



Resolución 2024R-2141-23 del Ararteko, de 12 de febrero de 2024, que recomienda al Ayuntamiento de Bilbao que modifique su decisión sobre el derecho a la parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga de los titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

Antecedentes

1. Un ciudadano presentó una queja en el Ararteko por la respuesta del Ayuntamiento de Bilbao a una consulta acerca de la posibilidad de que las personas que son titulares de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad puedan estacionar en carga y descarga.

En el mensaje remitido por el Servicio de Atención a la Ciudadanía, Área de Movilidad y Sostenibilidad de ese Ayuntamiento, tras mencionar el contenido del artículo 7.1 d) del Decreto 50/2016, de 22 de marzo, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, se manifiesta que *"En el caso del Ayuntamiento de Bilbao, no acepta el estacionamiento, ya que si mucha gente con Tarjeta Europea decidiera hacer uso de los aparcamientos de carga y descarga obstaculizarían al tráfico y dificultarían el trabajo de los transportistas"*.

2. Tras admitir la queja y analizarla, el Ararteko, con base en la normativa aplicable al caso que citaba en su petición de información, solicitó al Ayuntamiento de Bilbao su parecer y que le indicase si existía normativa local que se refiriese a la prohibición de estacionamiento que ese Ayuntamiento alegaba.

Asimismo, le solicitó que informase sobre la justificación motivada y razonada de aquella decisión y si el Ayuntamiento había realizado una valoración de la intensidad y alcance general de la restricción, así como de las alternativas existentes y las consecuencias que producía dicha limitación general y los costes y beneficios que implicaba para sus destinatarios.

3. En su respuesta, el Ayuntamiento citó la normativa que le otorga potestad para la ordenación circulatoria (artículos 4 a), 84 a) y 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y los artículos 7 b) y 39.4 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). Asimismo, mencionó el artículo 18 de la "Ordenanza de aparcamiento y estacionamiento", intitulado "Reserva de Carga y Descarga".

Tras estas referencias normativas, el Ayuntamiento comunicó al Ararteko lo siguiente:





“CUARTO. Como fácilmente se comprende, el Ayuntamiento debe reservar espacios específicos (como lo hace, por cierto, para las personas con discapacidad) para la realización de las tareas de carga y descarga. La ocupación de dichos espacios por vehículos que no van a efectuar estas tareas impediría su ocupación por aquellos que sí van a realizarlas, a los que se obligaría a estacionar en doble fila y en carriles de circulación, con la grave perturbación que para el tráfico ello supondría.

QUINTO. Téngase en cuenta, a este respecto, que Bilbao, a diferencia de casi todas las localidades de nuestro entorno, "recibe" diariamente cientos de vehículos, muchos de los cuales trasladan a personas provistas de la "tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad". Si todos, o parte de estos vehículos, estacionasen en las zonas de carga y descarga, se colapsaría la circulación.

SEXTO. El Ayuntamiento de Bilbao ha habilitado cientos de plazas reservadas a los vehículos que transportan a personas provistas de la "tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad". Su número mejora el ratio de una de cada cuarenta plazas de estacionamiento reservadas para personas con discapacidad, ratio establecido por la Ley del Parlamento Vasco 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad.”

4. 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, que regula 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 ese Real Decreto, 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, que regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, el cual fue aprobado 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".

Por otra parte, 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 149.1.1 CE, 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, cita el artículo 18 de la Ordenanza de aparcamiento y estacionamiento, que, en su apartado primero, dispone que *"Las reservas habilitadas para la carga y descarga son las que se encuentren convenientemente señalizadas en la vía pública, y solo podrán ser utilizadas por los vehículos mixtos (no turismos) de dos asientos, furgonetas y camiones que se encuentren efectuando labores de carga y descarga durante las franjas horarias señaladas específicamente en la propia reserva. El resto del día, estas reservas estarán sujetas al régimen que rijan en el área y sector en el que se encuentren"*. El apartado segundo de este precepto establece que el tiempo máximo de estancia en cada una de las reservas es de media hora, salvo casos excepcionales que lo justifiquen y así se acredite.

Además, como ya hemos indicado, el Ayuntamiento argumenta que *"La ocupación de dichos espacios por vehículos que no van a efectuar estas tareas impediría su ocupación por aquellos que sí van a realizarlas, a los que se obligaría a estacionar en doble fila y en carriles de circulación, con la grave perturbación que para el tráfico ello supondría"*. Y añade que al municipio acuden diariamente cientos de vehículos, muchos de los cuales trasladan a personas provistas de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, por lo que *"si todos, o parte de estos vehículos, estacionasen en las zonas de carga y descarga, se colapsaría la circulación"*. Finalmente, informa de que las plazas reservadas a los vehículos que transportan a personas provistas de esa tarjeta mejoran la ratio establecida en la



Ley del Parlamento Vasco 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad.

Pues bien, como se ha indicado, los citados artículos 7.1 d) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, y del Decreto 50/2016, de 22 de marzo, en términos similares, confieren a los titulares de esa tarjeta el derecho a la 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.

En este contexto, estima el Ararteko que el derecho a la parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico, es una exigencia básica de obligado cumplimiento para todas las administraciones locales del Estado, quienes, dentro del marco diseñado por esas normas, disponen de un margen de actuación para desarrollar y decidir sobre los términos de su ejercicio.

Así las cosas, en opinión del Ararteko, cuando las citadas normas limitan el derecho a 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. De ello, esta institución concluye 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.

Por lo tanto, en las zonas de carga y descarga, en el horario fijado para ello, pueden estacionar dos colectivos: los vehículos destinados a labores de carga y descarga y aquellos 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.

En este sentido, la Disposición transitoria primera del 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, estableció que las administraciones públicas competentes, es decir, las comunidades autónomas y ayuntamientos, debían adaptar sus normas a las previsiones de dicho Real Decreto, en el plazo de un año desde la fecha de su entrada en vigor (24/12/2014).

La Ordenanza, pese a ser un instrumento reglamentario local que puede contener regulación propia inherente a la autonomía local garantizada constitucionalmente,



está supeditada a la legislación estatal y autonómica y, en esta materia, ambas permiten establecer una regulación específica de ámbito local para lograr un justo equilibrio entre los derechos de ambos colectivos y neutralizar o minimizar el impacto que puede tener en las labores de carga y descarga el ejercicio del derecho que otorga la tarjeta, que es lo que alega el ayuntamiento.

No se trata de convertir las zonas de carga y descarga en zonas de estacionamiento reservado para los titulares de las tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad, dejando sin efecto aquéllas, sino de que los ayuntamientos busquen fórmulas o mecanismos de equilibrio entre ambos intereses sin menoscabo de ninguno, para lo cual deberá efectuar un juicio de ponderación sobre el carácter necesario, justificado y proporcionado de las limitaciones que supongan, en atención al fin perseguido.

En este sentido, y aunque no se menciona en la respuesta municipal, hay que recordar que está vigente la Ordenanza Municipal de Circulación (BOB 10-09-1999) que, en su artículo 41, dispone que *“Las tarjetas de estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas se regirán por lo dispuesto en el citado Decreto 236/1989, si bien el tiempo prudencial a que se refiere el apartado 3 de las condiciones para el uso de la autorización no podrá rebasar un máximo de una hora, sin perjuicio de que, por causas debidamente acreditadas, pueda aumentarse dicho plazo.”*

El anexo del Decreto 236/1989 (BOPV 17-11-1989) que establece las condiciones para el uso de la autorización señala que la tarjeta es:

“3. Válida para estacionar, por tiempo prudencial, incluso en lugares prohibidos, con las siguientes excepciones:

- *Zonas peatonales, andenes o aceras y pasos de peatones,*
- *En prohibición de parada.*
- *Lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia.*
- *Espacios que reduzcan carriles de circulación («Doble fila»)*”

La disposición derogatoria única del Decreto 256/2000, de 5 de diciembre, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y se adapta al modelo comunitario uniforme, derogó el Decreto 236/1989, de 17 de octubre, por el que se crea la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas y establece las características de ésta. Asimismo, el Decreto 256/2000, de 5 de diciembre, fue derogado por el Decreto 50/2016, de 22 de marzo, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.



De este modo, el juego de la vigencia de las normas citadas permite entender, de acuerdo con la razón de dicho precepto, cuál es la normativa aplicable en este momento y su contenido.

A la vista de cuanto antecede, el Ararteko considera que, desde el punto de vista de la legalidad, que es el ámbito en el que tiene que situar su intervención, el Ayuntamiento no puede seleccionar qué preceptos de la norma estatal, autonómica o local considera aplicables a partir de su propio juicio de oportunidad o legalidad, porque nuestro ordenamiento jurídico impide inaplicar una norma en vigor en tanto no se derogue formalmente por otra norma.

Cuando el Ayuntamiento respondió a la consulta señalando que “no acepta el estacionamiento” prescindió de una normativa de aplicación que le vinculaba y entre la que se incluía la suya propia, lo que crea, además, inseguridad jurídica.

El Tribunal Constitucional, en sentencia 168/2023, de 22 de noviembre, sobre el principio de seguridad jurídica manifestó: *“Este tribunal ha tenido la ocasión de pronunciarse en reiteradas ocasiones sobre dicho principio previsto en el art. 9.3 CE, el cual ha de entenderse como “la certeza sobre la regulación jurídica aplicable” (SSTC 248/2007, de 13 de diciembre, FJ 5, y 29/2015, de 19 de febrero, FJ 5) así como “la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cuál ha de ser la actuación del poder en la aplicación del Derecho” (STC 36/1991, de 14 de febrero, FJ 5). Estas exigencias, como advertimos en la STC 234/2012, de 13 de diciembre, FJ 8, son “consustanciales al Estado de Derecho y [...] por lo mismo, han de ser escrupulosamente respetadas por las actuaciones de los poderes públicos, incluido el propio legislador. Es más, sin seguridad jurídica no hay Estado de Derecho digno de ese nombre. Es la razonable previsión de las consecuencias jurídicas de las conductas, de acuerdo con el ordenamiento y su aplicación por los tribunales, la que permite a los ciudadanos gozar de una tranquila convivencia y garantiza la paz social y el desarrollo económico”.*

El Ayuntamiento, como administración pública y representante del interés general de los vecinos de la localidad, debe tener en cuenta el supuesto de hecho previsto en la norma estatal y autonómica y sus exclusiones, pero a partir de ahí si no considera adecuada la regulación de la ordenanza citada, la misma debe ser objeto de la oportuna actualización y acomodación a las necesidades del municipio, dando así cumplimiento a lo establecido en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre.

Como ha quedado expuesto, la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, visible en el interior del vehículo, permite el estacionamiento en el lugar reservado para carga y descarga, y no aceptar ese derecho, porque se supera la ratio de plazas reservadas para personas con discapacidad o porque repercute





en las labores de carga y descarga y colapsa la circulación, supone no respetar el mandato de que los ciudadanos titulares de las mismas reciban un tratamiento mínimo común ante todas las administraciones públicas y, por ende, no respetaría el mandato constitucional de sometimiento a la ley y al derecho.

Esta consideración nos lleva indefectiblemente a la conclusión de que la respuesta dada por el Ayuntamiento de Bilbao al ciudadano no se ajustaría a derecho, porque impide el ejercicio del derecho.

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 Bilbao la siguiente

RECOMENDACIÓN

1. Que modifique el criterio adoptado por ese Ayuntamiento y respete el derecho de los titulares de las tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad a la parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la normativa reguladora del régimen jurídico aplicable a dicha tarjeta.
2. Que adopte las medidas oportunas para que la normativa municipal establezca los términos en los que se ejercerá el derecho en función de las necesidades del municipio.

