

CONGRESISTA JUAN CARLOS GONZALES ARDILES

"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

El Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del Congresista de la República **JUAN CARLOS GONZALES ARDILES**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme al artículo 75 del Reglamento del Congreso, propone el siguiente proyecto de ley:

## **LEY QUE MODIFICA LA LEY 29461, LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR, ESTABLECIÉNDO EL COBRO POR EL SERVICIO BRINDADO EFECTIVAMENTE**

**Artículo 1.-** Inclúyase el artículo 3-A y el literal g) en el artículo 4 de la Ley 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular

Inclúyase el artículo 3-A y el literal g), en el artículo 4 de la Ley 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular, bajo los siguientes términos:

### ***"Artículo 3-A.- Cobro del servicio***

***Para el caso de los estacionamientos como servicio principal, se establece la tarifa por hora. Cuando no se cumplan horas exactas, el cobro estará determinado por unidades de quince minutos prorrateando el cobro proporcionalmente al tiempo ocupado.***

***Asimismo, también se pueden fijar tarifas planas no importando el tiempo que permanezca el vehículo en el estacionamiento, siempre que no exceda el horario de servicio del establecimiento.***

***Para el caso de los estacionamientos como servicio complementario o accesorio, será gratuito cuando así lo determine el propietario del establecimiento comercial que brinda el estacionamiento, en caso contrario, se le aplica la misma disposición de cobro establecida para el estacionamiento como servicio principal."***

#### Artículo 4.- Obligaciones del titular del estacionamiento

En el servicio de estacionamiento vehicular, el titular está obligado a lo siguiente:

(...)

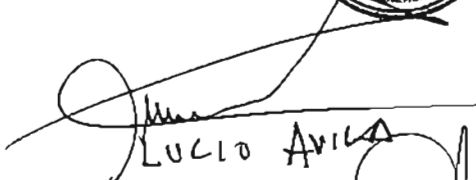
- g) **En caso de pérdida de tarjeta, comprobante de ingreso, constancia o ticket, sólo puede exigir el valor del costo y bajo ningún concepto alguna penalidad adicional.**

Lima, setiembre de 2016

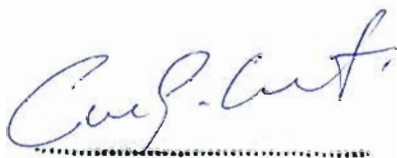


JUAN CARLOS GONZALES ARDILES


Congresista de la República

  
LUCIO AVILA

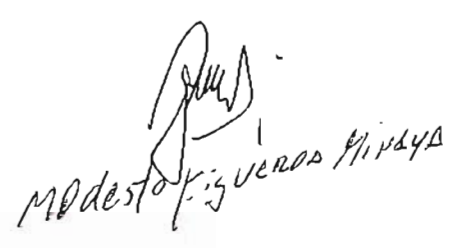
  
María Helena A.

  
Luis F. Galarreta Velarde  
Portavoz (T)  
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

  
Chiriquian

  
Carlos Rolando

  
C. Segura

  
Modesto Figueras

  
Paloma Noeda

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 29 de Setiembre del 2016

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 289 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de

DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y  
ORGANISMOS REGULADORES DE LOS  
SERVICIOS PÚBLICOS; TRANSPORTES  
Y COMUNICACIONES.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

*[Faint handwritten signature]*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. ANTECEDENTES

En el Periodo Parlamentario 2011-2016, se presentaron varias iniciativas legislativas con la finalidad de regular el cobro de los servicios de estacionamientos vehiculares, tales como los proyectos 4338, 4363, 4206, 4016, 4009 y 197.

Todas las iniciativas fueron dictaminadas en la Comisión de Defensa del Consumidor, sin embargo, a pesar de contar con un texto sustitutorio no se llegó a aprobar la propuesta acumulativa en el Pleno del Congreso, por ello, se remitió todo al archivo. La presente iniciativa si bien se inspira en las señaladas propuestas, no las recoge en su totalidad.

En suma, proponemos modificar un artículo de la ley 29461, Ley que Regula el Servicio de Estacionamiento Vehicular, regulando el cobro del servicio de estacionamientos vehiculares.

### 2. PROBLEMÁTICA DE ESTACIONAMIENTOS

En nuestro país, el parque automotor cerrará el año 2016 con un número de 2'600,000 vehículos<sup>1</sup>, sólo en Lima se estima que existen 1'500,000 vehículos siendo la capital el área donde se concentra la mayor cantidad, por ello, es necesario que nuestra capital cuente con gran cantidad de estacionamientos disponibles.

Sin embargo, de acuerdo a un informe de la ONG Luz Ámbar, cuyos resultados fueron publicados en un medio de prensa local<sup>2</sup>, en Lima existe un déficit de 45,000 espacios para parquear vehículos que se concentran principalmente en cuatro distritos de la capital: San Isidro (15,000), Miraflores (10,000), Surco (8,000) y San Miguel (5,000).

---

<sup>1</sup> Dato proporcionado por el Gerente marketing de ETNA en entrevista al diario Gestión. Ver: <http://gestion.pe/empresas/parque-automotor-peru-subira-26-millones-vehiculos-2016-2163406>.

<sup>2</sup> Ver: <http://rpp.pe/lima/actualidad/lima-tiene-un-deficit-de-al-menos-45-mil-espacios-para-estacionar-noticia-947330>.

El referido déficit ha propiciado una práctica muy común en las empresas que brindan servicio estacionamientos como servicio principal, complementario o accesorio. Normalmente el cobro se realiza por tramos de una hora, de esta forma si un consumidor o usuario ha dejado su vehículo en una playa de estacionamiento paga un monto determinado por cada hora que se encuentra estacionado.

El problema surge cuando el consumidor o usuario no se queda una hora exacta y decide retirarse habiendo transcurrido unos minutos (fracción de la hora), pues por los minutos transcurridos se les cobra también por el lapso de una hora completa.

Entonces, el problema se suscita cuando existe un cobro de una hora completa de parqueo cuando efectivamente se presta el servicio sólo por una fracción de la hora, esta es la problemática principal que busca regular la presente iniciativa. Asimismo, cuando un usuario pierde el ticket o tarjeta que comprueba el ingreso del vehículo al estacionamiento, se le hace pagar una penalidad que no se encuentra justificada.

En efecto, en la medida que la pérdida del ticket o tarjeta ocasione alguna pérdida para la empresa que brinda el estacionamiento, se justifica el cobro de dicha pérdida, que no puede superar el monto del ticket o tarjeta perdido, no se debería cobrar en teoría una penalidad por dicha pérdida, en la medida que el negocio no puede verse beneficiado económicamente con la señalada pérdida, tan sólo se le debe resarcir el daño generado.

De esta forma si un ticket tiene el valor de 0.10 céntimos de sol, se puede llegar a cobrar hasta 5 soles por la pérdida o si una tarjeta electrónica tiene el costo de 8 soles, se puede llegar a cobrar hasta 30 o 40 soles por la pérdida, los cobros se justifican en función al valor real de la pérdida y no deberían establecerse penalidades para el usuario, como actualmente viene sucediendo, esta también será una problemática que pretende regular la iniciativa.

### **3. TIPOS DE ESTACIONAMIENTOS EXISTENTES**

La Ley 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular señala en su artículo 3 que existen dos modalidades de estacionamientos:

- a) **Estacionamientos como servicio principal:** Esta es la que administran directamente las playas de estacionamientos que se encuentran por todo el país y cuyo único giro de negocio es el alquiler de los espacios para estacionar los vehículos al público en general.

Precisamente estas son las playas de estacionamientos donde suceden las dos situaciones explicadas en la problemática, pues realizan cobros similares por hora o fracción de hora y además establecen penalidades para las pérdidas de los tickets o tarjetas del estacionamiento.

- b) **Estacionamientos como servicio complementario o accesorio:** Este tipo de estacionamientos son brindados por el propietario o administrador de un establecimiento comercial cuyo giro de negocio es distinto al de arriendo de espacios para estacionar vehículos. Este es el caso por ejemplo de centros comerciales, restaurantes, clínicas, colegios, etc.

En este caso, los estacionamientos a veces son brindados de manera gratuita por el establecimiento pero en otros casos se cobra el estacionamiento, en función de la libre disposición del prestador del servicio.

Han existido varias propuestas para establecer la gratuidad de este servicio complementario o accesorio, sin embargo, consideramos que no debe establecerse ello.

En este caso, debe dejarse la prerrogativa al establecimiento comercial de cobrar o no por el servicio de parqueo, pues si se plantea que sea gratuito se estaría trasladando este costo a los precios de los bienes o servicios que adquieran los consumidores o usuarios en el establecimiento comercial, sin embargo, no todos llegan en vehículos, razón por la cual debemos limitar dicho cobro (si se diera) a los que realmente utilizan el servicio, por ello, debe dejar se disposición de los prestadores del servicio complementario o accesorio para que determinen si lo brindan gratuitamente o si el cliente debe pagar algún costo.

Lo que si debe establecerse en forma clara es que si el establecimiento comercial cobra algún monto por el estacionamiento, entonces debe regirse bajo la regulación de los establecimientos que tienen como giro principal del negocio el alquiler de espacios de estacionamiento; es decir, el cobro no se

puede establecer por hora cuando se ocupa una fracción y tampoco puede establecerse el cobro de penalidades por la pérdida del ticket de ingreso.

#### 4. ¿DEBE ESTABLECERSE LA GRATUIDAD DE LOS ESTACIONAMIENTOS COMO SERVICIO COMPLEMENTARIO O ACCESORIO?

Como señalamos en el punto precedente, no estamos de acuerdo en establecer por medio de una norma la gratuidad del servicio de estacionamientos, es decir, obligar a una empresa a brindar servicios de estacionamiento sin costo para los usuarios, pues ello, puede ser susceptible a la ocurrencia de externalidades.

Las externalidades pueden ser definidas como decisiones de consumo, producción e inversión que toman los individuos, hogares o empresas y que afectan positiva o negativamente a terceros que no participan directamente de dichas transacciones. Cuando los efectos son minúsculos, no tienen ninguna importancia, pero cuando estos efectos realmente originan una reacción positiva o negativa son llamados externalidades<sup>3</sup>.

Entiendo lo que son las externalidades, creemos que el proponer la gratuidad de los servicios de estacionamientos, como servicio complementario o accesorio genera una clara externalidad a quienes no usan vehículo para movilizarse, pues también se les estaría cobrando el servicio de estacionamiento en el precio de los bienes y servicios que se venden en el establecimiento comercial que visitan, pues el propietario probablemente trasladaría ese costo a los bienes y servicios que ofrece en sus establecimientos comerciales.

Entonces, si se establece por norma que no debe cobrarse estacionamiento o que debe establecerse un tiempo en máximo de no cobro, dicho costo no sólo lo pagarán los que conducen vehículos sino también los que no usan dicho vehículo.

Para el caso de los que utilizan vehículo, serán directamente beneficiados con la propuesta ya que no pagarán el estacionamiento por un tiempo determinado o por la totalidad del tiempo que visiten el establecimiento comercial, en cambio, para los que no usan vehículos se les generará una externalidad negativa.

---

<sup>3</sup> Definición tomada en parte de: [economy.blogs.ie.edu/archives/2011/02/%C2%BFque-son-las-externalidades.php](http://economy.blogs.ie.edu/archives/2011/02/%C2%BFque-son-las-externalidades.php)

Por ejemplo, si un establecimiento comercial establece el cobro de 5 soles por hora de estacionamiento para sus clientes que acudan con vehículo a adquirir sus bienes o servicios estaría generando un costo adicional de 5 soles para dichos clientes, por el sólo hecho de acudir al establecimiento comercial y pagarán quienes directamente utilicen el servicio complementario de estacionamiento.

En cambio, si no se cobra estacionamiento, mismo propietario del vehículo se verá beneficiado con el no cobro pero los demás clientes terminarán financiando el estacionamiento gratuito, pues el costo será cargado en los bienes o servicios que se adquieran en el establecimiento comercial, es decir, el estacionamiento formará parte de la estructura de costos de la adquisición de bienes y servicios, por tanto, los clientes sin autos se verán perjudicados para beneficiar sólo al que acudió con auto.

Por esta razón, no es conveniente establecer la gratuidad de los servicios mediante norma, pues genera externalidades negativas a todos los clientes que no acuden con auto, en cambio si el propio dueño del negocio ofrece dicho estacionamiento en forma gratuita como una liberalidad, entonces eso compete al ámbito de decisiones del administrador del establecimiento comercial.

## 5. ¿SE DEBE REGULAR EL COBRO DE ESTACIONAMIENTOS?

Esta pregunta puede ser absuelta desde dos posiciones, la constitucional y la económica.

- a) **Desde el punto de vista Constitucional:** La Constitución Política del Estado establece en su artículo 62 que: *"La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. (...)"*

El Tribunal Constitucional ha establecido ya el contenido esencial del derecho a la libre contratación establecido en el artículo 62 de la



Constitución. Al respecto ha manifestado que el derecho constitucional a la libre contratación está constituido por las siguientes garantías<sup>4</sup>:

- *Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al co celebrante.*
- *Autodeterminación para decidir, de común acuerdo [entiéndase: por común consentimiento], la materia objeto de regulación contractual (...).*

En el primero de los casos, estamos hablando claramente de la libertad de contratación mediante la cual cada persona puede elegir con quien desea realizar un contrato siempre que no existe ninguna imposibilidad de ello. Así elegimos a las personas con las cuales deseamos vincularnos contractualmente sin que nadie nos limite este derecho.

En el segundo de los casos, estamos refiriéndonos a la libertad contractual, que dispone el contenido del propio contrato, es la libertad de todas las personas, naturales o jurídicas de establecer libremente el contenido del contrato siempre que no se oponga a la normativa vigente.

Algunas personas podrían señalar que mediante esta segunda garantía que ha desarrollado el Tribunal Constitucional, se puede establecer libremente el cobro del estacionamiento por hora o fracción, ello claramente sucedería cuando los usuarios y los proveedores del servicio se hayan puesto de acuerdo libremente que ese será la forma de pago, sin embargo, ello no es así.

La realidad nos dicta que cuando se acude a un estacionamiento, sólo se informa el costo por hora o fracción y no se solicita la conformidad de los usuarios con pagar una hora por cada fracción que utilicen; es decir no existe un consentimiento de los usuarios. Por esta razón, no se puede hablar de un consentimiento de voluntades, pues claramente el usuario no ha dado a conocer taxativamente que desea pagar una hora completa, por la fracción de tiempo que permanezca su vehículo en el estacionamiento.

En consecuencia, no se puede señalar que la propuesta se contrapone a la Constitución, más aún cuando el propio Código de Protección y Defensa del

---

<sup>4</sup> Sentencia del Tribunal Constitucional N° 0004-2004-AI/TC, N.° 0011-2004-AI/TC, N.° 0012-2004-AI/TC, N.° 0013-2004-AI/TC, N.° 0014-2004-AI/TC, N.° 0015-2004-AI/TC, N.° 0016-2004-AI/TC y N.° 0027-2004-AI/TC (acumulados), fundamento 8.



Consumidor, en su artículo 44<sup>5</sup> prohíbe el redondeo de cobro a favor de los proveedores. Situación que pondría en términos generales fuera del marco normativo vigente al cobro de una hora total cuando se utilizan sólo por fracciones de horas.

- b) **Desde el punto de vista económico:** Para analizar este acápite debemos tener claro el costo de oportunidad de solucionar este reclamo ciudadano. El costo de oportunidad es definido como el valor de todo lo que se debe sacrificar al momento de tomar o de no tomar una decisión.

Hemos analizado cual es el costo de mantener la situación vigente frente a hacer algo sobre la regulación de los cobros en playas de estacionamiento.

En términos de Robert H. Frank<sup>6</sup>: *"Es erróneo ignorar los costos que no son explícitos. Si hacer la actividad "x" implica no poder hacer la actividad "y", entonces para usted el valor de hacer "y" (si lo hubiera hecho) es el costo de oportunidad de hacer "x". Muchas personas toman malas decisiones porque tienden a ignorar el valor de las oportunidades de las que se privan. Esto sugiere que casi siempre será útil traducir preguntas como ¿debo hacer "x"? en preguntas como ¿debo hacer "x" o "y"?"*

En nuestro caso, la pregunta que nos hemos planteado es ¿debemos regular el cobro del servicio de estacionamientos o debemos dejarlo tal como está? Si dejamos tal como está la situación, los estacionamientos seguirán cobrando por tramos de horas, no importando si los usuarios permanecen sólo una fracción de la hora, siempre se cobraría la totalidad de la hora, ello perjudicando directamente a los usuarios.

Las empresas tomarían dichas fracciones de tiempo como ingresos reales por hora dentro de su contabilidad, incluso se podría reflejar una realidad inexistente y cobrar por horas cuando realmente prestan servicios por fracciones de tiempo.

<sup>5</sup> "Artículo 44°.- Redondeo de precios

Se encuentra prohibido que los proveedores redondeen los precios en perjuicio del consumidor, salvo que esté manifiestamente su aceptación al momento de efectuar el pago del producto o servicio (...)"

<sup>6</sup> H. FRANK, Robert. Microeconomía Intermedia, Análisis y Comportamiento Económico. Editorial Mc Graw Hill. México D.F. 2009. Pp 7.

En este contexto, nos debemos preguntar si una empresa sería decidida establecer una estructura de costos para su negocio, en función a probabilidades de cobro de horas completas, por uso de espacios de estacionamiento sólo de fracciones de tiempo, y más aún, determinar que esta fracción de 10 minutos sea compatible con fracciones de 40 minutos.

La incertidumbre de establecer precios por servicios no prestados puede generar pérdidas al dueño del negocio pues, tendría que estar pendiente de que todos sus clientes sobrepasen unos minutos la hora completa utilizada, con la finalidad de cobrar una hora adicional y así mantener su proyección de ingresos.

En cambio, si se establece el cobro por cada 15 minutos, el empresario cobrará directamente por el tiempo de permanencia del vehículo en su negocio, sin necesidades de hacer proyecciones ni probabilidades de ingresos muy variables y que siempre perjudiquen al consumidor.

Asimismo, si dejamos que se sigan cobrando penalidades excesivas por pérdida de los tickets o tarjetas del estacionamiento, se estaría dejando desprotegidos a los usuarios frente a una nula regulación del pago de dichos servicios y la imposición de un pago que no guarda relación con la realidad.

En efecto, el Estado debe ingresar a regular las actividades cuando estas establezcan condiciones que son abiertamente en contra de los usuarios.

Entonces, mantener esta situación sería más costoso para el Estado y principalmente para los usuarios del servicio de estacionamientos, quienes vienen siendo objeto de cobros que no tienen un servicio prestado durante el tiempo cobrado.

Un tema poco tratado es la legitimidad del negocio de estacionamientos, pues los clientes no sienten que sea justo pagar una hora completa cuando han utilizado una fracción de tiempo el estacionamiento, por ello, dichos negocios son mal vistos por los consumidores, los mismos que acuden a ellos por el déficit existente de estacionamientos.

Si existiera realmente un mercado en competencia perfecta, estos tipos de cobros redondeados o penalidades no se pensarían siquiera y es la imperfección del mercado, caracterizado por la falta de estacionamientos,

el que promueve este abuso en contra de los usuarios, abuso que no avalamos.

En suma, es conveniente para nosotros ingresar a regular el cobro de estacionamientos, en la medida que resulta más costoso el no hacerlo, pues no hacerlo, desde la perspectiva económica, genera mayores costos para los usuarios.

## 6. ¿POR QUÉ REGULAR EL COBRO DE ESTACIONAMIENTO POR TRAMOS DE 15 MINUTOS?

Estimamos que el cobro por tramos debe establecerlo libremente el administrador del servicio, tal como se viene realizando, sin embargo, el cobro de las fracciones que se encuentran dentro de dichos tramos, consideramos que si deben ser regulados.

No se debe dejar a libre albedrío de los administradores del servicio el redondear el pago por horas cuando en efecto no ha transcurrido dicho tiempo y tan sólo ha pasado una fracción de hora, entonces, ahí debemos regular el pago estableciendo el periodo de tiempo mediante el cual debe contabilizarse.

No podemos tampoco establecer redondeos en favor de los proveedores ni en favor de los usuarios, pues ello pondría en ventaja a uno de los partícipes de la relación contractual, otorgando un beneficio económico injustificado a uno de ellos.

Si se procede al redondeo a favor de los proveedores, ellos cobran una hora completa cuando en la realidad los vehículos han permanecido una fracción de dicho tiempo, beneficiándose de un ingreso que no deberían por el tramo restante de la hora sin consumir.

Por otra parte, si se procede al redondeo en favor del consumidor o usuario, ellos permanecerían en los estacionamientos por fracciones de horas, sin que se les cobre, lo que incentivaría a permanecer siempre por dicho tramo para obtener el beneficio del no pago, de esta forma, también se estaría perjudicando directamente al proveedor.

Lo que planteamos es el punto medio, que no se beneficie ni el proveedor ni el consumidor con el redondeo practicado por los proveedores o consumidores,

de forma tal que sólo se pague por el tiempo efectivamente estacionado en la playa, haciendo la contabilidad por tramos de cada 15 minutos.

La lógica para establecer tramos de 15 minutos tiene que ver con la imposibilidad de retiro de los vehículos del espacio que vienen ocupando en forma inmediata, luego de haber realizado el pago. Entonces, comprendiendo que existe un espacio de tiempo que demora el transitar desde la caja hasta el vehículo y luego la salida del mismo vehículo del estacionamiento, entonces consideramos conveniente que se apliquen tramos que permitan manejar estos periodos de tiempo.

Los tramos de 15 minutos permiten un tránsito calmado del usuario a la salida del estacionamiento y es la situación menos dañosa para los empresarios quienes no tendrán que realizar contabilidades por minuto, sino por cuatro tramos de 15 minutos por hora.

## 7. EL FACTOR ÉTICO Y LA REVANCHA DE LOS CONSUMIDORES

Debemos preguntarnos si alguna persona debería cobrar por un servicio no brindado, ejemplifiquemos el caso: ¿Un médico cobraría una consulta que no ha hecho a su paciente?, ¿Un bogado cobraría por un escrito si no lo realiza?, ¿un gasfitero cobraría por no reparar una fuga de agua?, ¿Un hotel cobraría por no hospedar a sus clientes?; en suma ¿Alguien cobraría por un servicio no prestado?

El negocio del servicio de estacionamientos es brindar espacios adecuados para que sus clientes puedan estacionar sus vehículos, por un tiempo determinado y se cobra por ello un precio establecido. En dicho negocio, uno de los recursos necesarios es el recurso humano, debiéramos preguntarnos si los dueños de estas playas de estacionamiento, estarían dispuestos a pagar un día laboral completo, si uno de sus trabajadores llega a laborar injustificadamente una hora después de la hora de ingreso y se retira injustificadamente una hora antes de la hora de salida.

La lógica nos indica que a dicho trabajador se le descontaría la hora de tardanza y la hora de retiro temprano, porque nadie está obligado a pagar por un servicio no brindado, de la misma forma, porqué se obligaría a los consumidores, a pagar por un tiempo no consumido, esto está ya dentro del factor ético de las

empresas que deberían sincerar sus costos para cobrar por cada 15 minutos minutos y de esta forma lograr una mayor legitimidad con sus usuarios.

Conocemos que en años pasados se han presentado iniciativas legislativas que proponían que no se cobre por los primeros 30 minutos, 45 minutos, 180 minutos o incluso que se brinde gratuitamente el servicio de estacionamiento en negocios que brindan el servicio de estacionamiento como servicio complementario o accesorio.

Lo precedente sólo refleja una sola cosa, los consumidores están cansados que les cobren por servicios no prestados y a través de sus representantes al parlamento están poniendo en el banquillo a dichas empresas, exigiéndoles que no cobren por periodos de tiempo o simplemente que brinden sus servicios en forma gratuita, estas propuestas podrían considerarse como una pequeña revancha de los consumidores.

Se está generalizando un sentimiento frente a las empresas que brindan el servicio de estacionamiento como negocio principal, complementario o accesorio, pues los consumidores sienten que cobran como quieren y aplican las sanciones que quieren por pérdidas de sus tickets y tarjetas de ingreso, por ello, no se puede culpar a los legisladores que presentan propuestas de gratuidad del servicio, pues sólo están recogiendo el pedido de los usuarios que ya se cansaron de los abusos.

Nuestra propuesta, no sólo apunta a regular el cobro del servicio de estacionamientos, sino principalmente, busca generar legitimidad de dichas empresas con sus clientes, para que sientan que realmente reciben un servicio por cada sol que pagan.

## 8. ¿QUÉ BUSCA LA INICIATIVA?

La iniciativa busca dos cosas, por una parte la introducción de un nuevo artículo que regule el cobro del servicio de estacionamiento como servicio principal, complementario o accesorio y en un segundo caso se busca que la pérdida del ticket o tarjeta de ingreso al estacionamiento no sea motivo del cobro de una penalidad.

Para el primer caso planteamos el artículo 3-A, que establece el cobro del estacionamiento como servicio principal de la siguiente forma: cuando no se

cumplen horas exactas, el pago de la fracción del tiempo estará determinado por unidades de cada 15 minutos prorrateando el cobro proporcionalmente al tiempo que se ocupa el estacionamiento. Con esta propuesta no se limita la posibilidad de establecer tarifas planas por día, siempre que no exceda el horario de atención del estacionamiento.

Adicionalmente, se deja en libertad a los establecimientos comerciales que brindan servicios como servicio complementario o accesorio a su actividad principal, para que decidan si lo brindan en forma gratuita o si cobrarán por dicho servicio.

En caso se decida el cobro de los estacionamientos como servicios complementarios o accesorios, las reglas para fijar el cobro serán las determinadas para los estacionamientos como servicios principales.

Para el segundo caso, se busca que las empresas de servicio de estacionamiento no se beneficien con un cobro indebido de una penalidad sino que se les resarza lo que realmente les corresponde por la pérdida del ticket o tarjeta de ingreso al estacionamiento, pagando el valor del costo de dicho documento y no penalidades establecidas unilateralmente.

Este caso de las penalidades es muy cotidiano en los estacionamientos que llegan a cobrar hasta 40 soles por pérdida de tarjeta de ingreso, es utópico pues podría darse el caso que el pago por el servicio de estacionamiento será menor a los 40 soles y el usuario termine pagando más en penalidad que en el pago del propio servicio. Esto es sin duda un cobro indebido, que debe ser regulado en forma concreta.

## **CONCORDANCIA CON EL ACUERDO NACIONAL**

En el marco de la décimo séptima política es Estado del Acuerdo Nacional que propone la afirmación de la economía social de mercado, mediante la cual el Estado se compromete a sostener una política económica basados en principios de economía social de mercado, con este objetivo el Estado evitará el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia propiciando la participación de asociaciones de consumidores en todo el territorio.

Mediante esta propuesta, se busca propiciar que las empresas que brinden servicios de estacionamiento cobren lo que es debido y que no redondeen el cobro a su favor y que tampoco cobren penalidades indebidas, propiciando con ello una cultura de abuso de los consumidores.

## **EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

La presente norma guarda estricta concordancia con el artículo 62 de la Constitución Política del Estado, que garantiza la libertad de contratación. Asimismo, es concordante con el artículo 44 del Código de protección y Defensa del Consumidor, aprobado mediante Ley 29571, que prohíbe el redondeo de precios en perjuicio del consumidor.

En suma, se propone modificar la Ley 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular, incluyendo el artículo 3-A y el literal g) en el artículo 4 de la señalada norma, buscando regular cobros indebidos que vienen estableciéndose cotidianamente en los servicios de estacionamientos vehiculares.

## **ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO**

La norma no propone establecer ningún nuevo gasto o incremento de gasto del tesoro público, pues se encarga de regular una relación jurídica entre privados de forma tal que permita que un sector empresarial cobre lo que le corresponde por los servicios brindados.

En esta propuesta existen cuatro actores que pueden ser afectados en forma directa o indirecta: Los propietarios de empresas que brindan servicios de estacionamiento como servicio principal, los propietarios de empresas que brindan servicios de estacionamientos como servicios complementarios o accesorios, las personas que se movilizan en vehículos y que hacen uso de estacionamientos y las personas que no se movilizan en vehículos.



**a) Los propietarios de empresas que brindan servicios de estacionamiento como servicio principal**

Estas empresas serían las afectadas directamente por las medidas propuestas en la presente iniciativa, pues les generará costos en forma directa al establecer el costo por cada 15 minutos, las empresas pueden tomar dos decisiones: la primera es asumir que el cobro que realizaban es indebido, asumirlo dentro de su estructura de costo y no modificar sus precios a los consumidores y usuarios; o pueden tomar una segunda decisión modificando los precios que cobran en los servicios de estacionamientos, incrementando los precios y estableciendo un cobro por cada 15 minutos de acuerdo al servicio brindado.

Un segundo costo estará determinado por la prohibición de cobro de penalidades por pérdida de tickets o tarjetas de ingreso a los estacionamientos, pues ahora sólo se podrá cobrar el valor del costo de dicho ticket o tarjetas de ingreso.

Pero no todo es costo para las empresas que brindan que brindan servicios de estacionamiento como servicio principal, pues ganarán algo de lo que actualmente carecían, la legitimidad de los consumidores, quienes sentirán que se les cobra lo justo y que no se está abusando de ellos. Esto permite una relación comercial más fluida y sin ningún tipo de objeción.

Adicionalmente, obtendrán el beneficio de hacer más sinceros sus proyecciones de ingresos, pues contabilizarán sus ingresos en función al servicio prestado y no a proyecciones de cobro de fracciones de tiempo no brindadas.

COSTOS	BENEFICIOS
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se les permitirá cobrar la hora entera cuando sólo se utilizó una fracción del tiempo.</li> <li>2. No se permitirá cobro de penalidades por pérdida de tickets o tarjetas de ingreso a estacionamientos.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Logrará obtener legitimidad de sus consumidores y usuarios, quienes no sentirán que pagan por un servicio no recibido, ni que pagan más de lo que vale el ticket o tarjeta de ingreso.</li> <li>2. Se sinceran los ingresos de las empresas.</li> </ol>

**b) Los propietarios de empresas que brindan servicios de estacionamientos como servicios complementarios o accesorios**

Para el caso de los establecimientos comerciales que brindan servicios de estacionamientos como servicio complementario o accesorio, la presente iniciativa los afectará en la medida que cobren por el servicio de estacionamiento. Para el caso de los establecimientos que brindan el servicio de estacionamiento en forma gratuita, esta norma no generará ningún tipo de incentivo o desincentivo.

Para las empresas que brindan el servicio de estacionamiento como servicio complementario o accesorio y cobran por ello, se verán afectadas con los costos en forma similar a las empresas que brindan el servicio de estacionamiento como servicio principal, es decir, no se les permitirá cobrar por la hora entera cuando en realidad el vehículo ha permanecido una fracción de la hora y tampoco podrán cobrar penalidades por pérdidas de tickets o tarjetas de ingreso.

COSTOS	BENEFICIOS
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se les permitirá cobrar la hora entera cuando sólo se utilizó una fracción del tiempo.</li> <li>2. No se permitirá cobro de penalidades por pérdida de tickets o tarjetas de ingreso a estacionamientos.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Logrará obtener legitimidad de sus consumidores y usuarios, quienes no sentirán que pagan por un servicio no recibido, ni que pagan más de lo que vale el ticket o tarjeta de ingreso.</li> <li>2. Se sinceran los ingresos de las empresas.</li> </ol>

**c) Las personas que se movilizan en vehículos y que hacen uso de estacionamientos**

Estos actores serán los más beneficiados con la medida pues pagarán el tiempo efectivamente utilizado en los estacionamientos, dejando de lado el redondeo que actualmente se viene practicando a favor de los proveedores de servicios de estacionamiento. Adicionalmente, las personas que se movilizan en vehículos sólo pagarán el valor de costo si es que en algún momento pierden el ticket o tarjeta de ingreso al estacionamiento, no pudiéndosele exigir penalidad alguna.

En contraposición, existe la posibilidad que el proveedor de servicio de estacionamiento ajuste el precio cobrado con la finalidad de mantener su ingreso habitual.

COSTOS	BENEFICIOS
1. Probabilidad de ajuste del precio de los estacionamientos.	1. Pagarán sólo por el tiempo ocupado en los estacionamientos, no permitiendo el redondeo a favor del proveedor. 2. No se permitirá el cobro de penalidad por pérdida del ticket o tarjeta de membresía.

**d) Las personas que no se movilizan en vehículos**

Por último, las personas que no se movilizan en vehículos podrían verse afectados por externalidades negativas, si es que los que brindan el servicio de estacionamiento en forma complementaria o accesorio deciden brindar gratuitamente el servicio de estacionamientos a sus clientes, trasladando este costo a los precios de los bienes y servicios que comercializan.

Sin embargo, esta posibilidad es muy escasa, pues no cuentan con incentivos para dejar de cobrar el servicio de estacionamiento que antes de este proyecto venían cobrando con regularidad.