

LA LEY DE ESTACIONAMIENTOS: MÁS PROBLEMAS QUE SOLUCIONES¹

ACADEMIA DE DERECHO Y CONSUMO, ADECO
Universidad Diego Portales

La entrada en vigencia de la Ley N° 20.967 de 2017, que regula el cobro de servicios de estacionamientos, ha suscitado diversas polémicas. Como Academia hemos seguido la tramitación del proyecto desde sus inicios. Y vemos con preocupación los problemas que se han presentado con su implementación, como el alza de precios (hasta un 76% de aumento²).

Por esto a continuación presentamos un análisis de los elementos centrales de la “Ley de Estacionamientos”.

Comparando el texto que se presentó en la Cámara de Diputados con el texto aprobado, notamos diferencias sustanciales entre ellos. Si bien el proyecto original era perfectible, establecía un período libre de cobro, en consonancia con la finalidad inicial del proyecto de ley. Seguimos creyendo que los argumentos empresariales, la libertad económica y el derecho de propiedad tuvieron más peso que la protección al consumidor durante la tramitación de esta ley, sobre todo en la Cámara Alta.

En este sentido, insistimos en que establecer un período de gratuidad de dos horas parecía ser una medida correcta. Sin embargo, sólo advertimos que, en caso de volver a intentarse vía legislativa su implementación, se debe prestar especial atención a la técnica de la regulación, el diseño de las normas y los criterios que se utilizarán para determinarla.

¹ Un resumen de los comentarios, críticas y sugerencias que se hicieron al proyecto de ley desde que se inició su tramitación en: <http://derechoyconsumo.udp.cl/ley-estacionamientos/>

² Así se ha señalado en la prensa. Véase <http://www.emol.com/noticias/Economia/2017/02/24/846598/Alza-de-estacionamientos-Terminal-Sur-de-Santiago-es-el-que-mas-subio-los-precios.html>



FUNDACIÓN **FERNANDO FUEYO**
UNIVERSIDAD DIEGO PORTALES



Por otra parte, debemos señalar algunas palabras sobre el alza de los precios. Desde que empezó la tramitación del proyecto de ley, en ADECO habíamos anunciado que con la regulación de las modalidades de cobro se podía producir un alza de precios, tal y como había sucedido en otros países. En este caso la experiencia comparada ya daba luces de lo que podía acontecer con la regulación que se pretendía y que se estableció en nuestro país con esta ley.

En este orden de ideas, creemos que el legislador confundió la necesidad de prohibir el redondeo al alza con regular los sistemas de cobros. Es en este segundo aspecto donde se presentan los problemas, pues no había necesidad alguna de establecerlos por ley, más discutible aún hacerlo en la ley sobre protección de los derechos de los consumidores.

No cuestionamos la medida de eliminar la práctica del redondeo en los precios. Sin embargo, creemos que era innecesario que el legislador estableciera las modalidades de cobro que se deben utilizar en estos servicios. La decisión de los proveedores fue traspasar ese costo a los consumidores a través las fórmulas que la misma ley estableció. Así, finalmente, la ley terminó siendo un estímulo para que los proveedores subieran los precios, aun cuando, en la práctica, el servicio sigue siendo el mismo. No se conocen prestaciones adicionales que justifiquen, de alguna manera, elevar los precios incluso en un 76% en algunos casos.

A modo de conclusión, nuestras propuestas para solucionar algunos de los problemas que presenta la ley son, en primer lugar establecer que el servicio de estacionamiento sea gratuito, o al menos en parte, tal como se planteó en un inicio; segundo, eliminar el deber del proveedor para solicitar antecedentes al consumidor cuando se pierda el ticket de estacionamiento, toda vez que no se entiende el fundamento detrás de este deber del proveedor; tercero, establecer una distinción clara entre la responsabilidad infraccional y la responsabilidad civil; cuarto, ampliar el supuesto de hecho de la responsabilidad civil que sólo consagra el robo, hurto o daños a propósito del vehículo motorizado, de tal forma que se comprenda dentro de la norma el robo o hurto de los objetos que se encuentran dentro del vehículo; y quinto, considerar la posibilidad de implementar un régimen solidario y



FUNDACIÓN **FERNANDO FUEYO**
UNIVERSIDAD DIEGO PORTALES

ADECO
ACADEMIA
DERECHO Y CONSUMO

objetivo de responsabilidad respecto de la relación que existe entre las responsabilidades del proveedor dueño y el proveedor arrendador.