



**Resolución 2016R-295-15 del Ararteko, de 8 de marzo de 2016, por la que se recomienda al Ayuntamiento de Bilbao que revise la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (TAO/OTA), para extender el régimen de residentes en zona OTA con vehículo en propiedad a los vehículos que cumplan materialmente los criterios generales en los que se fundamenta la actual delimitación de vehículos beneficiarios y la finalidad que se persigue con la articulación de dicho régimen.**

### Antecedentes

1. El Ararteko ha recibido varias quejas de personas residentes en una zona OTA de estacionamiento regulado a las que el Ayuntamiento de Bilbao ha denegado la tarjeta de residente para su vehículo, debido a que no está clasificado en alguna de las categorías que la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (TAO/OTA) establece como requisito para poder acogerse al régimen de residentes con vehículo en propiedad.

Según la información que se nos ha facilitado con las quejas, todas ellas tienen en común que el vehículo para el que se ha denegado la tarjeta es el único del que dispone su titular, se utiliza como vehículo particular y posee unas características técnicas similares a los de las categorías de vehículos que, conforme a la Ordenanza, pueden beneficiarse de ese régimen en cuanto a masa máxima autorizada, dimensiones exteriores y maniobrabilidad, aunque no estén clasificados formalmente en tales categorías.

Con arreglo a dicha información, los vehículos a los que se ha denegado la tarjeta son en su mayoría vehículos clasificados como furgonetas, que en algunos casos están clasificados a su vez como vehículos vivienda, debido, al parecer, a que están acondicionados para poder pernoctar en ellos. En las quejas se ha expuesto, igualmente, el caso de un vehículo clasificado como turismo y como vehículo vivienda, y el de un vehículo clasificado como todoterreno y camión conforme, respectivamente, a los criterios de utilización y construcción.

2. Tras admitir a trámite la primera de las quejas que recibimos (expediente 295/2015/QC) y analizarla, nos dirigimos al Ayuntamiento de Bilbao para que nos informase sobre las cuestiones que planteaba.

Le pedimos, igualmente, que nos proporcionase la siguiente información: a) las razones que habrían motivado la denegación de la tarjeta de residente a la promotora de la queja; b) las razones por las que, desde la perspectiva de la finalidad que se pretende conseguir con el régimen de residentes, dicho régimen se ha circunscrito a las categorías de vehículos que se recogen en la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento y se ha excluido de él a los vehículos de residentes que, como parecía suceder en el caso de la queja, poseen características similares a las de los incluidos en dicho régimen en cuanto a su masa máxima autorizada, dimensiones exteriores y maniobrabilidad, y se utilizan también como vehículos de uso particular; y c) las medidas alternativas que, en su caso, hubiera previsto para que las personas residentes en una zona OTA que poseen un vehículo destinado a su uso particular, no incluido en el régimen de residentes, puedan estacionarlo en el municipio.





En respuesta a nuestra solicitud, el Ayuntamiento fundamentó desde un punto de vista general la previsión que contiene al respecto el artículo 25.1.1.g) de la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (TAO/OTA) en la potestad que le otorga el ordenamiento jurídico para ordenar el tráfico y establecer medidas de estacionamiento limitado, así como en el carácter discrecional de esa potestad. Apeló, asimismo, a la finalidad general que persigue la Ordenanza, de repartir equitativamente el escaso espacio público disponible para estacionamiento entre las muchas personas demandantes de ese bien, y puso de manifiesto que esa finalidad pretende conseguirse con la rotación de vehículos. Señaló que para poder garantizar la rotación y preservar el correcto funcionamiento del sistema debe restringirse el número de distintivos de residente. Y nos indicó que para lograr esta última finalidad *"el Ayuntamiento ha optado de forma clara por conceder dicho distintivo solo a las personas físicas, con acreditado arraigo y que dispongan de un vehículo turismo o un vehículo mixto adaptable"*.

El Ayuntamiento justificó la exigencia concreta de que el vehículo esté clasificado en la categoría de turismo o vehículo mixto adaptable en el *"deseo de excluir a aquellos vehículos que estén primordialmente destinados a usos industriales o comerciales"*. Añadió que *"la zona centro está llena de actividades profesionales, establecimientos comerciales y de hostelería. Si a todos se les otorgase para sus vehículos no turismos el distintivo de residente, quebraría el sistema de rotación"*.

La información municipal no aclaraba, sin embargo, las razones por las que, desde la perspectiva de la finalidad que se pretende conseguir con el régimen de residentes con vehículo en propiedad, la Ordenanza excluye a aquellos vehículos de residentes que, como parecía ser el caso de la queja, poseen características técnicas y uso similar a los incluidos, aunque no pertenezcan formalmente a las categorías incluidas, por las que nos habíamos interesado, ya que a este respecto se limitó a señalar que similar no es igual.

La información citada tampoco aclaraba si el Ayuntamiento ha previsto medidas alternativas para que los residentes que poseen un vehículo destinado a su uso particular, que no está incluido en las categorías que pueden beneficiarse del régimen de residentes, puedan estacionarlo en el municipio, respecto de lo cual también nos habíamos interesado. En este punto se limitó a indicar que los vehículos destinados primordialmente a usos industriales o comerciales deben procurarse un espacio de estacionamiento privado, como un elemento más de su actividad, de lo que dedujimos que no había previsto tales medidas.

A la vista de la información citada, trasladamos al Ayuntamiento nuestra valoración de la queja en los términos que recogemos en el epígrafe siguiente de consideraciones, y le indicamos que, a falta de otra justificación, entendíamos que tenía que analizar la viabilidad de extender el régimen de residentes con vehículo en propiedad a todos aquellos vehículos que cumplan los criterios generales en los que se fundamenta la actual delimitación de vehículos beneficiarios y la finalidad que se persigue con la articulación de dicho régimen, aunque no pertenezcan formalmente a las categorías establecidas en la Ordenanza.



Por otro lado, de la información que nos proporcionó la reclamante dedujimos que la denegación de la tarjeta de residente en su caso se había realizado verbalmente y sin reflejo documental alguno, lo que parecía corroborar la información que el Ayuntamiento nos trasladó, en la que se señalaba que la denegación "*habrá sido*" debida a que el vehículo no cumple las condiciones establecidas en la Ordenanza, sin identificar las causas concretas de la denegación.

Con relación a esta cuestión, recordamos al Ayuntamiento que toda actividad jurídica de la Administración debe producirse a través del correspondiente procedimiento y, como regla general, formalizarse por escrito [arts. 105.c) de la Constitución y 68 y ss. y 55 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre], y le reiteramos la necesidad de que adecue su actuación en este ámbito a las previsiones normativas señaladas, que ya le habíamos puesto de manifiesto en otros expedientes de queja anteriores relativos a la denegación de la tarjeta de residente en zona OTA (433/2002/19, entre otros).

3. En respuesta a esta nueva solicitud, el Ayuntamiento nos remitió un informe del concejal delegado del Área de Circulación, Transportes y Medio Ambiente en el que se señalaba:

*Se ha recibido en el Área su escrito de fecha 30 de septiembre de 2015, registrado el 6 de octubre (su referencia: expediente 295/2015/QC), en el que vierte una serie de puntualizaciones a la respuesta remitida desde esta Área a la queja presentada por (...), a quien se le ha denegado el 'distintivo de residente' para un vehículo, debido a que no tiene la condición de turismo.*

*PRIMERO.- Nos ratificamos íntegramente en lo dicho en nuestro anterior escrito, en el que creemos haber justificado sobradamente el porqué de haber excluido de la posibilidad de obtener el distintivo de residente a determinadas categorías de vehículos.*

*SEGUNDO.- Los vehículos para los que, según la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (OTA), se puede conceder el 'distintivo de residente', tienen, según los guarismos de su ficha técnica, un uso particular; no así el vehículo de la señora (...), sin perjuicio del destino que ésta le dé.*

*En esta situación pueden estar también los cientos de furgonetas y pequeñas camionetas que, de ordinario, se utilizan para usos profesionales, pero que son utilizados para uso particular fuera del horario laboral.*

*TERCERO.- También se refiere esta Institución a la manifestación vertida en nuestro anterior escrito, en el que, textualmente, decíamos que 'la denegación habrá sido debida a que el vehículo no cumple las condiciones establecidas en la Ordenanza', y no identificábamos las causas concretas de dicha denegación.*

*Ello no obedece a una licencia literaria, sino al hecho de que no hemos tenido acceso documental al acto de denegación del 'distintivo de*



*residente', puesto que el otorgamiento o la denegación de éste se efectúa por el Área de Economía y Hacienda, y, seguramente, de forma verbal.*

*No es esta, por el contrario, la forma de actuar del Área de mi cargo, cuyos procedimientos tienen su plasmación material en el correspondiente expediente administrativo.*

*CUARTO.- Para finalizar, le informo que el Ayuntamiento no prevé, al menos a corto plazo, modificar las condiciones de los vehículos que tienen acceso al distintivo de residentes”.*

4. Con posterioridad a esta queja, se han presentado otras en las que se suscita el mismo problema (expedientes de queja 1270/2015/QC, 1772/2015/QC, 1791/2015/QC, 1979/2015/QC, 2073/2015/QC y 260/2016/QC).

Salvo en el caso de la segunda queja que recibimos (1270/2015/QC), cuya tramitación ha coincidido en el tiempo con la primera, no hemos solicitado al Ayuntamiento que nos informe sobre ellas, debido a que su formalización se ha producido, con la excepción señalada, cuando ya conocíamos la posición que dicha administración mantiene sobre el problema que las ha motivado y sobre la valoración que esta institución le ha trasladado, y a que hemos considerado que en esas circunstancias carecía de sentido volver a plantear la cuestión.

De la información que se nos ha aportado con estas nuevas quejas, deducimos que tampoco en estos supuestos se han seguido las formalidades legalmente exigidas para denegar las tarjetas. Según esa información, en algunos casos la denegación se ha comunicado a la persona interesada mediante un simple escrito o por correo electrónico y en otros verbalmente, como, al parecer, sucedió en la primera queja, sin que conste un acto expreso de denegación en la forma legalmente exigida ni su notificación conforme a las exigencias legalmente establecidas.

#### Consideraciones

1. El artículo 25.1.1.g) de la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (TAO/OTA) de Bilbao, cuya aplicación ha motivado, al parecer, que se deniegue la tarjeta de residente en los casos que estamos analizando, determina en los siguientes términos los requisitos que tienen que cumplir los vehículos de las personas residentes en zona OTA para poder beneficiarse del régimen excepcional de residentes con vehículo en propiedad:

*“Que se trate de un vehículo turismo, triciclo o cuatriciclo cabinado, excluyéndose los vehículos industriales y derivados de turismo.*

*a´) Para ello, se comprobará en la Ficha técnica del vehículo su clasificación, de manera que las dos primeras cifras deben ser:*

*1. 10 turismo*





2. *06 automóvil de tres ruedas (vehículos de tres ruedas y cuatriciclos); y las dos últimas cifras:*

3. *00 sin especificar*

4. *01 personas de movilidad reducida*

5. *02 familiar*

6. *33 todo terreno*

*b´) Clasificación en la ficha técnica del vehículo, de manera que las dos primeras cifras serán:*

1. *31 vehículo mixto adaptable, y las dos últimas*

2. *00 sin especificar.*

3. *01 personas de movilidad reducida*

4. *02 familiar*

5. *33 todo terreno*

*c´) Y, además:*

1. *Posea al menos cuatro asientos*

2. *Tenga cristales delanteros, traseros laterales (4) transparentes”.*

Las dos primeras cifras a que alude el precepto se refieren, según entendemos, a la clasificación por criterios de construcción que establece el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y las dos últimas a la clasificación por criterios de utilización que establece la misma norma (Anexo II, apartados B y C).

Atendiendo a los criterios de construcción, el reglamento citado clasifica como turismo al “Automóvil distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor”, como vehículo mixto adaptable al “Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos”, y como furgoneta al “Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg”. El reglamento define, asimismo, el vehículo derivado de turismo como “Automóvil destinado a servicios o transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos” (Anexo II, A, B y C).



2. La posibilidad de restringir a unos determinados vehículos las ventajas de aparcamiento que otorga el régimen de residentes, con la consiguiente exclusión de los que no pertenecen a esas categorías, es una opción que encuentra, a nuestro parecer, amparo en el amplio margen de discrecionalidad que el ordenamiento jurídico atribuye a los Ayuntamientos para ordenar el tráfico, regular los estacionamientos y establecer medidas de estacionamiento limitado con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos [25.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local en relación con los artículos 7.a) y b) y 38.4 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, vigente hasta el 30 de enero de este año, y artículos 7.a) y b) y 39.4 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la misma ley, vigente desde el día 31 de enero siguiente].

Esa facultad supone que las administraciones municipales pueden legalmente elegir de entre las posibles alternativas existentes la que consideren más idónea para el cumplimiento de los fines para los que les ha sido otorgada.

Compartimos, por ello, las consideraciones generales que nos ha trasladado el Ayuntamiento de Bilbao sobre las potestades que ostenta en esta materia y el carácter discrecional de tales potestades, así como las relativas a la escasez del espacio público destinado al estacionamiento y a la necesidad de repartir dicho espacio equitativamente entre los potenciales usuarios, que está en la propia base del sistema de estacionamiento regulado.

Junto a los elementos que se configuran por la apreciación subjetiva de la Administración, en toda potestad discrecional existen, no obstante, otros elementos definidos legalmente, respecto de los que aquella carece de margen de apreciación. Estos últimos son los denominados elementos reglados, entre los que se encuentran la existencia misma de la potestad, su extensión, el procedimiento, la competencia para actuarla y el fin para cuyo ejercicio se otorga.

Hay que recordar, además, que el ejercicio de las potestades discrecionales está sometido a determinados límites que la doctrina y la jurisprudencia han ido perfilando, unos relacionados con su propio contenido reglado, y otros que tienen que ver con los principios generales del Derecho y con los hechos determinantes.

De entre todos los límites citados nos parece oportuno destacar, por su relación con las cuestiones que suscitan las quejas, la necesidad de que el ejercicio de la potestad se adecue al fin genérico que persigue la norma que la habilita y al específico que se pretende alcanzar con la adopción de la medida de que se trate.

La motivación, o lo que es lo mismo, el conocimiento de las razones concretas que justifican la medida y la finalidad que se pretende alcanzar con ella resulta, pues, esencial para poder realizar en cada caso el juicio de adecuación citado.

El Tribunal Supremo ha señalado que la motivación es inseparable de las decisiones discrecionales, porque es la garantía de que se ha actuado racionalmente y permite, además, un adecuado control de tales decisiones (Sentencia de 1 de junio de 1999, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 7ª).

En términos similares se ha pronunciado el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, que ha subrayado también la importancia de la motivación de las decisiones discrecionales expresando:

*“Dado que las potestades administrativas, y por tanto también las discrecionales, son atribuidas por el ordenamiento jurídico a la Administración para que ésta pueda servir los intereses generales –art. 103.1 de la Constitución– es claro que la actuación de aquéllas no puede legalmente ser cauce hábil para la arbitrariedad. Y es la motivación de las decisiones discrecionales un importante instrumento a la hora de evitar que el resultado de la discrecionalidad sea una arbitrariedad. El poder administrativo de un Estado de Derecho es siempre, y más todavía el poder discrecional, un poder obligado a dar cuenta de su efectivo servicio a la función para la que fue creado, a justificarse en su ejercicio y a justificar también su conformidad a la Ley y al Derecho, a los que está expresa y plenamente sometido por la Norma Fundamental y en esta línea, «la motivación de la decisión comienza, pues, por marcar la diferencia entre lo discrecional y lo arbitrario y ello porque, si no hay motivación que la sostenga, el único apoyo de la decisión será la sola e insuficiente voluntad del órgano competente»” (Sentencia 552/2000, de 24 de abril, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Granada, Sección Única, Fundamento de Derecho cuarto).*

3. Para poder analizar desde la perspectiva señalada la previsión que contiene el artículo 25.1.1.g) de la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (TAO/OTA) de Bilbao, resulta necesario, por tanto, atender a la finalidad que ha perseguido el Ayuntamiento de Bilbao con esa previsión y a las razones concretas que la han justificado.

Es necesario, asimismo, conocer y tener en cuenta las razones que justifican que se excluya del régimen de residentes con vehículo en propiedad a aquellos vehículos que, como parece suceder en el caso de los vehículos de los reclamantes, poseen características técnicas similares a los de las categorías incluidas, aunque estén clasificados según la normativa de tráfico en otras categorías, y responden también a los mismos criterios de utilización como vehículos de uso particular.

Como hemos puesto de manifiesto, el Ayuntamiento justifica que el régimen de residentes se haya circunscrito a las categorías de vehículos que se recogen en el precepto citado en la necesidad de restringir el número de distintivos de residentes y en la voluntad de excluir a los vehículos destinados primordialmente a usos industriales y comerciales. Esta última exclusión se justifica, a su vez, en el bloqueo del sistema que se produciría de incluir a esos vehículos en el régimen de residentes, dada la importante presencia de actividades profesionales y establecimientos comerciales y de hostelería en la zona centro.



A la vista de esa justificación, tenemos que puntualizar que el supuesto que se plantea en las quejas no es, según entendemos, el de un vehículo que está primordialmente destinado a un uso industrial o comercial, sino el de un vehículo de una persona residente en zona OTA, que, con arreglo a la información que se nos ha trasladado en las propias quejas, se utiliza para uso particular de su titular y es su único vehículo.

Creemos que el caso de las quejas tampoco se asemeja al de los vehículos que se describen en la información municipal para justificar que la inclusión de esos vehículos en el régimen de residentes podría colapsar el sistema. En el supuesto de las quejas se trata, insistimos, de residentes en una zona OTA, que, según parece, poseen un vehículo que tiene características técnicas similares a las categorías de los vehículos incluidos y que lo utilizan también como vehículo particular. No es, por tanto, el hecho de desarrollar una actividad profesional, comercial o industrial en una zona OTA lo que justificaría su inclusión en el régimen de residentes con vehículo en propiedad, sino el hecho de ser residente en una zona OTA y tener un vehículo de similares características técnicas y uso a los incluidos en dicho régimen.

Consideramos, por ello, que las explicaciones que nos ha ofrecido el Ayuntamiento justificarían que se restrinja el otorgamiento de los distintivos de residente, pero no justificarían que la restricción afecte a los vehículos de las personas residentes que los utilizan para uso particular y tienen características técnicas similares a los de las categorías incluidas, porque la exclusión de esos vehículos no guarda, en nuestra opinión, relación con la finalidad perseguida al establecer las categorías de vehículos incluidos en el régimen de residentes con vehículo en propiedad, que, según la propia información municipal, es la de excluir a los vehículos que están primordialmente destinados al uso industrial o comercial.

Por otro lado, como hemos señalado en los antecedentes, la información municipal no aclara las razones que justifican la exclusión del régimen de residentes con vehículo en propiedad de los vehículos de residentes que, como parece suceder en el caso de las personas cuyas quejas estamos analizando, poseen características técnicas similares a los de las categorías incluidas en dicho régimen y se utilizan como vehículos de uso particular, ya que con relación a esta cuestión el Ayuntamiento se ha limitado a indicarnos que similar no es igual. Estimamos que esa respuesta justificaría que no se hubiera otorgado la tarjeta de residente a los reclamantes en aplicación de la previsión que establece la Ordenanza. Pero no justificaría, a nuestro parecer, la propia previsión legal en lo concerniente a la exclusión de vehículos similares a los que contempla en cuanto a uso y características técnicas, que, como hemos expresado, es la cuestión que se plantea en la queja.

Según entendemos, la finalidad del régimen de residentes con vehículo en propiedad es posibilitar que los residentes puedan estacionar su vehículo cerca de su domicilio sin las trabas que impone el estacionamiento limitado.

Desde esa perspectiva, estimamos que las explicaciones que nos ha proporcionado el Ayuntamiento no podrían justificar que queden fuera de ese régimen aquellos vehículos que cumplen los mismos criterios de utilización







que los que se benefician de él, se encuentran sujetos a la misma necesidad de sus titulares de estacionarlos cerca del domicilio y tienen unas características técnicas similares a aquellos en cuanto a masa máxima autorizada, dimensiones exteriores y maniobrabilidad.

Hemos querido destacar este último aspecto, porque entendemos que la similitud en cuanto a las características técnicas señaladas entre los vehículos incluidos en el régimen de residentes con vehículo en propiedad y otros excluidos, como parece suceder en el caso de los vehículos de los reclamantes, determina que no existan diferencias entre el uso que unos y otros puedan hacer del espacio público destinado al estacionamiento regulado ni en cuanto al impacto que ese uso pueda tener en la fluidez del tráfico, que pudieran justificar el diferente tratamiento que se otorga a ambas categorías de vehículos.

Como también ha quedado expresado en los antecedentes, el Ayuntamiento, al que trasladamos la valoración anterior, se ha limitado en su respuesta a ratificar la primera información que nos había remitido, a señalar que los vehículos incluidos en el régimen de residentes tienen, conforme a los guarismos de su ficha técnica, un uso particular, lo que, en su opinión, no sucede en el caso de los vehículos que no tengan esos guarismos, con independencia del uso que puedan hacer de ellos sus titulares, y a señalar que *"existen cientos de furgonetas y pequeñas camionetas que, de ordinario, se utilizan para usos profesionales, pero que son utilizados para uso particular fuera del horario laboral"*.

Tenemos que reiterar nuevamente que, según la información que se nos ha facilitado, este supuesto no parece ser el de las quejas.

Creemos, además, que la circunstancia de que la clasificación del vehículo que exige la Ordenanza pueda acreditar formalmente que el vehículo está destinado al uso particular no excluye que otros vehículos que disponen de una clasificación distinta a la exigida puedan estar también destinados al mismo uso. De hecho, las furgonetas a las que se refieren las quejas no son, según sus promotores, vehículos destinados al transporte de mercancías, sino a su uso particular, aun cuando su clasificación como furgonetas, según el criterio de construcción, indicaría que ese es su destino. Tenemos que puntualizar, en cualquier caso, que los dos primeros guarismos de la ficha técnica a que alude la Ordenanza se refieren, según el Reglamento General de Vehículos, a criterios de construcción del vehículo, no de utilización.

Estimamos, por otro lado, que en el análisis de la cuestión que se suscita en las quejas no puede dejar de tenerse presente la nueva realidad social que deriva del hecho de que cada vez más personas, sobre todo jóvenes, optan para su uso particular por modelos de vehículos que no están clasificados como turismos ni como vehículos mixtos adaptables, tal es el caso, por ejemplo, de las furgonetas. La mayoría de las quejas que estamos analizando son, según entendemos, exponentes de esa realidad. El criterio de delimitar los vehículos beneficiarios del régimen de residentes con vehículo en propiedad por referencia a la clasificación que se ha otorgado al vehículo según los criterios de construcción y utilización que establece el Reglamento General de Circulación –que, como hemos expresado, parece responder a la





idea de que así se garantiza que el vehículo en cuestión se destina a un uso particular– deja fuera de dicho régimen a todos esos vehículos, que, aunque no están clasificados como turismos ni como vehículos mixtos adaptables, no se diferencian de estos desde el punto de vista del uso que, a tenor de la información municipal, ha tenido en cuenta el Ayuntamiento para fijar la actual delimitación de vehículos beneficiarios.

Es indudable que la determinación del ámbito de aplicación del régimen de residentes por referencia a la clasificación del vehículo es un criterio delimitador formal que simplifica la gestión del sistema de estacionamiento regulado, pero, a nuestro modo de ver, esa circunstancia no podría justificar, desde la perspectiva de la finalidad que se persigue con el régimen citado y de la pretendida, según el Ayuntamiento, al establecer los vehículos que pueden beneficiarse de dicho régimen, que se excluya a vehículos que materialmente responden a los mismos criterios de utilización que los que se han tenido en cuenta para determinar los vehículos beneficiarios y a las mismas necesidades de estacionamiento de sus titulares.

Por cuanto hemos expresado, consideramos que el Ayuntamiento tendría que revisar la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (TAO/OTA) para extender los beneficios del régimen de residentes a todos aquellos vehículos que cumplan materialmente los criterios en los que se fundamenta la actual delimitación de vehículos beneficiarios y la finalidad que se persigue con la articulación de dicho régimen, aunque no pertenezcan formalmente a las categorías establecidas, como parece suceder en el caso de los vehículos a los que se refieren las quejas, al entender, por los motivos que hemos indicado, que las razones que esa administración nos ha trasladado no justifican la exclusión de esos vehículos ni, atendiendo a esas razones, la exclusión encuentra cobijo legal en la potestad discrecional que el ordenamiento jurídico atribuye a la administración municipal en este ámbito.

4. Toda actividad jurídica de la Administración debe producirse a través del correspondiente procedimiento [arts. 105.c) de la Constitución y 68 y ss. de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común] y, como regla general, formalizarse por escrito (art. 55 de esta última Ley). Estas exigencias cobran singular importancia cuando se trata de actos que, como los que han motivado las quejas, limitan derechos de la ciudadanía, pues el procedimiento, y la constancia documental de todas las actuaciones realizadas en su seno, garantizan no sólo el acierto y la legalidad de la decisión que se adopta, sino también el respeto a los derechos que ostentan las personas afectadas por dicha decisión, entre ellos, el derecho a conocer las concretas razones que la motivan y oponerse a las mismas con conocimiento de causa.

La Administración está obligada, asimismo, a notificar a las personas interesadas los actos administrativos que afecten a sus derechos e intereses. La notificación tiene que contener el texto íntegro del acto, con indicación de si es o no definitivo en la vía administrativa, la expresión de los recursos que procedan contra él, el órgano ante el que hubieran de presentarse y el plazo para interponerlos (arts. 57 y 58 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre).





Como ha quedado señalado en los antecedentes, de la información que nos han facilitado los reclamantes y el propio Ayuntamiento deducimos que en los casos de las quejas no se han respetado las garantías indicadas.

En los antecedentes ha quedado expresado, igualmente, que el Ayuntamiento ha respondido a esta cuestión con un informe del Área de Circulación, Transportes y Medio Ambiente en el que se indica que esa área no es la que ha dictado los actos de denegación objeto de las quejas.

A la vista de estas explicaciones, tenemos que puntualizar que el Ararteko no se ha dirigido a un área concreta, sino al Alcalde, en tanto que máxima autoridad municipal, por lo que, entendemos, que el hecho de que las cuestiones que se plantean en las quejas afecten a dos áreas distintas del Ayuntamiento es una cuestión organizativa interna del propio Ayuntamiento que no puede justificar la respuesta que se nos ha ofrecido.

En cualquier caso, dicha respuesta hace que tengamos que recordar una vez más las obligaciones citadas y la necesidad de que el Ayuntamiento adecue su actuación en este ámbito a las previsiones normativas señaladas.

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, se formula la siguiente recomendación al Ayuntamiento de Bilbao:

### **RECOMENDACIÓN**

Que revise la Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (TAO/OTA) para extender el régimen de residentes en zona OTA con vehículo en propiedad a todos aquellos vehículos que cumplan materialmente los criterios generales en los que se fundamenta la actual delimitación de vehículos beneficiarios y la finalidad que se persigue con la articulación de dicho régimen, aunque no pertenezcan formalmente a las categorías actualmente establecidas.

