



Arartekoaren 2024R-2141-23 Ebazpena, 2024ko otsailaren 12koa. Honen bidez, Bilboko Udalari gomendatzen zaio alda dezala desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartelaren titularrek zamalanetarako erreserbatutako eremuetan gelditzeko edo aparkatzeko duten eskubideari buruzko erabakia.

Aurrekariak

1. Herritar batek kexa bat aurkeztu zuen Arartekoan, Bilboko Udalak kontsulta bati emandako erantzunagatik; kontsulta, hain zuzen ere, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartelaren titularrek zamalanetan aparkatzeko aukeraren ingurukoa zen.

Udal horretako Mugikortasun eta Jasangarritasun Arloko Herritarren Arretarako Zerbitzuak igorritako mezuan, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela arautzen duen martxoaren 22ko 50/2016 Dekretuaren 7.1 d) artikulua edukia aipatu ondoren, honako hau adierazten da: *"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. Kexa onartu eta aztertu ondoren, Arartekoak, bere informazio-eskaeran aipatzen zuen kasuari aplikatu beharreko araudian oinarrituta, bere iritzia eskatu zion Bilboko Udalari, eta adieraz ziezaiola udal horrek alegatzen zuen aparkatzeko debekuari buruzko tokiko araudirik ba ote zegoen.

Era berean, erabaki horren justifikazio arrazoituari buruzko informazioa emateko eskatu zion, bai eta udalak murrizketaren intentsitate eta irismen orokorrari buruzko balorazioa egin ote zuen ere (baita zeuden alternatibei, muga orokor horrek eragiten zituen ondorioei eta hartzaileei eragiten zizkien kostu eta onurei buruzkoa ere).

3. Bere erantzunean, udalak zirkulazio-antolamendurako ahala ematen dion araudia aipatu zuen (Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 4 a), 84 a) eta 25.2 g) artikulua; eta Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu bategina onartzen duen urriaren 30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren 7 b) eta 39.4 artikulua). Era berean, "Ibilgailuak gaitutako espazioetan eta kalean aparkatzeko ordenantza"ren 18. artikulua aipatu zuen, "Zamalanetarako erreserbak" izenekoa.

Arau-aipamen horien ondoren, udalak honako hau jakinarazi zion Arartekoari:

"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. Hortaz, beharrezkoak diren egitate- eta zuzenbide-elementuak daudela uste denez, honako gogoeta hauek egiten ditu Arartekoak:

Gogoetak

1. Arartekoaren iritziz, kexaren xedea aztertzeko, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartelaren egungo erregulazioaren oinarriak eta eskumen-oinarriak aztertu behar dira.

Abenduaren 12ko 1056/2014 Errege Dekretuak, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela emateko eta erabiltzeko oinarritzko baldintzak arautzen dituenak, Europar Batasuneko Kontseiluaren 1998ko ekainaren 4ko 98/376/EE Gomendiotik eratortzen denak, azalpen-zatian nabarmentzen du autonomia-erkidegoetan eta hirietan dagoen aparkatzeko txartelari aplikatu beharreko erregulazioak erregulazio desberdina duela; eta horrek aldeak dakartzat txartelaren erabilerari eta txartela emateak ematen dituen eskubideei dagokienez. Pertsona berarentzako egoerak oso desberdinak dira bizi den edo lekualdatzen den lekuaren arabera.



Hori dela eta, haren xedea da mugikortasun murriztua duten desgaituentzako ibilgailu automobilak aparkatzeko txartelari aplikatu beharreko araubide juridikoaren oinarriko baldintzak ezartzea, eta EKren 149.1 artikularen 1. arauan xedatutakoaren babesean eman da (hau da, «espainiar guztien berdintasuna bermatuko duten oinarriko baldintzak», zirkulazio askerako eskubidea baliatzean).

Kexaren muinari dagokionez, garrantzitsua da azpimarratzea errege-dekretu horrek honako hau xedatzen duela 7.1 artikuluan: *“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”*.

Arau hori Konstituzio Auzitegiak aztertu zuen, 2017ko otsailaren 2ko 18/2017 Epaian, Eusko Jaurlaritzak planteatutako eskumen-gatazka positibo batean. Bertan honako hau adierazi zuen:

“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."



Abenduaren 12ko 1056/2014 Errege Dekretuaren lehen xedapen iragankorrak ezartzen duenez, administrazio publiko eskudunek urtebeteko epea izango dute beren arauak errege-dekretu horren aurreikuspenetara egokitzeko, indarrean sartzen den egunetik aurrera. Gure autonomia-erkidegoan, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela arautzen duen martxoaren 22ko 50/2016 Dekretuaren bidez egokitu da araudia. Konstituzio Auzitegiak aipatutako eskumengataska positiboa ebatzi aurretik onartu zen dekretu hori.

Dekretu horren 7.1 d) artikulua, Estatuko arauaren antzera, honako eskubide hau ematen die titularrei, betiere ibilgailuaren barruan txartela ikusteko moduan erakusten badute: *“Zamalanetarako erreserbatutako guneetan gelditzea edo aparkatzea, udalek ezarritako zehaztapenekin bat etorritz, betiere kalterik egiten ez bazaie oinezkoei edo trafikoari”*. Artikulu horren 2. paragrafoak, berriz, honako hau adierazten du: *“Aparkatze-txartela edukitzeak ez dakar inola ere oinezkoentzako gune edo pasabideetan aparkatzeko baimenik, eta, halaber, gelditzea galarazita dagoen kasu eta lekuetan, larrialdietarako irteerak eta pasabideak trabatzen dituzten lekuetan, segurtasun publikoko arazoak direla-eta zedarritutako guneetan edo zirkulazioko erriak murrizten dituzten espazioetan («bigarren hilarak»).*”

Ezer baino lehen, Arartekoak ideia hau azpimarratu nahi du: dekretuaren azalpenzatiak adierazten du Euskadik gizarte-laguntzaren arloan duen eskumen eskusiboaren arabera eman dela —eskumen hori Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuari (aurrerantzean, EAEAE) buruzko abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoaren 10.12 artikuluan jaso dago—, eta Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldean erregelamendu-ahalaren eta gizarte-zerbitzuen koordinazio orokorrerako ahalaren (Eusko Jaurlaritzari Gizarte Zerbitzuei buruzko abenduaren 5eko 12/2008 Legearen 40. artikulua bidez emandakoa) arabera eman dela, eskubideak benetan baliatzeko homogeneotasuna eta prestazioak eta zerbitzuak eskuratzeko aukerak bermatzeko.

Baina trafikoarekin eta ibilgailuen zirkulazioarekin lotutako aurreikuspenak ere jasotzen ditu; bertan jasotakoaren arabera, Estatua da, 21. EKren 149.1. artikulua bidez, eskumen eskusiboa duena, eta Euskal Autonomia Erkidegoa (EAEAEren 17. artikuluan xedatutakoaren arabera) trafikoaren legeria betearazteko eskumena duena. Izan ere, dekretuak berariaz aipatzen du urriaren 30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutako Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen (aurrerantzean, Trafikoaren Legea) testu bateginaren 7 b) artikulua. Artikulu horrek udalerriei esleitzen die honako hau: *“Hiri barruko bideen erabilera arautzea zirkulazioko udal-ordenantzen bidez, aparkalekuak erabiltzaile guztien artean berdintasunez banatzeko, ibilgailuen zirkulazioaren arintasuna eta kaleen oinezko erabilera kaltetu gabe, bai eta aparkaldi mugatuko neurriak ezartzea ere, aparkalekuak txandaka erabil daitezten bermatzeko, bereziki aintzat hartuta desgaitasun baten ondorioz mugikortasuna*





urrituta duten eta ibilgailuak erabiltzen dituzten pertsonen premiak, pertsona horiek gizarteratzen laguntzeko."

Bestalde, Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 25.2 g) artikulua udalerraren eskumen propiozat aitortzen ditu, Estatuko eta autonomia-erkidegoetako legeriaren arabera, *"Trafikoa, ibilgailuak aparkatzea eta mugikortasuna. Hiri-garraio kolektiboa"*. Eta Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen 17.1 4 artikulua eskumenak ematen dizkio, lege horretan eta aplikatu beharreko legerian xedatutakoaren esparruan, *"Udaltzaingoaren antolamendua eta kudeaketa, trafikoaren antolamendua, bide-segurtasuna, ibilgailuak aparkatzea eta herritarren segurtasunean laguntzea"* gaietan.

Laburbilduz, gaiari buruzko Estatuko legeriak eskumenak ematen dizkie udalerriei, ordenantzen bidez arautu ditzaten trafikoa eta herri barruko bideen erabilerak, arreta berezia jarritz mugikortasuna murriztuta duten eta ibilgailuak erabiltzen dituzten pertsona desgaituen beharrezane (hori guztia haien gizarteratzea errazteko); ahaztu gabe, lehen aipatutako Konstituzio Auzitegiaren epaiaren arabera, abenduaren 12ko 1056/2014 Errege Dekretuaren manu gehienek (bestek beste, martxoaren 22ko 50/2016 Dekretuaren 7. artikulua) konstituzio-estaldura dutela EKren 149.1.1 artikuluan, eskubideen eta betebeharren funtsezko berdintasuna bermatzeko benetako oinarritzko baldintzak baitira.

Arau horiekin batera, martxoaren 22ko 50/2016 Dekretuak berariaz aipatzen du arau-esparru gisa azaroaren 29ko 1/2013 Legegintzako Errege Dekretua, Desgaitasuna duten pertsonen eskubideei eta haien gizarteratzeari buruzko Lege Orokorraren testu bategina onartzen duena, zeinak 30. artikuluan honako hau ezartzen baitu: *"Udalek, beraz, desgaitasuna dela-eta mugitzeko arazo larriak dituzten pertsonen autoak aparkatzea errazteko neurri egokiak onartuko dituzte."*

Esparru horretan sartzen da, halaber, Eusko Jaurlaritzaren Dekretuaren arabera, Irisgarritasuna Sustatzeko abenduaren 4ko 20/1997 Lege Autonomikoan eta hiri-inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio- eta komunikazio-sistemen irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituen apirilaren 11ko 68/2000 Dekretuan jasotako erregulazioa.

Arau horietan, botere publikoei eskatzen zaie legea benetan aplikatzeko beharrezkoak diren ekintza positiboko neurriak hartzea susta dezatela. Neurri horien helburua da hiri-ingurunearen, espazio publikoen, eraikinen, garraio-bideen eta komunikazio-sistemen irisgarritasuna bermatzea, pertsona guztiek (eta, bereziki, mugikortasun murriztua, komunikatzeko zailtasunak edo aldi baterako edo betiko beste edozein muga psikiko edo sentzorial dituzten pertsonak) autonomiaz erabil eta goza ditzaten.



Eskumen-banaketatik eta transkribatu diren aginduetatik, Arartekoak ondorioztatzen du zirkulazioko udal-ordenantzaren bidez hiri-bideen erabilerak arautzea ez dela mugagabea, baldintzatua baizik, ezin duelako aipatutako sektore-legeriaren aurka egin edo hura urratu, baina ez dakarrelako inola ere toki-erakunde guztientzat araubide uniformeaz ezartzea. Hori dela eta, abenduaren 12ko 1056/2014 Errege Dekretuak eta martxoaren 22ko 50/2016 Dekretuak, aparkatzeko txartelak ematen dituen eskubideen gaineko berdintasunerako oinarritzko baldintzak ezarri ondoren, hainbat aukera eman eta tokiko administrazioari dei egiten diote zamalanetarako erreserbatutako guneetan gelditzeko edo aparkatzeko eskubidea zein baldintzatan gauzatuko den finka dezan, baldin eta ibilgailuaren barruan txartela agerian erakusten badu eta oinezkoiei edo trafikoari kalterik eragiten ez badie.

2. Udalak, erakunde horrek bidali zion informazio-eskaerari erantzunez, gaitutako espazioetan eta kalean aparkatzeko ordenantzaren 18. artikulua aipatzen du. Artikulu horren lehenengo atalean, honako hau xedatzen du: *“Zamalanetarako gaitutako erreserbak bide publikoan behar bezala seinaleztatuta daude, eta erreserban bertan berariaz adierazitako ordu-tarteetan zamalanak egiten ari diren biserlekuko ibilgailu mistoek (ez turismoek), furgonetek eta kamioiek soilik erabili ahal izango dituzte. Egunaren gainerako orduetan, erreserbek dauden eremuan eta sektorean indarrean dagoen araubidea jarraitzen dute”*. Agindu horren bigarren atalak ezartzen duenez, erreserba bakoitzean gehienez ere ordu erdiko egonaldia egin daiteke, hala justifikatzen eta egiaztatzen duten salbuespenezko kasuetan izan ezik.

Gainera, adierazi dugun bezala, udalak honako hau argudiatzen du: *“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”*. Eta gaineratu duenez, egunero ehunka ibilgailu joaten dira udalerrira, eta horietako askok desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela duten pertsonak eramaten dituzte; beraz, *“si todos, o parte de estos vehículos, estacionasen en las zonas de carga y descarga, se colapsaría la circulación”*. Azkenik, jakinarazi du txartel hori duten pertsonak garraiatzen dituzten ibilgailuentzat erreserbatutako plazek hobetu egiten dutela Eusko Legebiltzarraren abenduaren 4ko 20/1997 Legeak, irisgarritasuna sustatzekoak, ezarritako ratioa.

Bada, adierazi den bezala, abenduaren 12ko 1056/2014 Errege Dekretuaren eta martxoaren 22ko 50/2016 Dekretuaren 7.1 d) artikuluek antzeko baldintzatan ematen diete txartel horren titularrei zamalanetarako erreserbatutako eremuetan



gelditzeko edo aparkatzeko eskubidea, udalek ezarritako baldintzetan, betiere oinezkoei edo trafikoari kalterik eragiten ez bazaie.

Testuinguru horretan, Arartekoak uste du zamalanetarako erreserbatutako eremuetan gelditzeko edo aparkatzeko eskubidea, betiere oinezkoei edo trafikoari kalterik eragiten ez bazaie, nahitaez bete beharreko oinarrizko eskakizuna dela Estatuko toki-administrazio guztientzat, eta, arau horiek diseinatutako esparruaren baitan, jarduteko tarte bat dutela horiek nola erabili garatzeko eta erabakitzeko.

Gauzak horrela, Arartekoaren iritziz, aipatutako arauak trafikoari kalterik ez eragiteko eskubidea mugatzen dutenean, ez dira zamalanak oztopatzeaz ari; izan ere, argi dago, berez, ezarritako ordutegien barruan zamalanetarako gunean aparkatzeak zenbait eragozpen eta oztopo eragingo dizkiela gune horietako erabiltzaileei. Hori dela eta, erakunde honek ondorioztatu du arau horiek larritasun-plus bat gehitzen dutela gelditzea edo aparkatzea debekatzeko, hau da, aparkatutako ibilgailua zirkulaziorako arrisku edo oztopo den trafikorako oztopo izatea.

Hortaz, zamalanetarako guneetan, horretarako ezarritako ordutegian, bi kolektibok aparkatu dezakete: zamalanetarako ibilgailuek eta desgaitasunen bat duten pertsonentzako aparkatzeko txartela ibilgailuaren barruan agerian erakusten dutenek; betiere trafikoari edo oinezkoen pasaguneari kalterik egiten ez badiote, eta horietako bakoitza tokiko araudiak ezartzen dituen muga eta baldintzekin.

Ildo horretatik, abenduaren 12ko 1056/2014 Errege Dekretuak, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela emateko eta erabiltzeko oinarrizko baldintzak arautzen dituenak, lehen xedapen iragankorrean ezarri zuenez, eskumena duten administrazio publikoek (hau da, autonomia-erkidegoek eta udalek) beren arauak errege dekretu horren aurreikuspenetara egokitu behar zituzten indarrean jarri eta urtebeteko epean (2014/12/24).

Ordenantza, nahiz eta Konstituzioak bermatutako toki-autonomiari datzekion erregulazio propioa izan dezakeen tokiko erregelamendu-tresna bat izan, Estatuko eta autonomia-erkidegoko legeriaren mende dago; eta, gai horri dagokionez, biek ematen dute aukera toki-esparruko berriazko erregulazio bat ezartzeko, bi kolektiboen eskubideen arteko oreka justua lortzeko eta txartelak ematen duen eskubidea erabiltzeak zamalanetan izan dezakeen eragina neutralizatzeko edo minimizatzeko, horixe alegatzen baitu udalak.

Kontua ez da zamalanetarako guneak desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartelen titularrentzat erreserbatutako aparkaleku bihurtzea, haiek ondoriorik gabe utzita, baizik eta udalek bi interesen arteko oreka-formulak edo -mekanismoak bilatzea bat bera ere kaltetu gabe. Horretarako, haztapen-judizioa





egin beharko du, lortu nahi den helburua kontuan hartuta, eragiten dituzten mugen beharrezko, justifikatutako eta proportziozko izaerari buruz.

Zentzu horretan, eta udalaren erantzunean aipatzen ez den arren, gogorarazi behar da indarrean dagoela Zirkulazioari buruzko Udal Ordenantza (1999-09-10eko BAO), zeinak, 41. artikuluan, honako hau xedatzen baitu: *"Pertsona ezinduek garraiatzen dituzten ibilgailuentzako aparkatzeko txartelak aipatutako 236/1989 Dekretuan xedatutakoaren arabera arautuko dira, baina baimena erabiltzeko baldintzen 3. Atalean aipatzen den zentzuzko epea ez da ordu betekoa baino luzeago izango; hala ere, epe hori luzatu ahal izango da behar bezala egiaztatutako zioak aurkeztuz gero."*

Baimena erabiltzeko baldintzak ezartzen dituen 236/1989 Dekretuaren eranskinak (1989-11-17ko EHAA) honako hau adierazten du txartelaren inguruan:

"3. Leku debekatuetan ere arrazoizko aldiko geldiuneak egiteko balio izango du, ondoko hauetan izan ezik:

- *Oinezkoentzako gune, nasa edo espaloi eta oinezkoentzako pasoak.*
- *Gelditzerik ez dagoenean.*
- *Badoak edo larrialdietarako irtenbideak oztopa ditzaten lekuak.*
- *Zirkulatzeko bideak oztopa ditzaten lekuak (Geldiunetarako hileraz kanpo.)"*

Abenduaren 5eko 256/2000 Dekretuaren (desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela arautzen duena eta Erkidegoko eredu uniformera egokitzen dena) xedapen indargabetzaile bakarrak indargabetu egin zuen urriaren 17ko 236/1989 Dekretua (minusbaliatuak garraiatzen dituzten ibilgailuen aparkatzeko txartela sortzen duena eta txartel horren ezaugarriak ezartzen dituena). Era berean, abenduaren 5eko 256/2000 Dekretua indargabetu zuen martxoaren 22ko 50/2016 Dekretuak, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela arautzen duenak.

Horrela, aipatutako arauen indarraldiaren jokoak aukera ematen du ulertzeko, manu horren arrazoiaren arabera, zein den une honetan aplikatu beharreko araudia eta haren edukia.

Aurreko guztia ikusita, Arartekoaren ustez, legezketasunaren ikuspegitik (eremu horretan kokatu behar baitu bere esku-hartzea), udalak ezin du hautatu Estatuko, autonomia-erkidegoko edo tokiko arauaren zein manu jotzen dituen aplikagarritzat bere egokitasun- edo legezketasun-judiziotik abiatuta, gure ordenamendu juridikoak galarazi egiten baitu indarrean dagoen arau bat ez aplikatzea beste arau batek formalki indargabetzen ez duen bitartean.





Udalak kontsultari erantzun zionean, adierazi zuen "ez zuela aparkatzea onartzen", eta, beraz, alde batera utzi zuen hura lotzen zuen araudi aplikagarri bat (eta haren barruan sartzen zen berea); horrek, gainera, segurtasun juridikorik eza sortzen du.

Konstituzio Auzitegiak, segurtasun juridikoaren printzipioari buruzko azaroaren 22ko 168/2023 Epaian, honako hau adierazi zuen: *"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".*

Udalak, administrazio publiko gisa eta herriko bizilagunen interes orokorraren ordezkari gisa, kontuan hartu behar ditu Estatuko eta autonomia-erkidegoko arauan aurreikusitako egitatezko kasua eta haren bazterketak; baina, hortik aurrera, ez badu egokitzat jotzen aipatutako ordenantzaren erregulazioa, ordenantza eguneratu egin behar da, eta udalerrriaren beharretara egokitu, abenduaren 12ko 1056/2014 Errege Dekretuan ezarritakoa betez.

Azaldu den bezala, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartelak, ibilgailuaren barruan ikusgai egon behar duenak, zamalanetarako erreserbatutako lekuan aparkatzeko aukera ematen du; eta eskubide hori ez onartzeak, desgaitasuna duten pertsonentzat erreserbatutako plazen ratioa gainditzen delako edo zamalanetan eragina duelako eta zirkulazioa kolapsatzen duelako, berekin dakar horien titular diren herritarrek administrazio publiko guztien aurrean gutxieneko tratamendu komuna jasotzeko agindua ez errespetatzea (eta, beraz, ez luke errespetatuko Konstituzioaren agindua, legeari eta zuzenbideari men egitekoa).

Gogoeta horrek ondorio honetara garamatza ezinbestean: Bilboko Udalak herritarrari emandako erantzuna ez litzateke zuzenbidearen araberakoa izango, eskubidea egikaritzea eragozten baitu.





Horregatik guztiagatik, Arartekoak gomendio hau egiten dio Bilboko Udalari, otsailaren 27ko 3/1985 Legeak –erakunde hau sortu eta arautzekoak– 11 b) artikuluan ezarritakoaren arabera:

GOMENDIOA

1. Alda dezala udal horrek hartutako irizpidea eta errespeta dezala desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartelen titularrek zamalanetarako erreserbatutako eremuetan gelditzeko edo aparkatzeko duten eskubidea, txartel horri aplikatu beharreko araubide juridikoa arautzen duen araudian ezarritakoaren arabera.
2. Behar diren neurriak har ditzala udal-araudiak eskubidea udalerrriaren beharren arabera gauzatzeko baldintzak ezar ditzan.

