos. Los parquímetros personales electrónicos son máquinas portátiles que se instalan en el auto y que funcionan con una tarjeta recargable. Su uso da derecho a los primeros 15 minutos de estacionamiento gratuitos.

Según las informaciones disponibles[[39]](#footnote-39), la GAPA estaría implementando un plan de uso de estacionamientos compartido. El objetivo es poner a disposición del público estacionamientos privados durante la noche (mediante contrato de arriendo). Se trata de estacionamientos que típicamente solo se ocupan durante el día, como aquellos de oficinas o supermercados. La GAPA proporciona apoyo técnico y financiero al proyecto.

El estacionamiento suele cobrarse por tramos de hora. En Bruselas, por ejemplo, existen zonas en las que se cobra por cada 15 minutos, en otras por cada 6 minutos de estacionamiento iniciado. Se acuerda un periodo de gracia de 15 minutos gratuitos iniciales[[40]](#footnote-40). El mismo sistema (pero con otras tarifas) se aplica en Namur. El tiempo de gracia es de 10 minutos

## 4. Australia

Los estacionamientos en suelo público son regulados a nivel de ciudades. En la ciudad de Perth, por ejemplo, se aplican las siguientes reglas para el estacionamiento[[41]](#footnote-41):

* Entre las 8 horas de la mañana y las 18 horas, los estacionamientos son pagados.
* El tiempo máximo de estacionamiento permitido depende de la zona. En la zona central de la ciudad, se permite estacionar entre un máximo de treinta minutos a una hora. En otras zonas, se permite estacionar hasta durante tres horas.
* Los estacionamientos se cobran en fracciones de media hora. Las tarifas dependen de la zona (más lejano del centro, más económico).
* Existen ciertas zonas/calles, en las que hay restricciones de estacionamiento. Solo se permite detenerse o estacionar fuera de las horas de punta (“*clearways*”). En caso de no obediencia, se remolca el vehículo.
* Durante los fines de semana y días festivos, generalmente, el estacionamiento es gratuito.

## 5. Argentina (Ciudad de Buenos Aires)

La regulación del uso de los bienes de uso público, como la vía pública, corresponde a cada ciudad. En el caso de la ciudad de Buenos aires, la regulación de estacionamientos se encuentra en la Ley Nº 2.148  (B.O.C.B.A. Nº 2.615) que sanciona con fuerza de Ley al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires[[42]](#footnote-42).

En el capítulo 7.4., se establece el Sistema de Estacionamiento Regulado, “como medio para favorecer el ordenamiento del tránsito, optimizar el uso de los espacios disponibles para el estacionamiento vehicular en la vía pública, favoreciendo la rotación vehicular, concediendo beneficios a las personas residentes en los sectores próximos a sus domicilios”.

Bajo este modelo, los residentes tienen el derecho a recibir permisos residenciales. Se otorga un solo beneficio por residente y solamente uno por domicilio, siempre y cuando este no tenga deudas de impuesto de radicación de vehículos e infracciones de tránsito. Las zonas de residentes deben respetar la división en comunas, sin embargo, se pueden hacer subdivisiones menores. Se debe garantizar en todos los casos que la condición de residente se extienda 200 metros como mínimo alrededor de cada domicilio. Se establece una regla de prioridad a los residentes, tanto respecto de los horarios de regulación como de las plazas reservadas a ellos. Estas plazas reservadas en los distritos de zonificación residencial de la ciudad deben ser mínimo 25% y máximo 40%[[43]](#footnote-43).

La Ley establece los siguientes horarios de estacionamiento tarifado.

* Días hábiles: de 8:00 a 20:00 horas.
* Sábados: de 8:00 a 13:00 horas.
* Domingos y feriados: sin tarifar.

En sectores urbanos con gran concentración de actividades, se puede ampliar el horario, y aplicar una tarifa especial en caso de eventos masivos.

El valor de cada una de las tarifas puede variar en los distintos sectores urbanos en función de la demanda que el mismo presente. Se distinguen los siguientes tipos de tarifas:

* Tarifa Sencilla: El valor de la hora de estacionamiento tiene un valor uniforme para un determinado segmento horario.
* Tarifas Progresivas: El valor de la hora de estacionamiento se va incrementando conforme aumenta la cantidad de horas de estacionamiento. Se aplica a sectores urbanos que requieran de una alta rotación de vehículos.
* Tarifa Residente: Están exentos del pago de la tarifa sencilla, especial y de ciertas tarifas progresivas. En otras, gozan de un descuento de 50%.
* Tarifa Especial: El valor del estacionamiento es único, se aplica a eventos especiales con convocatoria masiva de asistentes.
* No Tarifado o libre: Se aplica a zonas de baja demanda o donde el espacio en vía pública es suficiente para satisfacer la demanda de estacionamiento.

Según las informaciones disponibles, la tarifa sencilla vigente desde julio de 2014 es de tres pesos argentinos por hora, lo que corresponde a aproximadamente 200 pesos chilenos (antes: 1,4 pesos argentinos/hora)[[44]](#footnote-44).

Según la Ley, el sistema debe admitir distintos medios de pago de la tarifa. El pago en moneda de curso legal y mediante el empleo de telefonía y/o dispositivos móviles está garantizado en toda la ciudad. En cada zona deberá existir más de un medio de pago. El Sistema debe admitir el abono de fracciones horarias de quince minutos.

1. Fallo disponible en: <http://bcn.cl/1qmig> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-1)
2. Otros fallos: La Corte superior de Essen decidió, por su parte, que lo mismo aplica en caso de usar un estacionamiento para clientes fuera de las horas de servicio y el fin de semana (Az. 136C 159/01).

La Corte superior de Düsseldorf decidió que es irrelevante si el vehículo estacionado en suelo privado representa una molestia o un obstáculo real. El propietario tiene el derecho de hacer remolcar el vehículo, porque se le imposibilita el goce libre de su propiedad (AG Düsseldorf, Az. 25C 12300/00). [↑](#footnote-ref-2)
3. Más información disponible en: <http://www.popla.org.uk/about.htm> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-3)
4. Disponible en: <http://bcn.cl/1qjj1> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-4)
5. Disponible en: <http://bcn.cl/1qmio> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-5)
6. Más información disponible en: <http://bcn.cl/1qmfs> y <http://bcn.cl/1qmfu> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-6)
7. Más información disponible en: <http://www.actualcare.be/default.asp?Taal=FR&Pag=Detail&IdPulicatieInhoud=169> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-7)
8. Más información disponible en: <http://bcn.cl/1qmj0> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-8)
9. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2002-22187> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-9)
10. Artículo 1 de la Ley Nº 40/2002. [↑](#footnote-ref-10)
11. Artículo 2 de la Ley Nº 40/2002. [↑](#footnote-ref-11)
12. Artículo 1 y artículo 3 de la Ley Nº 40/2002. [↑](#footnote-ref-12)
13. Disponible en: <http://www.acodeco.gob.pa/RECAC/Ley45Panama_2007.pdf> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-13)
14. Artículo 56 de la Ley Nº 45 de 2007, sobre información de precios. [↑](#footnote-ref-14)
15. Texto del Proyecto de Ley disponible en: <http://www.asamblea.gob.pa/sites/default/files/proyectos/2014_p_010_0.pdf> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-15)
16. Información disponible en: <http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Presidente_de_Panam_vet_estacionamiento_gratuito> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-16)
17. Disponible en: <http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley4827.html> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-17)
18. Artículo 15. [↑](#footnote-ref-18)
19. El Clarín, 24 de octubre de 2014, disponible en: <http://www.clarin.com/sociedad/estacionamiento-autos-inflacion-gcba-Gobierno_porteno-Mauricio_Macri_0_1235876515.html> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-19)
20. Disponible en: <https://dejure.org/gesetze/StVO/13.html> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-20)
21. Más información disponible en: <http://auto.meinestadt.de/deutschland/info/parken> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-21)
22. Ejemplo de regulación en el Decreto de tarifas de estacionamiento en la ciudad de Völklingen, donde ser permite un tiempo de estacionamiento gratuito de 20 minutos. Disponible en: <http://bcn.cl/1qmi9> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-22)
23. Más información disponible en: <http://bcn.cl/1qmik> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-23)
24. Servicio administrativo de Baviera, disponible en: <https://www.verwaltungsservice.bayern.de/dokumente/leistung/29442955321> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-24)
25. Disponible en: <http://www.muenchen.info/dir/recht/309/309_20110112.pdf> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-25)
26. Hay 58 áreas de estacionamiento, todos pagados. Según un informe sobre la regulación de espacios de estacionamiento, en gran parte de la ciudad, la tarifa de estacionamiento es de un euro por hora, o seis euros para un día entero. En el centro histórico de la ciudad, el estacionamiento está restringido a un máximo de dos horas y cuesta ,2,5 euros por hora. Generalmente, el estacionamiento es gratuito entre las 23 horas y las 9 horas, así como el domingo y los festivos. Las distintas zonas de estacionamiento son marcadas con colores diferentes (por ejemplo: zona residencial, verde, zona de estacionamiento a corto plazo, amarillo). [↑](#footnote-ref-26)
27. Más información disponible en: <http://www.britishparking.co.uk/Standards-and-legislation> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-27)
28. Disponible en: <https://www.gov.uk/waiting-and-parking/parking-239-to-247> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-28)
29. Ejemplo disponible en: <http://www.warwickdc.gov.uk/info/20530/parking/325/parking_legislation_and_guidance> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-29)
30. Disponible en: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2007/3483/contents/made> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-30)
31. Disponible en: <http://bcn.cl/1qmfw> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-31)
32. Disponible en: <http://bcn.cl/1qmfr> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-32)
33. Más información disponible en: <http://www.wandsworth.gov.uk/info/473/controlled_parking_zones/218/parking_zones> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-33)
34. Más información disponible en: <http://bcn.cl/1qmfy> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-34)
35. Por ejemplo: <http://bcn.cl/1qmfj> o <http://bcn.cl/1qmfv> o <http://bcn.cl/1qmfl> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-35)
36. Más información disponible en: <http://www.droitbelge.be/news_detail.asp?id=525> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-36)
37. Más información disponible en: <http://bcn.cl/1qmfr> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-37)
38. Más información disponible en: <http://bcn.cl/1qmfm> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-38)
39. Ver en: <http://bcn.cl/1qmfr> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-39)
40. Reglamento de estacionamiento de Bruselas disponible en: <http://bcn.cl/1qmfo> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-40)
41. Más información disponible en: <http://bcn.cl/1qmj3> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-41)
42. Disponible en: <http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/anexos/al2148Id.html> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-42)
43. En otras zonas también se aplica una reserva para residentes, pero de menor porcentaje. [↑](#footnote-ref-43)
44. Más información disponible en: <http://www.clarin.com/capital_federal/parquimetros-aumento-estacionamiento_medido_0_1175282872.html> (Abril, 2015). [↑](#footnote-ref-44)