

Naturaleza jurídica del pago por estacionamiento medido: ¿Tasa o precio público?*

Por Pablo J. Majul

1. Introducción

Definir jurídicamente las cosas y los hechos que son regulados abstractamente por la ley es una tarea propia de los operadores jurídicos, pero en la mayoría de los casos (por no decir todas), dicha actividad tiene efectos importantes en la población en cuyo interés se promueven las normas, sea para esclarecer el vínculo con el Estado, sea para cuestionar, sea para ejercer un control cívico sobre la actividad estatal, sea para comprender la razonabilidad de determinadas imposiciones, o todas y cada una de ellas.

El tema que aquí nos convoca no es novedoso, la tasa es –quizás– el tributo que más discusiones dentro de la doctrina ha causado en referencia a su definición y características.

Dentro de los recursos de las comunas, la tasa constituye una de las fuentes más importantes de recaudación.

Por otro lado, la regulación del estacionamiento medido en los municipios bonaerenses pone en evidencia un interrogante digno de analizarse meticulosamente: cuál es la naturaleza jurídica del pago que las personas (sean vecinos de la ciudad o foráneos) efectúan a favor de la municipalidad para el aparcamiento de sus vehículos en la vía pública.

Por cuestiones de concentración en nuestro objeto de estudio dejaremos fuera del análisis la situación que generarían los emprendimientos públicos de playas de estacionamiento o garajes que, en principio, se trataría de la prestación de un servicio público directo¹ o a través de terceros a cambio del pago de un precio en el marco de una relación contractual más afín al derecho privado que al derecho público. Como dije, esta figura justifica una disquisición más profunda cuyo contenido no deseo abordar en este trabajo; sin embargo, la aproximación conceptual ensayada permite –de forma premonitoria– ir delimitando el objeto que pretendemos analizar, trazando diferencias y poniendo de relieve algunos elementos configurativos.

2. La regulación ordenatoria del tránsito municipal

La cuestión del ordenamiento del tránsito local en la provincia de Buenos Aires está regulada en la ley orgánica de las municipalidades (decr. ley 6719/58), estableciéndose, en el art. 27 (t.o. según decr. ley 9117/78) que “corresponde a la función

* [Bibliografía recomendada.](#)

¹ La mera mención de “servicio público” dispararía un debate sobre si la actividad o servicio prestado por un municipio de poner a disposición un predio destinado al estacionamiento público de vehículos se subsume o no en esa definición.

deliberativa municipal reglamentar:... 18. El tránsito de personas y de vehículos públicos y privados en las calles y caminos de jurisdicción municipal, atendiendo, en especial a los conceptos de educación, prevención, ordenamiento y seguridad, así como en particular, lo relativo a la circulación, estacionamiento, operaciones de cargas y descargas, señalización, remoción de obstáculos y condiciones de funcionamiento de los vehículos, por medio de normas concordantes con las establecidas por el Código de Tránsito de la Provincia”.

De esta manera, para ir separando “la paja del trigo”, ya podemos afirmar sin lugar a dudas que la regulación ordenatoria del tránsito en los municipios bonaerenses constituye una prerrogativa reglamentaria del órgano deliberativo, es decir, del Concejo Deliberante. Esta directriz atributiva de competencia en la materia al Departamento Deliberativo significa que este órgano es el encargado de reglamentar lo relativo al ordenamiento del tránsito de los vehículos, incluyéndose también a su estacionamiento, cuestión sobre la cual –salvo la reglamentación ejecutiva², es decir, la que detalla los alcances de la norma general dictada por el órgano legisferante (en virtud del art. 108, inc. 3°, LOM)– el órgano ejecutivo no puede avanzar por medio del dictado de un decreto. El estacionamiento, con excepción de algunas cuestiones³ que hacen justamente a la “reglamentación ejecutiva”, es materia del Deliberativo, no del Ejecutivo.

El bloque normativo que suministra tales potestades en la materia, además del art. 27, incs. 18 y 19 del decr. ley 6769/58, se integra con los arts. 24 y 25 de la norma citada; arts. 2 y 49, inc. d de la ley nacional de tránsito 24.449 y arts. 1° y 2° de la ley provincial 13.927 –Código de Tránsito bonaerense–.

² Los llamados reglamentos de ejecución o subordinados –a diferencia de los reglamentos autónomos– requieren de una ley a la que se supeditan y la ausencia previa determina la improcedencia del reglamento. Esta subordinación del reglamento a la ley habilita al órgano deliberativo a derogar el reglamento, si estima que éste viola el espíritu de la norma (Barraza, Javier I., *Tratado de derecho administrativo*, Bs. As., Hammurabi, 2016, p. 322).

³ Por ejemplo, la “determinación del horario” para el estacionamiento medido integra el ejercicio de la administración que corresponde al Departamento Ejecutivo (art. 107, decr. ley 6769/58). En ese orden, se concluyó que una ordenanza comunal excedía el ámbito de competencia del Departamento Deliberativo, toda vez que invadía atribuciones propias del otro Departamento Municipal (AGG, Dictamen, expte. 2113/3399/94). Pese ello, no comparto este criterio porque –como expone Santi Romano citado por Barraza– no hay norma que pueda aislarse completamente de todas las demás que pertenecen a un determinado ordenamiento jurídico. Gordillo, por su parte, enseña que el Congreso puede legislar sobre todas y cualquiera de las actividades realizadas por el Poder Ejecutivo, sin otra limitación que la de que la ley establezca una regulación razonable. Salvo ese límite, que es por otra parte común a todas las leyes del Congreso, éste puede dictar normas para cualquier función realizada por la administración (www.gordillo.com/pdf_tomo9/libroi/capitulo4.pdf). En definitiva, nada escapa –en lo que a la regulación respecta– de las potestades del órgano deliberativo. Por ello, si bien existe una zona de “reserva” legislativa, en el sentido de que en ciertas materias sólo el Congreso puede estatuir y en ningún caso (ni siquiera por delegación) la administración, no existe en cambio en el derecho latinoamericano un principio inverso de que pueda haber zona alguna de la actividad administrativa “reservada” a ella y exenta de la regulación legislativa (Bidart Campos, *Derecho constitucional*, citado por Gordillo). El punto medular para discernir el tema está en qué verboide se subsume la conducta o actividad desarrollada: “regular” o “administrar”.

3. La regulación recaudatoria del tránsito municipal. Análisis y reflexión. Planteo del problema

Reglamentar el tránsito y el estacionamiento de los vehículos es una tarea de gobierno, una verdadera política pública⁴, tendiente establecer pautas disciplinarias, de obligatorio acatamiento, destinada a las personas que circulan a través de las arterias públicas de una ciudad, sea como conductor de vehículo, motocicleta, bicicleta o como peatón con el fin de prevenir accidentes, ordenar la circulación y consolidar la seguridad. Considero que la palabra “tránsito” y “tráfico” son sinónimos, y es precisamente en el contexto donde podemos determinar cuál es el uso más adecuado.

De esta manera, a poco que se analice la norma y los principios que la inspiran, podemos advertir que la especial atención se focaliza a atender los conceptos de educación, prevención, ordenamiento y seguridad (art. 27, inc. 18, decr. ley 6769/58), se percibe el tránsito como un hecho social; pero en modo alguno se hace referencia a la recaudación o que la regulación del tránsito provenga del poder de imperio del Estado con fines recaudatorios o que sea producto de atribuciones financieras de los municipios. Esta cuestión se vincula –a mi modo de ver– con uno de los principios del derecho administrativo que es el principio de subsidiariedad que –según Macón⁵– contiene dos cosas muy importantes.

En primer lugar, sostiene que, si existe alternativa de que una actividad económica sea pública o sea privada, es preferible que sea privada. Desde luego, aclara el autor citado, no debe dejar de subrayarse el hecho de que las excepciones, si bien no son muchas, son bastantes importantes.

Si ha de actuar el sector público, eso es una excepción y, por consiguiente, debe ser fundamentada explícitamente.

En segundo lugar, la versión de más influencia sostiene que, cuando una actividad del sector público puede realizarse en un nivel inferior, es preferible que se desarrolle en ese nivel y no en uno superior.

Bien, el plexo normativo ya citado, particularmente a partir del art. 27, incs. 18 y 19 de la ley orgánica de las municipalidades, representa explícitamente esa excepción; no porque la potestad de regular el tránsito de vehículos y personas en el ámbito territorial de una comuna no sea una atribución propia e inherente al Estado municipal como persona pública estatal de raigambre constitucional, sino porque la norma habilita concretamente a reglamentar esa materia al gobierno local autorizándose, de esa manera, a su sistematización normativa y veda toda intromisión del sector privado e, inclusive, de otros poderes o estamentos estatales. Este es un fiel reflejo del llamado principio de legalidad de vinculación negativa, es decir, que si no está permitido, está prohibido. El Estado sólo puede hacer lo que la ley específicamente le faculte a hacer, todo lo demás queda fuera de sus facultades y por lo tanto *no lo puede hacer*.

⁴ Bajo un Estado de derecho toda política pública debe estar definida normativamente. Es expresión del principio de legalidad.

⁵ Macón, Jorge, en Díaz, Vicente O. (dir.), *Tratado de tributación*, t. II, Bs. As., Astrea, 2004, p. 98.

Entonces, si la reglamentación del estacionamiento medido, como un elemento que integra el fenómeno social del tránsito, no tiene un fin recaudatorio, ¿Por qué se cobra? o, mejor dicho, ¿para qué se cobra? Intentaremos aproximar una respuesta.

Pivoteando en la cuestión del estacionamiento medido, por ahora, digamos que en el art. 226, inc. 31 del decr. ley 6769/58, se detalla que “constituyen recursos municipales los siguientes impuestos, tasas, derechos, licencias, contribuciones, retribuciones de servicios y rentas: ...31) Cualquier otra contribución, tasa, derecho o gravamen que imponga la Municipalidad con arreglo a las disposiciones de la Constitución”. Es decir, que al no haberse previsto normativamente en la ley orgánica de las municipalidades al estacionamiento como un hecho imponible específico que dé lugar a la conformación de un recurso municipal, la misma ley provee un inciso residual (inc. 31) dejando librada a cada comuna la creación de las ordenanzas respectivas que habiliten el cobro para la utilización u ocupamiento del espacio público por vehículos en las calles, bulevares y avenidas que atraviesan el ejido urbano de la ciudad.

Pero de nuevo cabe preguntarnos, si la propia ley no establece que el estacionamiento de vehículos en la vía pública constituye la causa de un tributo local, comúnmente utilizado bajo el ropaje de “tasa”, entonces ¿cuál es el sentido de su cobro compulsivo? Dicho desde otra perspectiva, ¿por qué el legislador provincial no contempló este supuesto [el estacionamiento] en el minucioso y detallado art. 226 de la LOM? No podemos soslayar que en dicho artículo –pese a su carácter enunciativo– se han inventariado pormenorizadamente los tributos más importantes y conocidos (v.gr., barrido y limpieza; seguridad e higiene, entre otros). El estacionamiento medido es quizás la realidad más aceptada y difundida en todas las ciudades de cualquier parte del mundo. ¿A quién se le ocurriría siquiera cuestionar el pago de un arancel por estacionar en la vía pública?

Podemos quejarnos de su costo o de la excesiva regulación en cuanto al tiempo permitido de aparcamiento, zonas de exclusividad, restricciones, zonas de descargas, etc., pero nunca se cuestionaría la legitimidad de su imposición y, por lo tanto, de su cobro ¿Se le ha olvidado al legislador contemplarlo? Lo dudo. La respuesta que ensayo, por ahora, es que a través del inciso residual precitado la provincia ha querido que cada municipio lleve a cabo su potestad tributaria con autonomía de acuerdo a la realidad social, económica, política y territorial de cada uno de ellos.

Obviamente, la potestad tributaria local no se despliega de igual forma en municipalidades con salida al mar y que gocen de infraestructura portuarias (v.gr., Bahía Blanca, Gral. Pueyrredón, etc.); que las que están situadas en el medio del territorio provincial con actividades agropecuarias y ganaderas (v.gr., Trenque Lauquen, Rojas, Salto, Pergamino, etc.); mineras (v.gr., Tandil) o netamente industriales (v.gr., Zárate, San Nicolás, San Fernando, Pilar). Pero (lamentablemente) volvemos al punto de inicio el “estacionamiento medido” es una realidad que atraviesa –cual denominador común– los 135 municipios de la provincia de Buenos Aires.

Analicemos previamente algunas cuestiones que nos ayuden a encontrar una respuesta que nos satisfaga.

4. ¿Cómo se crean los tributos municipales?

Nobleza obliga. Sin pretender hacer una disquisición erudita sobre el tema vamos a dejar asentado –aunque sea concisamente– que la capacidad con que deben ser atribuidos financieramente los municipios por las constituciones provinciales debe ser de acuerdo con los principios de suficiencia y solidaridad. El primero para que los municipios cuenten con los recursos financieros para cumplir con sus objetivos, no bastando con que éstos resguarden su subsistencia. Por otro lado, el principio de solidaridad obliga a las provincias a que provean lo necesario para que los municipios desplieguen su autonomía si los propios recursos no resultan suficientes. Ambos principios son difíciles de delimitar en su aplicación concreta, en particular el de suficiencia, porque implica garantizar un plus a los recursos imprescindibles para la subsistencia de la autonomía del municipio⁶.

A su vez, la Corte ha dicho, con relación al principio de reserva de la ley tributaria, que éste es de rango constitucional y propio del Estado de derecho y que únicamente admite que una norma jurídica con la naturaleza de ley formal tipifique el hecho que se considera imponible y que constituirá la posterior causa de la obligación tributaria⁷.

También es cierto que las facultades de los municipios bonaerenses en materia tributaria son limitadas, ya que, de acuerdo a la Constitución local, en la que haya su fundamento, están sujetas bajo pena de nulidad a los límites de las facultades otorgadas por la Legislatura⁸.

Dicho ello, el trámite para crear o aumentar tributos en el ámbito municipal de la provincia de Buenos Aires es un procedimiento constitucionalmente previsto en el art. 193, inc. 2° de la carta magna estadual, por el cual se dispone –en cuanto a las atribuciones del régimen municipal contempladas en el art. 192– que “todo aumento o creación de impuestos o contribución de mejoras, necesita ser sancionado por mayoría absoluta de votos de una asamblea compuesta por los miembros del Concejo Deliberante y un número igual de mayores contribuyentes de impuestos municipales”.

Esta diligencia nomogenética se integra con lo previsto en los arts. 29, inc. 2° y 93¹⁰ de la ley orgánica de las municipalidades.

⁶ Gelli, María A., *Constitución de la Nación Argentina. Comentada y concordada*, 4ª ed., Bs. As., La Ley, t. III, citada por Paso, Ricardo, “Análisis y jurisprudencia de la ley orgánica municipal de la provincia de Buenos Aires”, Mar del Plata, Sendero Jurídico, 2013, p. 329 y 330.

⁷ CSJN, *Fallos*, 318:1154, “Video Club Dreams” (1995).

⁸ SCBA, 6/9/88, “Empresa Hípica Argentina SA”, causa 1243; id., 27/12/88, “Canal 3 de Nueve de Julio SA”, causa 1221.

⁹ Art. 29, LOM. “Corresponde al Concejo sancionar las ordenanzas impositivas y la determinación de los recursos y gastos de la Municipalidad. Las ordenanzas impositivas que dispongan aumentos o creación de impuestos o contribuciones de mejoras, deberán ser sancionadas en la forma determinada por el art. 193, inc. 2, de la Constitución de la Provincia, a cuyo efecto se cumplirán las siguientes normas. 1. El respectivo proyecto que podrá ser presentado por un miembro del Concejo o por el Intendente, será girado a la Comisión correspondiente del Cuerpo. 2. Formulado el despacho de la Comisión, el Concejo por simple mayoría sancionará una Ordenanza preparatoria que oficiará de anteproyecto, para ser considerado en la Asamblea de Concejales y Mayores Contribuyentes. 3. Cumplidas las normas precedentes, la antedicha Asamblea podrá sancionar la Ordenanza definitiva”.

¹⁰ Art. 93 (texto según ley 5887) A los fines del art. 193, incs. 2 y 3 de la Constitución, tienen la calidad de mayores contribuyentes, los vecinos que paguen anualmente impuestos municipales que en

5. Clasificación de los recursos municipales

En la actualidad, siguiendo los lineamientos de Alberto Montbrun¹¹, se puede establecer la siguiente clasificación de los recursos municipales: los que provienen de la propia jurisdicción y los de otra, y a su vez ambos pueden ser divididos en ordinarios y extraordinarios.

Dentro de la propia jurisdicción: A) Ordinarios: a) impuestos; b) tasas; c) multas; d) contribuciones, y e) otros: tarifa o precios, cánones, patentes, sistemas de ahorro previo. B) Extraordinario: a) enajenación de bienes municipales; b) uso de crédito público: empréstitos - bonos municipales; c) financiamiento bancario de obras.

De otra jurisdicción: A) Ordinarios: a) coparticipación de impuestos nacionales; b) coparticipación de impuestos provinciales; c) coparticipación de regalías. B) Extraordinarios: a) subsidios y aportes del tesoro, y b) recursos con afectación específica.

La característica definitoria de los recursos de propia jurisdicción –explica Paso¹²– es que, sobre ellos, el municipio ejerce con plenitud su autonomía económica financiera, tanto en lo referido a su establecimiento y monto de imposición, como a su efectiva percepción, recaudación, persecución fiscal e inversión. Sólo la ejecución fiscal de estos recursos está en manos de jueces provinciales, pero siempre a instancias del municipio acreedor.

6. Tasa: su definición

El concepto de tasa es explicado como el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva o potencial de un servicio público individualizado en el contribuyente. Esta es la definición propuesta por el Modelo de Código de la OEA-BID, sosteniendo que las tasas constituyen una especie del género tributos. Es decir, quedan comprendidas en la definición de prestaciones obligatorias, establecidas por ley, tendientes a la cobertura del gasto público.

El hecho generador de este tributo es la prestación de un servicio realizado por el Estado, que está vinculado con el sujeto obligado a pagar la contraprestación.

En lo que hace a su naturaleza, la Corte señaló que una tasa es contraria al principio de legalidad, al no discriminar debidamente los servicios cuya manutención solicita, posibilitando la recaudación de los fondos para una finalidad ajena a la que presuntamente le habría dado origen¹³. Por lo tanto, el cobro de la tasa debe corresponder siempre a la concreta, efectiva e individualizada prestación de un servicio relativo al contribuyente.

conjunto excedan los doscientos pesos moneda nacional (\$200 m/n). La integración y funcionamiento de la Asamblea de Concejales y Mayores Contribuyentes se regirá de acuerdo con las normas del presente Capítulo [Por decretos nacionales 1096785 y 2128/91 se modificó el signo monetario. No se ha modificado el importe por norma alguna con posterioridad a la ley 5887. Texto constitucional según reforma año 1994].

¹¹ Citado por Paso, *Análisis y jurisprudencia de la ley orgánica municipal de la provincia de Buenos Aires*, p. 331 y 332.

¹² Paso, *Análisis y jurisprudencia de la ley orgánica municipal de la provincia de Buenos Aires*.

¹³ Fallos, 312:1575, "Cía. Química SA" (1989).

Contrariamente, la Suprema Corte provincial, a través del voto de la ministra Kogan, indicó que “la tasa es un tributo caracterizado por la prestación de un servicio público individualizado hacia el sujeto pasivo (Jarach, Dino, *Finanzas públicas*, p. 234), su hecho imponible está integrado por un hecho o circunstancia relativos al contribuyente y por una actividad a cargo del Estado (Villegas, Héctor, *Curso de finanzas, derecho financiero y tributario*, p. 173), en fin, la contraprestación pecuniaria que el particular debe al Estado –para el caso, municipal–, en virtud de ley –lato sensu– por la prestación de un servicio jurídico, administrativo o jurisdiccional, de uso obligatorio, divisible y determinado en la persona o bienes del usuario, prestado por el Estado en ejercicio del poder tributario (conf. García Belsunce, Horacio A., *Revisión parcial del concepto de tasa como especie tributaria*, LL, 2006-F-853 y siguientes)”.

Desde otro punto de vista, también se da el debate acerca del destino que se le da al producto de su recaudación; pues si el producido de la tasa se destinase a otros fines no relacionados con el servicio que la origina, se estaría clara y concluyentemente frente a un impuesto, ya que el destino de los fondos es uno de los elementos caracterizadores y esenciales de la tasa¹⁴.

No obstante, tratándose de rentas generales que perciben las haciendas locales, el destino y la administración de la recaudación es rigurosamente de orden presupuestario y no de la esfera de lo tributario, siendo que la necesidad de financiar un servicio es lo que justifica en el orden tributario la creación de la tasa. Es que en el sistema presupuestario se reconocen dos principios que se refieren al destino de los recursos: el de unidad (el presupuesto debe incluir todos los gastos y recursos), y el de no afectación de recursos (no pueden ser utilizados para gastos determinados).

Otra de las cuestiones a tener en cuenta es la relativa a la divisibilidad del servicio. En la tasa es necesario que el servicio que genera pueda fragmentarse en unidades de uso o consumo, para hacer posible la particularización a cada persona. De esta manera, Giannini afirma que la tasa constituye una prestación debida por el desarrollo de una actividad del ente público que afecta particularmente al obligado, lo que sólo podrá comprobarse en los servicios que se consideran divisibles¹⁵.

Podemos reconocer, de esta manera, dos tipos de actividades que realiza el Estado. Por un lado, se encuentran los servicios *uti singuli*, individualizables, que están dirigidos a un sujeto determinado. Este contribuyente podrá ser beneficiado o no con la acción del Estado, pero queda particularmente alcanzado por el servicio. Por otro lado, están los servicios *uti universo*, que son las actividades que benefician a toda la comunidad, afectando también al obligado a pagar la tasa.

En tal sentido, en la medida que el bien o servicio prestado sea divisible, en cuanto a que su goce sea exclusivo, podrá determinarse una tasa que refleje el costo o el beneficio que el usuario obtenga de la efectiva prestación; en contrario, la tasa reflejará globalmente dichos costos o beneficios y será aplicado a todos los potenciales usuarios o beneficiarios indivisibles. En este último caso –se ha afirmado– la legitimidad del pago deriva de la existencia del servicio y de los beneficios indivisibles que se obtienen por ella, sin consideración sobre el efectivo goce de los obligados al pago. Por lo tanto, donde confluyen intereses generales y particulares es apropiado apelar

¹⁴ Valdés Costa, *Curso de derecho tributario*, p. 161.

¹⁵ Giannini, *Instituciones de derecho tributario*, p. 50.

al instituto de las tasas; donde sólo prime un interés particular, es propio fijar precios que reflejen el beneficio individual producido.

7. Pagar por estacionar en la vía pública: ¿tasa o precio público? Conclusión

Prestemos atención. Cuando estacionamos nuestro vehículo en la vía pública ¿qué tipo de operación se concretiza? ¿Estamos contratando voluntariamente con el municipio la ocupación de un espacio público a cambio del pago de un arancel por el servicio prestado? O, por el contrario, ¿estamos pagando un tributo recibiendo como contraprestación la disponibilidad de un lugar para aparcar?

Dada la especial naturaleza de los servicios públicos que prestan las haciendas locales, cabe distinguir qué tasas y precios públicos son retribuciones por bienes o servicios públicos prestados; si bien, las tasas tienen un contenido tributario y los precios públicos no¹⁶.

También se ha dicho que bajo la perspectiva de las finanzas, tasas y precios no son distinguibles entre sí, en tanto constituyen remuneraciones o compensaciones de un gasto público; pero, desde el punto de vista jurídico, son distintos.

Básicamente, la esencia del precio refiere al carácter voluntario y al acuerdo de partes en la provisión y recepción de los bienes o servicios que dan lugar al pago de la retribución o precio. Es decir, que el precio público tiene como característica jurídica principal la de ser una obligación consentida en un contrato oneroso conmutativo, cuya causa está representada por la ventaja o provecho que le procura la otra parte. Así, cuando estacionamos nuestro vehículo, lo hacemos de forma voluntaria; porque el cobro por “aparcar” se impone a quien decide –justamente– rentar una estadía en un espacio público situado en la vía pública afectada a la zona de aparcamiento; no imponiéndose –por lo tanto– a quien decide no hacer uso de ese espacio o, simplemente, estaciona en otro lugar que no se está asignado a la parada. Para hacer una rápida diferencia, las tasas se deben pagar, aunque no queramos el servicio, nos resistamos o nos abastecemos de otra forma (por ejemplo, la tasa de servicios sanitarios se paga igual si la red está instalada y disponible para nuestro domicilio, pese a que decidamos extraer y consumir agua desde una bomba privada instalada en nuestro inmueble).

Además, los bienes o servicios que dan lugar a la fijación de precios públicos no son esenciales ni hacen a la naturaleza del Estado, cuentan con cierto grado de divisibilidad y su utilización es voluntaria ¿Podemos afirmar que el estacionamiento medido constituye un servicio esencial del Estado? La respuesta: claramente no. Lo que no quiere decir que el disciplinamiento del aparcamiento de vehículos en la vía pública, a través de la reglamentación del estacionamiento medido, no sea una política pública importante para afianzar la seguridad del tránsito local.

Reflexionemos que si un municipio no regula el estacionamiento medido o lo suspende no trae ninguna consecuencia desde el punto de vista jurídico, aunque sí financiero porque se vería afectada, por ejemplo, la recaudación. En la ciudad de Pergamino mientras se desarrollaba una etapa de transición para implementar un nuevo

¹⁶ Bulit Goñi, *Tasas y precios públicos*, XV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Tributario, Caracas, 1991.

sistema electrónico, el estacionamiento medido estuvo suspendido varios meses y pese a ello la comuna no colapsó ni se configuró un escenario –como a muchos les gusta caracterizar de forma irresponsable– apocalíptico.

Mientras que cuando hablamos de tasas, nos referimos a bienes públicos por excelencia. En este último caso, estamos frente a un vínculo normativo entre Estado y usuario, lo que equivale a decir, que se trata de una obligación emanada no de la voluntad de las partes, sino directamente de la ley. Contrariamente, cuando hablamos de precios, estamos ante un vínculo contractual, siempre como consecuencia de la provisión de bienes o servicios.

A mi modo de ver, y para concluir, entiendo que el precio que pagamos por estacionar el vehículo en la vía pública en realidad es un canon estipulado a través de un contrato administrativo por adhesión que impone el Estado, como contraprestación, a los potenciales usuarios que voluntariamente deseen utilizar el espacio público.

Una consecuencia importante de discernir esta situación es la relativa a la diferencia de procedimientos que el Estado debe llevar a cabo para regular estos ingresos o contraprestaciones. En el caso de las tasas, se debe seguir el trámite constitucionalmente previsto en el art. 193, inc. 2° de nuestra Constitución local y lo instituido en los arts. 29, inc. 2° y 93 del decr. ley 6769/58. Lo que equivale a decir que debe ser aprobada, sea una tasa, retribución o derecho, por el Concejo Deliberante con intervención de mayores contribuyentes y estar prevista –tributariamente– en la ordenanza fiscal e impositiva vigente. Mientras que si se acoge la tesis que aquí propongo, la gestión procedimental para reglamentar el estacionamiento medido si bien está a cargo del Departamento Deliberativo y, en su caso, el Ejecutivo en lo que sea materia de reglamentación ejecutiva (art. 108, inc. 3°, LOM); el canon se impone a través de la ordenanza reglamentaria o, en su defecto, del decreto reglamentario por parte del Departamento Ejecutivo, concretizándose –con cada estacionamiento– un contrato administrativo por adhesión complejo porque en su perfeccionamiento intervienen –por imperio legal– los dos departamentos que conforman el régimen municipal. Por ser un régimen especialmente previsto (art. 27, inc. 18, LOM) el contrato público de aparcamiento no se subsume en la prerrogativa habitual y normal del intendente municipal de celebrar contratos en los términos autorizados por el art. 108, inc. 14 del decr. ley 6769/58 ni mucho menos necesita ser convalidado por el Concejo de conformidad a lo dispuesto en el art. 41 del decr. ley referido.

© Editorial Astrea, 2020. Todos los derechos reservados.