



**Resolución 2024R-1283-23 del Ararteko, de 10 de enero de 2024, por la que recomienda al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz que deje sin efecto una sanción impuesta por infringir la normativa de tráfico.**

### Antecedentes

1. Un ciudadano presentó una queja en el Ararteko en relación con una sanción que le impuso el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz por *"estacionar en zona de carga y descarga un vehículo no autorizado durante las horas de utilización"*<sup>1</sup> (a raíz de la denuncia que un agente de la policía local formuló contra su vehículo el día 5 de enero de 2023, a las 20:40 horas, estando ausente en ese momento.

Concretamente, la denuncia del agente señaló lo siguiente: *"turismo estacionado en zona señalizada de carga y descarga en horario restringido impidiendo su uso"*.

2. No obstante, el promotor de la queja expuso ante el Ararteko que estacionó el vehículo en la calle Perú, sobre las 20 horas, para ir a recoger a su madre que vive en la calle Salvador, porque no había sitio en esa calle. Según refiere en su escrito en ese espacio caben tres o cuatro vehículos y el suyo estaba en primer lugar.

En este sentido, en las alegaciones presentadas durante el procedimiento sancionador, el reclamante manifestó su disconformidad con la sanción, porque, según expresaba, la normativa permite estacionar en zona de carga y descarga con la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y su vehículo la mostraba en el salpicadero de forma visible.

3. Tras admitir la queja y analizarla, el 25 de mayo de 2023 el Ararteko solicitó al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, el envío de la copia completa del expediente administrativo correspondiente al procedimiento sancionador. Asimismo, requirió información sobre la vigencia de la instrucción municipal *"Estacionamiento en zona habilitada para carga y descarga con tarjeta de discapacitado"* y sobre si el agente comprobó que las plazas para personas con movilidad reducida existentes en la zona se encontraban ocupadas.

---

<sup>1</sup> Infracción contemplada en el artículo 91.2 g) del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.



4. Tras dos requerimientos y un apercibimiento, con fecha 19 de octubre de 2023, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz no remitió la copia del expediente administrativo, pero comunicó al Ararteko lo siguiente:

*“El agente en su informe de ratificación, de fecha 08.02.2023, especifica que:*

*“...El día 5 de enero de 2023, en Vitoria-Gasteiz (Araba), se encontraba realizando labores de patrulla el agente con nº profesional (...), cuando fueron requeridos para acudir a esa zona de carga y descarga con horario restringido reservado a la empresa Mercadona. A la llegada de los agentes se observó que el vehículo con placa de matrícula (...) se encontraba en la zona reservada. La empresa realiza las labores con un camión de grandes dimensiones, por lo que necesita todo el espacio disponible. Al obstaculizar la descarga del camión y generar un perjuicio al tráfico se procedió a denunciar, y retirar el vehículo, por lo que el agente se ratifica en la propuesta de sanción”*

*Resueltas las alegaciones en sentido desestimatorio, el Sr. (...) presenta recurso de reposición con fecha 3/04/2023 alegando nuevamente su disconformidad frente a la resolución sancionadora. Dicho recurso ha sido desestimado con fecha 06/09/2023.*

*El Decreto 50/2016, de 22 de marzo, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, en su art. 7 contempla que “... Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos, siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo: d) Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por los ayuntamientos, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.”*

*De acuerdo al art. 88 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial determina que “las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio salvo prueba en contrario”. Se establece, por tanto, una presunción de veracidad de lo manifestado por el agente denunciante que solo puede ser rebatido mediante prueba en contrario alegada por el denunciado. El agente denunciante ha especificado detalladamente que “Al obstaculizar la descarga del camión y generar un perjuicio al tráfico se procedió a denunciar, y retirar el vehículo”.*





*En el boletín (...) objeto de controversia, se hace referencia a “Estacionamiento en zona señalizada de carga y descarga impidiendo su uso” en calle Perú, nº (...). El propio agente denunciante detalla con claridad los motivos que le llevaron a denunciar al vehículo y a la retirada del mismo al Depósito Municipal. Cabe reseñar que el agente procedió a formalizar la denuncia tras requerimiento de la central de operaciones, porque generaba perjuicio al tráfico.*

*Desde la Unidad de Sanciones, con el fin de proceder a contestar el recurso de reposición presentado con fecha 03/04/2023, se solicita nuevamente aclaraciones sobre el objeto de la denuncia al agente denunciante manifestando con fecha 26/07/2023 lo siguiente:*

*“El día 5 de enero de 2023, en Vitoria-Gasteiz (ALAVA), el agente con número profesional (...) se encontraban realizando labores de patrulla en vehículo oficial rotulado con distintivos, cuando fueron requeridos por la central de operaciones para acudir a una zona de carga y descarga en la calle Perú, en el horario reservado exclusivamente a la empresa MERCADONA, para que realicen dichas labores.*

*Los agentes se personaron en el lugar, encontrando al siguiente vehículo estacionado en la zona reservada (el vehículo (...)).*

*Esta zona está delimitada mediante un cebreado amarillo y una señal vertical, en la que informa que es una zona destinada a la carga y descarga en dos horarios, en concreto, de 08:00-13:00 y 16.00 - 18:00. Además de esto, en la parte inferior explica que, de lunes a sábado, en horario de 05:00-08:00 y 20.30-24.00, es una zona exclusiva de la empresa MERCADONA.*

*Se procedió a retirar el turismo con la grúa para que el camión de la empresa MERCADONA, procediera a realizar las labores de carga y descarga dentro del horario establecido para ellos, ya que, al ser un camión de grandes dimensiones, no entraba en la zona restante. Es decir, a pesar de que el turismo tuviera una tarjeta para personas de movilidad reducida, la cual, según el art. 7 d) del Decreto 50/2016 de 22 de marzo, le habilita a estacionar en zonas de carga y descarga, siempre que no perjudique el tráfico.*

*Por otro lado, a partir de las 20.00 horas, esa zona pasa a ser una zona reservada de estacionamiento exclusiva del Mercadona. En el momento de la denuncia, al haber pasado más de 6 meses de la denuncia, el agente (...) no recuerda si había estacionamiento libre de ningún tipo en las cercanías y desconoce completamente sí en el momento en que el conductor estacionó existía”.*



(...)

*La instrucción a la que dicha institución hace referencia sigue vigente. Dicha instrucción determina que “En ausencia de regulación específica de ámbito local, la tarjeta de discapacitados habilita para estacionar en señalización de carga y descarga de conformidad con lo dispuesto en el RD 1056/2014 de 12 de diciembre.”*

*El Real Decreto 1056/2014 al que hace referencia (vigente Real Decreto 50/2016 contempla en su art. 7 entre los derechos que tienen los titulares y las limitaciones de uso que “...Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo:*

*d) Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico...”.*

*2º-. Respecto a la comprobación efectuada por el agente denunciante.*

*El Servicio de Recaudación se remite a lo dicho por el agente denunciante en informe de fecha 26/07/2023. Precisamente tal y como indica en su informe el agente actúa a requerimiento de la central de operaciones para acudir a una zona de carga y descarga en la calle Perú, en el horario reservado exclusivamente a la empresa MERCADONA, para que realicen dichas labores, motivo por lo que queda más que patente el perjuicio ocasionado en el momento de redactarse el boletín de denuncia, ya contemplado en el primer informe solicitado al agente denunciante de fecha 08/02/2023, donde indica que “... al obstaculizar la descarga de camiones y generar un perjuicio al tráfico se procede a denunciar y retirar el vehículo, motivo por lo que el agente se ratifica en la propuesta de sanción...”.*

*Cabe reseñar que en la instrucción a la que se hace referencia de 2/10/2015, no viene alusión alguna a la obligación por parte del agente denunciante de comprobar si existen o no plazas libres para personas con movilidad reducida en el momento de formalizar la denuncia. Sin embargo, sí que queda reflejado en el informe del agente denunciante que existía un perjuicio, hecho éste que lleva a incumplir lo estipulado en el art. 7 del Real Decreto 1056/2014 (vigente Real Decreto 50/2016) al que hace referencia la instrucción.*

*A la vista de los argumentos expuestos no es posible aceptar la recomendación ya que se considera ajustada a derecho la tramitación del procedimiento sancionador de tráfico en cuestión.”*



5. Entendiendo que se disponen de los hechos y fundamentos de derecho necesarios, el Ararteko formula las siguientes:

### Consideraciones

1. A juicio del Ararteko, el análisis del objeto de la queja pasa por examinar los pilares y los fundamentos competenciales de la regulación actual de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

El Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, que emana de la Recomendación (98/376/CE) del Consejo de la Unión Europea, de 4 de junio de 1998, en su parte expositiva pone de relieve que la regulación aplicable a la tarjeta de estacionamiento existente en las comunidades y ciudades autónomas cuentan con una regulación diversa, que supone diferencias en cuanto al uso de la tarjeta y los derechos que otorga su concesión, encontrándose situaciones, para una misma persona, muy diferenciadas según el lugar donde resida o al que se desplace.

Por ello, su objeto es el establecimiento de las condiciones básicas del régimen jurídico aplicable a la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida y se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 1.ª del artículo 149.1 CE, «condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles» en el ejercicio de su derecho a la libre circulación.

En lo que al objeto de la queja se refiere, resulta relevante destacar que en su artículo 7.1 dispone que: *“Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo: (...) d) Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico”*.

Esta norma fue analizada por el Tribunal Constitucional, en sentencia 18/2017, de 2 de febrero de 2017, dictada en un conflicto positivo de competencia planteado por el Gobierno Vasco. En la misma declaró que:

*“Concretamente, el derecho fundamental en cuyo ejercicio interviene la normativa estatal con el propósito de asegurar esa homogeneidad regulatoria básica es la libertad de circulación (art. 19 CE).*

*(..)*



*La Constitución garantiza a todos los españoles el derecho a circular con libertad por todo el territorio del Estado, y es evidente que una buena parte de esa circulación se realiza mediante vehículos a motor y a través de las vías públicas. En ese entorno, las personas con discapacidad encuentran especiales dificultades para ejercer ese derecho por sus limitaciones físicas de movilidad por lo que, como ya hemos destacado, los poderes públicos – cada uno en el ámbito de sus competencias– deben promover las condiciones para que la libertad e igualdad de los miembros de ese colectivo sean reales y efectivas, y para que se remuevan los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud (art. 9.2 CE). En el mismo sentido, y de manera más específica para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, el art. 49 CE exige también a los poderes públicos que les ampare «especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos». En cumplimiento de ese doble mandato constitucional, tanto general como específico (arts. 9.2 y 49 CE), es indudable que el Estado cuenta con cobertura para establecer una serie de condiciones ex art. 149.1.1 CE, que aseguren la libre circulación por todo nuestro territorio de personas que padecen algún tipo de discapacidad (art. 19 CE), en términos de igualdad sustancial. Esa circulación se realizará por medio de vehículos especiales, manejados por la propia persona discapacitada o por terceros, y comprende sin duda su estacionamiento en la vía pública, que es una actividad complementaria esencial de la circulación.*

*(...)*

*El artículo 7 regula el concreto alcance habilitante u operativo de estas autorizaciones en relación con las distintas posibilidades de estacionamiento, tanto en sentido positivo de lo que permiten hacer (apartado 1), como negativo, de lo que no comprenden (apartado 2). Respecto a lo primero, la autorización habilita, por supuesto, para aparcar en los lugares reservados para los beneficiarios de las tarjetas, que es el contenido «natural» o más inmediato de estas autorizaciones, e incluso para solicitar a la Administración competente la reserva de una plaza de aparcamiento próxima al domicilio o al lugar de trabajo del titular de la tarjeta, pero también se añade que las tarjetas permiten, en todo el territorio nacional, otras acciones, como estacionar en zonas de aparcamiento de tiempo limitado, parar en zonas de carga y descarga, acceder a zonas de circulación restringida a residentes, e incluso parar en cualquier lugar de la vía por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no sean zonas peatonales, vados o salidas de emergencia. En cambio, los límites negativos o identificación de acciones que no se permite nunca realizar a los titulares de las tarjetas son el estacionamiento en zonas y pasos peatonales, en lugares y supuestos de parada prohibida en general, en lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia, en zonas acotadas por razones de seguridad pública y en espacios que reduzcan carriles de circulación.*



*Se puede afirmar que tanto los derechos o contenido positivo de estas autorizaciones (artículo 7.1), como los límites de las mismas (artículo 7.2), forman parte de las condiciones básicas de igualdad en el ejercicio de un derecho, como es el de la libre circulación de personas con discapacidad en vehículos a motor, al que tratan de dar un contenido reconocible y homogéneo en todo el Estado. El artículo 7.2 es un precepto que no incide en las competencias que el Gobierno Vasco considera invadidas. Es más, implícitamente viene a reconocer las competencias de las Comunidades Autónomas o de los ayuntamientos para ordenar el espacio a que dicho precepto se refiere, de modo que no se vean interferidas por los derechos que en el Real Decreto impugnado se conceden.”*

La disposición transitoria primera del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, establece que las administraciones públicas competentes dispondrán de un plazo de un año para adaptar sus normas a las previsiones de este real decreto desde la fecha de su entrada en vigor. Esa adaptación normativa se produce en nuestra comunidad autónoma a través del Decreto 50/2016, de 22 de marzo, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, que se aprobó antes de que el Tribunal Constitucional resolviera el conflicto positivo de competencias referenciado.

El artículo 7.1 d) del citado Decreto, en términos similares a la norma estatal, confiere a sus titulares, siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo, el derecho a: *“Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por los ayuntamientos, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico”*. Mientras que el apartado 2 de ese artículo declara que *“La posesión de la tarjeta de estacionamiento en ningún caso supondrá autorización para estacionar en zonas o en pasos peatonales, en los lugares y supuestos en que esté prohibido parar, lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia, zonas acotadas por razones de seguridad pública y espacios que reduzcan carriles de circulación («dobles filas»)”*.

Antes que nada, el Ararteko quiere incidir en la idea de que la parte expositiva del Decreto manifiesta que se dicta en virtud de la competencia exclusiva de Euskadi en materia de asistencia social, recogida en el artículo 10.12 de la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco (en adelante, EAPV), y de la potestad reglamentaria y de coordinación general de los servicios sociales en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco otorgada al Gobierno Vasco por el artículo 40 de la Ley 12/2008, de 5 de diciembre, de Servicios Sociales, al objeto de garantizar la homogeneidad para el ejercicio efectivo de derechos y las oportunidades de acceso a las prestaciones y servicios.



Pero también contiene previsiones relacionadas con la materia de tráfico y circulación de vehículos, donde es el Estado, a través del artículo 149.1. 21ª CE, el que ostenta de manera exclusiva la competencia y la Comunidad Autónoma de Euskadi, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 del EAPV, la ejecución de la legislación de tráfico. De hecho, el Decreto menciona expresamente el artículo 7 b) del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, Ley de Tráfico), que atribuye a los municipios *“La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Igualmente, el artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, reconoce como competencias propias del municipio, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas el *“Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano”*. Y el artículo 17.1 4 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi le otorga competencias, en el marco de lo dispuesto en esa ley y en la legislación que sea de aplicación, en las materias de *“Ordenación y gestión de la policía local, ordenación del tráfico, seguridad vial, estacionamiento de vehículos y colaboración en la seguridad ciudadana”*.

En definitiva, la legislación estatal sobre la materia otorga competencias a los municipios para que mediante ordenanzas regulen el tráfico y los usos de las vías urbanas, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social, sin olvidar que, según la sentencia del Tribunal Constitucional anteriormente citada, la mayoría de los preceptos del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, (entre ellos el artículo 7 que se reproduce en el Decreto 50/2016, de 22 de marzo) encuentran cobertura constitucional en el artículo 149.1.1CE, en cuanto verdaderas condiciones básicas para garantizar la igualdad sustancial de derechos y deberes.

Junto a estas normas, el Decreto 50/2016, de 22 de marzo, menciona expresamente como marco normativo el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que en su artículo 30 establece que *“los ayuntamientos adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*.



Integra también este marco, según el Decreto del Gobierno Vasco, la regulación contenida en la Ley autonómica 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad, y el Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.

En estas normas se insta a los poderes públicos a promover la adopción de las medidas de acción positiva necesarias para la efectiva aplicación de la ley, que tiene por objeto garantizar la accesibilidad del entorno urbano, de los espacios públicos, de los edificios, de los medios de transporte y de los sistemas de comunicación para su uso y disfrute de forma autónoma por todas las personas y en particular por aquellas con movilidad reducida, dificultades de comunicación o cualquier otra limitación psíquica o sensorial, de carácter temporal o permanente.

Del reparto competencial y de los preceptos que se han transcrito, concluye el Ararteko que la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, no es ilimitada, sino condicionada, porque no puede contradecir o vulnerar la legislación sectorial citada, pero no implica en ningún caso el establecimiento de un régimen uniforme para todas las entidades locales. De ahí que el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, y el Decreto 50/2016, de 22 de marzo, tras establecer las condiciones básicas de igualdad sobre los derechos que otorga la tarjeta de estacionamiento, permitan opciones diversas y hagan un llamamiento a la administración local para que fije los términos en los que se ejercerá el derecho a parar o estacionar en las zonas reservadas para carga y descarga, con la condición de que exhiba de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo y no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.

2. El Ayuntamiento, en respuesta a la petición de información que le envió esta institución, manifiesta que el vehículo del promotor de la queja estaba estacionado en una zona reservada a la empresa Mercadona. Según el agente denunciante, el camión que utilizan es de grandes dimensiones y *"al obstaculizar la descarga del camión y generar un perjuicio al tráfico se procedió a denunciar y retirar el vehículo"*.

El agente, en las aclaraciones solicitadas por la unidad de sanciones, manifiesta que *"Se procedió a retirar el turismo con la grúa para que el camión de la empresa MERCADONA procediera a realizar las labores de carga y descarga dentro del horario establecido para ellos, ya que, al ser un camión de grandes dimensiones, no entraba en la zona restante. Es decir, a pesar de que el turismo tuviera una tarjeta para personas de movilidad reducida, la cual, según el art. 7 d) del Decreto 50/2016 de 22 de marzo, le habilita a estacionar en zonas de carga y descarga, siempre que no perjudique el tráfico."*





Por lo tanto, la causa de la denuncia y retirada del vehículo es que estaba estacionado en una zona de reserva de estacionamiento específica para que los camiones de Mercadona puedan realizar las labores de carga y descarga y, a juicio del agente, ello suponía perjuicios al tráfico.

De conformidad con el artículo 39.4 de la Ley de Tráfico: *"El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor"*.

La Ordenanza municipal reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (BOTHA de 03/01/2014 y modificada mediante Acuerdo plenario de febrero 2016), en su artículo 9.12.7 señala que está prohibido el estacionamiento de vehículos no autorizados, en las zonas señalizadas como reserva de carga y descarga de mercancías, y en su artículo 12, enumera quiénes pueden realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías en las vías públicas, dentro de las zonas reservadas a tal efecto, en el horario establecido al efecto.

Pero, según refiere el Ayuntamiento, la instrucción "Estacionamiento en zona habilitada para carga y descarga con tarjeta de discapacitado" de fecha 2015, sigue vigente y determina que *"En ausencia de regulación específica de ámbito local, la tarjeta de discapacitados habilita para estacionar en señalización de carga y descarga de conformidad con lo dispuesto en el RD 1056/2014 de 12 de diciembre."*

Como se ha indicado, el artículo 7 de este Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, dispone que: *"Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo: d) Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico"*.

Además, en términos similares, el artículo 7.1 d) del citado Decreto 50/2016, de 22 de marzo, confiere a los titulares de la tarjeta ese derecho.

Pues bien, en principio, según el artículo 94.2 c) del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, queda prohibido estacionar *"En zonas señalizadas para carga y descarga"*.





Por su parte, el artículo 91.2 de la misma norma dispone que se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación *“g) Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización”*.

De este modo, cuando el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre y el Decreto 50/2016 establecen el derecho a parar o estacionar en las zonas reservadas para carga y descarga, siempre que no se ocasionen perjuicios al tráfico, no se están refiriendo a la obstaculización de las tareas de carga y descarga, porque es evidente que, per se, estacionar en zona de carga y descarga dentro de los horarios habilitados, va a suponer ciertas molestias y obstáculos a los usuarios de dichas zonas. Considera esta institución, que esas normas añaden un plus de gravedad para prohibir la parada o el estacionamiento y es que el vehículo aparcado suponga un obstáculo para el tráfico que constituya un riesgo u obstáculo a la circulación.

En consecuencia, en las zonas de carga y descarga, en el horario fijado para ello, pueden estacionar los vehículos destinados a labores de carga y descarga y aquellas personas que exhiban de forma visible en el interior del vehículo la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, siempre que no perjudiquen el tráfico o el paso de peatones, y cada uno de ellos con los límites y condiciones que estipule la normativa local.

A juicio del Ararteko, el legislador estatal y autonómico permiten establecer una regulación específica de ámbito local, para lograr un equilibrio entre los derechos de los actores autorizados y neutralizar o minimizar el impacto que el ejercicio de ese derecho puede tener en las labores de carga y descarga.

Así, por ejemplo, se podría regular el tiempo de estacionamiento en función de las necesidades del municipio y del número de tarjetas expedidas. De este modo, podría permitirse sólo el tiempo estrictamente necesario, algún límite temporal concreto o permitir el estacionamiento por tiempo ilimitado.

Por todo ello, el Ararteko considera conveniente que esa administración local establezca los términos en los que se ejercerá el derecho al estacionamiento en carga y descarga para evitar lo que considera perjuicios a dichas labores, fijando como única limitación general que no ocasionen perjuicios a los peatones y al tráfico.

Por otra parte, esta institución considera que la ausencia de una regulación de carácter municipal no puede suponer la no aplicación de las citadas normas y la supresión de los derechos que otorgan al titular de la tarjeta de estacionamiento. En efecto, no permitir el estacionamiento, porque repercute en las labores de carga





y descarga, no respetaría el mandato de que los ciudadanos titulares de tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad reciban un tratamiento mínimo común ante todas las administraciones públicas.

A la vista de cuanto antecede, esta institución considera que la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, visible en el interior del vehículo, permitía al promotor de la queja el estacionamiento sin limitación de horario en el lugar reservado para carga y descarga, por lo que no resulta procedente la sanción impuesta.

Asimismo, la autorización implica la improcedencia de la retirada del vehículo y, consiguientemente, la no producción del hecho imponible de la tasa, por lo que procede que se reintegre al promotor de la queja el importe de este tributo .

3. Por último, esta institución quiere reiterar las consideraciones que le ha efectuado en recomendaciones anteriores sobre la utilización de motivaciones genéricas que no dan respuesta a las concretas cuestiones planteadas por las personas interesadas en sus alegaciones o en sus recursos. ([Resolución 2023R-1602-22, de 6 de octubre de 2023](#))

Por todo ello, en conformidad con lo preceptuado en el artículo 11 b) de la Ley 3/1985, de 27 de febrero, por la que se crea y regula esta institución, el Ararteko formula al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz la siguiente

### RECOMENDACIÓN

1. Que deje sin efecto la sanción que impuso al reclamante, por los motivos expuestos en el cuerpo de esta recomendación y acuerde la devolución de la cantidad abonada para hacerla efectiva.

Consecuentemente, que revoque de oficio la liquidación girada en concepto de tasa por retirada de vehículo y que se reintegre al afectado la cantidad cobrada de manera indebida.

2. Que se adopten las medidas oportunas para que la normativa municipal incluya los casos como el expuesto en la presente queja, con el fin de dotarlos de la debida seguridad jurídica

