



Arartekoaren 2016R-295-15 Ebazpena, 2016ko martxoaren 8koa. Horren bidez, Bilboko Udalari gomendatu zaio berrius dezala Aparkamendurako Zerbitzuari (TAO/OTARI) buruzko Ordenantza, TAO eremuan jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidea zabal diezaien egungo ibilgailu onuradunen mugaketa oinarritzen duten irizpide orokorrak eta aipatu araubidearekin lortu nahi den xedea materialki betetzen dituzten ibilgailuei.

Aurrekariak

1. Aparkamendu erregulatua duen TAO eremuan bizi diren zenbait pertsonaren kexak jaso ditu Arartekoak, Bilboko Udalak ukatu egin baitie beren ibilgailuarentzako egoiliarren txartela; izan ere, ibilgailu horiek ez daude sailkatuta jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubideari atxiki ahal izateko Aparkamendurako Zerbitzuari (TAO/OTARI) buruzko Ordenantzak betekizun gisa ezarri dituen kategorietan.

Kexekin jaso dugun informazioaren arabera, guztiek dute honakoa komunean: txartela ukatu zaien ibilgailu guztiak dira titularrek duten ibilgailu bakarra, ibilgailu partikular modura erabiltzen dituzte eta aipatu ordenantzaren arabera araubide horren onuradun izan daitezkeen ibilgailu-kategorien antzeko ezaugarriak dituzte, baimendutako gehienezko masari, kanpoko neurriei eta maniobragarritasunari dagokienez, nahiz eta formalki ez dauden kategoria horietan sailkatuta.

Informazio horren arabera, txartela ukatu zaien ibilgailu gehienak furgoneta gisa daude sailkatuta, eta, horietako batzuk, aldi berean, etxebizitza gisa daude sailkatuta, antza, bertan lo egiteko egokituta baitaude. Kexetan, era berean, automobil gisa eta etxebizitza gisa sailkatuta dagoen ibilgailu baten kasua azaldu da, bai eta lur orotako ibilgailu gisa eta kamioi gisa sailkatutako ibilgailu baten kasua ere, erabilera eta eraikuntza irizpideen arabera, hurrenez hurren.

2. Jaso genuen lehenengo kexa (295/2015/QC espedientea) izapidetzeko onartu, eta berau aztertu ondoren, Bilboko Udalera jo genuen, kexagileak azaldutako kontuen gainean informaziotan.

Era berean, honako informazioa emateko eskatu genion: a) kexagileari egoiliarren txartela ukatzeko arrazoiak; b) egoiliarren araubidearekin lortu nahi den xedearen ikuspegitik, aipatu araubidea Trafikoari eta Aparkamendurako Zerbitzuari buruzko Ordenantzaren jasotako ibilgailu-kategorietara mugatzeko arrazoiak, eta, kexaren kasuan itxuraz gertatzen zen bezala, araubide horretan sartutako ibilgailuen antzeko ezaugarriak dituzten (baimendutako gehienezko masari, kanpoko neurriei eta maniobragarritasunari dagokienez) egoiliarren ibilgailuak araubide horretatik baztertzeko arrazoiak, erabilera partikularrerako erabiltzen badira; eta c) hala balitz, TAO eremuan bizi diren eta egoiliarren araubidean sartuta ez dauden erabilera partikularreko ibilgailua duten egoiliarrek hirian aparkatu ahal izateko aurreikusitako bestelako neurriak.

Gure eskaerari erantzunez, udalak, ikuspegi orokor batetik, ordenamendu juridikoak trafikoa antolatzeke eta mugatutako aparkamendurako neurriak





ezartzeko esleitu dion eskumenean eta eskumen horren zuhurtziatzko izaeran oinarritu zuen Aparkamendurako Zerbitzuari (TAO/OTAr) buruzko Ordenantzaren 25.1.1g) artikulua horri buruz duen aurreikuspena. Bestalde, ordenantzaren xede nagusia aipatu zuen; hau da, aparkatzeko eskuragarri dagoen espazio publiko urria ondasun horren eskatzaile ugarien artean bidezko moduan partekatzea, eta xede hori ibilgailuen errotazioarekin lortu nahi dela adierazi zuen. Errotazioa eta sistemaren funtzionamendu zuzena bermatu ahal izateko, egoiliarren txartel kopurua mugatu behar dela adierazi zuen. Eta azken xedea lortu ahal izateari dagokionez, honakoa adierazi zuen: *"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"*.

Udalak honetan justifikatu zuen ibilgailua automobil edo ibilgailu misto moldagarri kategorian sailkatuta egoteko eskaera zehatza: *"deseo de excluir a aquellos vehículos que estén primordialmente destinados a usos industriales o comerciales"*. Zera gaineratu zuen: *"la zona centro está llena de actividades profesionales, establecimientos comerciales y de hostelería. Si a todos se les otorgase para sus vehículos no turísticos el distintivo de residente, quebraría el sistema de rotación"*.

Udalaren informazioak ez zituen argitu, halere, eta jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidearekin lortu nahi den xedearen ikuspegitik, kexaren kasuan itxuraz gertatzen zen bezala, araubide horretan sartutako ibilgailuen antzeko ezaugarri teknikoak edo erabilerak dituzten, baina formalki araubidean sartutako kategorietan sailkatuta ez dauden egoiliarren ibilgailuak araubide horretatik baztertzeko arrazoiak, horien gainean galdetu genuen arren; izan ere, antzekoa berdina ez dela esatera mugatu baitzen.

Aipatu informazioak, era berean, ez zuen argitu egoiliarren araubidearen onuradun izan daitezkeen kategorietan sartuta ez dauden erabilera partikularreko ibilgailua duten egoiliarrek hirian aparkatu ahal izateko bestelako neurririk aurreikusi al duen udalak. Puntu horretan, nagusiki industria edo merkataritza erabilerara bideratutako ibilgailuek, euren jardueraren elementu gisa, aparkamendu pribatua lortu behar dutela adieraztera mugatu zen. Aipatu neurririk aurreikusi ez duela ondorioztatu genuen hortik.

Aipatu informazioari erreparatuta, kexaren gaineko gure balorazioa helarazi genion udalari, gogoetei buruzko hurrengo epigrafean jaso ditugun terminoetan, eta adierazi genion, beste justifikaziorik eduki ezean, gure ustez, jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidea egungo ibilgailu onuradunen mugaketa oinarritzen duten irizpide orokorrak eta aipatu araubidearekin lortu nahi den xedea materialki betetzen dituzten ibilgailuei zabaltzeko aukera aztertu behar zuela, nahiz eta ibilgailu horiek, formalki, ordenantzan ezarritako kategorietan sartuta egon ez.

Beste alde batetik, kexagileak eman zigun informaziotik ondorioztatu genuen, bere kasuan, ahoz adierazi ziotela ez ziotela egoiliarren txartela emango, dokumenturen batean idatziz jaso gabe. Horrek, antza, udalak helarazi zigun informazioa berretsi zuen, ukapena ibilgailuak ordenantzan ezarritako baldintzak betetzen ez zituelako *"izango zela"* adierazi baitzuen, ukapenaren arrazoi zehatzak identifikatu gabe.



Kontu horri dagokionez, udalari gogorarazi genion dagokion prozeduraren bidez gauzatu behar dela administrazioaren jarduera juridiko oro, eta, arau orokor gisa, idatziz formalizatu behar dela [konstituzioaren 105.c) artikulua eta azaroaren 26ko 30/1992 Legearen 68. artikulua eta hurrengoak eta 55. artikulua], eta eremu horretako bere jarduera adierazitako araudietako aurreikuspenei egokitzeko beharra errepikatu genion, izan ere, horixe adierazi genion TAO eremuko egoiliarren txartela ukatu izanari buruzko aurreko kexa-espediente batzuetan (433/2002/19, besteren artean).

3. Gure eskaerari erantzunez, Zirkulazio, Garraio eta Ingurumen Arloko zinegotzi ordezkariaren txostena igorri zigun udalak, eta, bertan, honakoa adierazi zen:

“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. Kexa horren ondotik, arazo bera azaldu duten beste batzuk aurkeztu dira (1270/2015/QC, 1772/2015/QC, 1791/2015/QC, 1979/2015/QC, 2073/2015/QC eta 260/2016/QC kexa-espeditentak).

Jasotako bigarren kexan (1270/2015/QC) izan ezik, horren izapidetzeak lehenengoarekin egin baitzuen bat denboran, udalari ez genion horien gainean informatzeko eskatu, izan ere, aipatu salbuespenarekin, kexa horiek izapidetzeko unean bagenekien zein jarrera zuen administrazio horrek kexak eragin dituen arazoaren gainean eta erakunde honek helarazitako balorazioaren gainean, eta, zirkunstantzia horietan, kontua berriro azaltzeak zentzurik ez zuela iruditu zitzaigulako.

Kexa berri horiekin jaso dugun informaziotik ondorioztatu dugu kasu horietan ere ez direla jarraitu txartelak ukatzeko legez eskatzen diren formalitateak. Informazio horren arabera, ukapena idatzi soil baten bidez jakinarazi zaio interesdunari, edo posta elektronikoz, edo ahoz, antza, lehenengo kexan gertatu zen bezala, ukapenerako berariazko egintzarik burutu ez delarik, legez eskatutako moduan, eta jakinarazpena legez ezarritako eskaeren arabera egin ez delarik.

Gogoetak

1. Bilboko Aparkamendurako Zerbitzuari (TAO/OTARI) buruzko Ordenantzaren 25.1.1.g) artikulua, zeinaren aplikazioak, antza, aztertzen ari garen kasuetan egoiliarren txartela ukatzea ekarri baituen, hurrengo terminoetan zehaztu du zein betekizun bete behar dituzten TAO eremuko egoiliarren ibilgailuek, jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren salbuespenezko araubidearen onuradun izateko:

"Turismo automobila, triziklo edo kuatriziklo konbinatua izatea, industria ibilgailuak eta turismo ibilgailu eratorriak baztertuz.

a´) Horretarako, ibilgailuaren fitxa teknikoan egiaztatuko da horren sailkapena, eta honakoak izan beharko dira lehenengo bi zifrak:

- 1. 10 turismo automobila*
- 2. 06 hiru gurpildun automobila (hiru gurpildun ibilgailuak eta kuatrizikloak); eta honakoak azken bi zifrak:*
- 3. 00 zehaztu gabe*
- 4. 01 mugikortasun murriztua duten pertsonak*
- 5. 02 familiarra*
- 6. 33 lur orotarako ibilgailua*





b´) Sailkapena ibilgailuaren fitxa teknikoan, eta honakoak izan beharko dira lehenengo bi zifrak:

- 1. 31 ibilgailu misto moldagarria; eta honakoak azken biak:*
- 2. 00 zehaztu gabe.*
- 3. 01 mugikortasun murriztua duten pertsonak*
- 4. 02 familiarra*
- 5. 33 lur orotarako ibilgailua*

c´) Eta, gainera:

- 1. Gutxienez lau eserleku edukitzea*
- 2. Aurreko kristalak eta atzeko eta alboetako kristalak (4) gardenak izatea".*

Ulertu dugunaren arabera, xedapenak aipatu dituen lehenengo bi zifrak abenduaren 23ko 2822/1998 Errege Dekretuak onartutako Ibilgailuen Araudi Orokorrean ezarritako eraikuntza irizpideen araberrako sailkapenari buruzkoak dira, eta azken bi zifrak arau berberak ezarri dituen erabilera irizpideen araberrako sailkapenari buruzkoak dira (II. eranskina, B eta C atalak).

Eraikuntza irizpideei dagokienez, araudiak honela sailkatu du turismo automobila: "*Motozikleta ez den automobila, bereziki pertsonak garraiatzeko sortu eta eraiki dena, eta 9 leku arteko gaitasuna duena, gidaria barne hartuta*", honela sailkatu du ibilgailu misto moldagarria: "*Bereziki salgaiak eta pertsonak garraiatzeko prestatutako automobila, aldi berean edo ez, 9 pertsona gehienez, gidaria barne hartuta, eta zama zati batean edo osotara ordeztu ahal izango da bertan, eserlekuak gaineratuta*", eta honela furgoneta: "*salgaiak garraiatzera bideratutako automobila, kabina gainerako karrozerian sartuta duena, eta 3.500 kg-ko edo hortik beherako zama garraiatu dezakeena*". Araudiak honela definitu du turismo ibilgailu eratorria: "*Berariaz salgaiak garraiatzera edo merkataritza zerbitzuak ematera bideratutako automobila, turismo ibilgailutik eratorritakoa, horren karrozeria gordetzen baitu, eta eserlekuen lerro bakarra duena*" (II. eranskina, A, B eta C).

3. Gure ustez, ordenamendu juridikoak udalei trafikoa antolatzeko, aparkamenduak erregulatzeko eta, aparkalekuen errotazioa bermatzeko xedez, mugatutako aparkamendurako neurriak ezartzeko esleitzen dien zuhurtziazko tarte zabalean dago babestuta egoiliarren araubideak esleitzen dituen aparkamendu abantailak ibilgailu jakin batzuei mugatzeko aukera, ondorioz, kategoria horretakoak ez diren ibilgailuak baztertuz [Toki Araubidearen Oinarriak arautu dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 25.2.b) artikulua, Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Seguratasunari buruzko Legearen testu artikulatua (urte horretako urtarrilaren 30era arte indarrean egon dena) onartu duen martxoaren 2ko 339/1990 Legegintzako Errege Dekretuaren 7.a) eta b) eta 38.4. artikuluekin batera, eta lege beraren testu bategina (hurrengo urtarrilaren 31tik indarrean dagoena) onartu duen urriaren





30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren 7.a) eta 39.4. artikuluekin batera].

Ahalmen horren arabera, udal administrazioek legez aukeratu dezakete, dauden aukera posibleen artean, eskumena esleitzeko xedekak betetzeko egokiena iruditzen zaien horixe.

Beraz, bat egiten dugu Bilboko Udalak helarazi dizkigun gogoeta orokorrekin, gai horren gainean duen eskumenei eta eskumen horien zuhurtziazko izaerari dagokienean, bai eta aparkamenduari zuzendutako espazio publiko urriari dagokionean ere, eta espazio hori balizko erabiltzaileen artean bidezko moduan banatzeko beharrari dagokionean, erregulatutako aparkamendu sistemaren oinarrian dagoelarik azken hori.

Administrazioaren hautemate subjektiboak eratzen dituen elementuekin batera, ordea, legez ezarritako beste elementu batzuk daude zuhurtziazko eskumen orotan, eta, horietan, ez dago balioztatzeko tarterik. Elementu arautuak deitzen zaie azken horiei, eta horien artean daude eskumenaren existentzia bera, horren hedadura, prozedura, berau erabiltzeko eskuduntza eta horren erabilera esleitzeko xedea.

Gainera, gogorarazi beharra dago doktrina eta jurisprudentzia itxuratuz joan diren muga zehatz batzuen mende dagoela zuhurtziazko eskumenen erabilera. Muga horietako batzuek euren eduki arautuarekin dute zerikusia, eta beste batzuek zuzenbidearen printzipio orokorrekin eta egitate erabakigarriekin daukate zerikusia.

Aipatutako muga guztien artean, egokia iruditu zaigu, kexetan azaldutako kontuekin duen loturarengatik, eskumenaren erabilera bera eskumena ahalbidetu duen arauak jarraitzen duen xede orokorrari eta neurria hartzearekin lortu nahi den helburuari egokitzeko beharra nabarmentzea.

Beraz, arrazoiketa ezagutzea, edo, gauza bera dena, neurria eta neurri horrekin lortu nahi den xedea justifikatzeko arrazoi zehatzak ezagutzea funtsezkoa da kasu bakoitzean egokitzapen epaia egin ahal izateko.

Auzitegi Gorenak adierazi du arrazoiketa ezin dela zuhurtziazko erabakiengandik bereizi, arrazonalki jardun dela bermatzen duelako horrek, eta, gainera, erabaki horien kontrol egokia ahalbidetzen duelako (Administrazioarekiko Auzien Salaren 7. atalaren 1999ko ekainaren 1eko epaia).

Antzeko terminoetan mintzatu da Andaluziako Justizia Auzitegi Gorena, zuhurtziazko erabakien arrazoiketaren garrantzia azpimarratu baitu, honakoa adieraziz:

“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» (Granadako Administrazioarekiko Auzien Salaren atal bakarraren apirilaren 24ko 552/2000 epaia, laugarren zuzenbide oinarria).

4. Bilboko Aparkamendurako Zerbitzuari (TAO/OTAr) buruzko Ordenantzaren 25.1.1.g) artikulua jaso duen aurreikuspena adierazitako ikuspegitik aztertu ahal izateko, beharrezkoa da, beraz, Bilboko Udalak aurreikuspen horrekin bilatu duen xedea eta aurreikuspen hori justifikatzeko arrazoiak kontuan hartzea.

Era berean, beharrezkoa da araubidean sartutako kategorien antzeko ezaugarri teknikoak dauzkaten, baina, trafikoko araudiaren arabera, beste kategoriatan batzuetan sailkatuta dauden eta, erabilera partikular gisa, erabilera irizpide bereberrean erantzuten dieten ibilgailuak jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidetik baztertzea (itxuraz, kexagileen ibilgailuen kasuan horixe gertatzen baita) justifikatzeko arrazoiak ezagutzeko eta horiek aintzat hartzea.

Adierazi dugun bezala, udalak egoiliarren bereizgarri kopurua mugatzeko beharrezkoa eta nagusiki industria zein merkataritza erabileretara bideratutako ibilgailuak baztertzeko borondatean justifikatu du egoiliarren araubidea aipatu xedapenean jaso diren ibilgailu-kategoriei mugatu izana. Aldi berean, ibilgailu horiek egoiliarren araubidean sartuz gero sistema blokeatuko litzatekeela esanez justifikatu da azken bazterketa hori, erdigunean lan jarduera eta merkataritza- nahiz ostalaritza-establezimendu kopuru handia dago-eta.

Justifikazio horri erreparatuta, zehaztu beharra daukagu kexetan azaldu den kasuan, ulertu dugunaren arabera, ibilgailua ez dagoela industria edo merkataritza erabilerara bideratuta nagusiki, izan ere, eta kexetan eman diguten informazioaren arabera, TAO eremuan bizi diren pertsonen ibilgailuen aurrean gaude, erabilera partikularrerako erabiltzen direnak, eta jabeek duten ibilgailu bakarra dira.

Uste dugu kexetan ageri den kasuak ez duela bat egiten, ibilgailu horiek egoiliarren araubidean sartzeak sistema kolapsatu dezakeela justifikatzeko xedez, udalak eman digun informazioan deskribatu diren kasuekin. OTA eremuan bizi diren pertsonen buruzkoa da kexetan ageri den kasua, eta, antza, egoiliarren araubidean sartutako ibilgailu-kategorien antzeko ezaugarri teknikoak dituzten ibilgailuak daukate, eta ibilgailu partikular gisa erabiltzen dituzte horiek. Beraz, lan, merkataritza edo industria jarduera bat TAO eremuan burutzeak ez luke justifikatuko ibilgailu horiek jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidean sartzea, TAO eremuan egoiliar izateak eta aipatu araubidean sartutako ibilgailuen antzeko ezaugarri teknikoak eta erabilera dituzten ibilgailua edukitzeak baizik.

Hortaz, gure ustean, udalak eman dizkigun azalpenek egoiliarrentzako bereizgarrien esleipena murriztea justifikatuko lukete, baina ez lukete



justifikatuko aipatu araubidean sartutako ibilgailuen antzeko ezaugarri teknikoak eta erabilera dituzten ibilgailuen jabe egoiliarrei eragitea murrizketa horrek, izan ere, ibilgailu horien bazterketak ez dauka harremanik, gure iritziz, jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidean sartutako ibilgailu-kategoriak ezartzean jarraitutako xedearekin, udalaren informazioaren arabera, nagusiki industria edo merkataritza erabilerara zuzendutako ibilgailuak baztertzea baita xedea.

Beste alde batetik, aurrekarietan adierazi dugun bezala, udalaren informazioak ez du argitu zein arrazoik justifikatzen duten egoiliarren ibilgailuak jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarrentzako araubidetik baztertzea, aztertzen ari garen kexetan itxuraz gertatzen ari den bezala, aipatu araubidean sartutako kategorien antzeko ezaugarri teknikoak dituzten ibilgailuak badauzkate eta erabilera partikularrerako erabiltzen badituzte horiek, izan ere, kontu horri dagokionez, antzekoa berdina ez dela esatera mugatu baita udala. Iruditzen zaigu kexagileei egoiliarrentzako txartela ez ematea justifikatuko lukeela erantzun horrek, ordenantzak ezarritako aurreikuspena aplikatuz. Baina, gure aburuz, ez luke legezko aurreikuspena bera justifikatuko, erabilerari eta ezaugarri teknikoari erreparatuta araubideak kontuan hartzen dituen ibilgailuen antzeko ibilgailuak baztertzeari dagokionez, adierazi dugun bezala, horixe izanik kexan planteatu den kontua.

Ulertu dugunaren arabera, ibilgailua etxetik hurbil eta mugatutako aparkamenduak ezartzen dituen eragozpenak jasan gabe aparkatu ahal izatea ahalbidetzea da jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidearen helburua.

Ikuspegi horretatik begiratuta, uste dugu udalak eman dizkigun azalpenek ezingo luketela justifikatu araubide horretatik kanpo geratzea araubidearen onuradun direnen erabilera irizpide berberak betetzen dituzten ibilgailuak, etxetik hurbil aparkatzeko behar bera badute horien jabeek, eta antzeko ezaugarri teknikoak badituzte, baimendutako gehienezko masari, kanpoko neurriei eta maniobragarritasunari dagokienez.

Azken alderdi hori nabarmendu nahi izan dugu, uste dugulako jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidean sartutako ibilgailuen eta araubidetik baztertutako ibilgailuen arteko ezaugarri teknikoen antzekotasunak zehaztu duela ibilgailu kategoria biei esleitzen zaien tratu ezberdina justifikatu ahal izateko ezberdintasunik ez egotea, batzuek eta besteek araututako aparkamenduari bideratutako espazio publikoan egiten duten erabilerari eta erabilera horrek trafikoaren emarian eduki dezakeen eraginari dagokienean.

Aurrekarietan adierazi den bezala, aurreko gogoeta helarazi genion udalari, eta igorri zigun lehenengo informazioa berrestera mugatu zen bere erantzunean, hau da, egoiliarren araubidean sartutako ibilgailuek, euren fitxa teknikoko zifren arabera, erabilera partikularra dutela, eta hori, euren ustean, ez dela gertatzen zifra horiek ez dituzten ibilgailuen kasuan, horien titularrek egin dezaketen erabilera gorabehera. Honakoa ere adierazi zuen: *"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"*.





Berriro errepikatuko dugu, eman diguten informazioaren arabera, hori ez dela kexetan ageri den kasua.

Ordenantzak eskatutako ibilgailuen sailkapenak formalki egiaztatu dezake ibilgailua erabilera partikularrera zuzenduta egotea, baina horrek, gure ustez, ez du baztertzen eskatutako sailkapena ez duten beste ibilgailu batzuek ere erabilera bera edukitzea. Izan ere, kexetan aipatu diren furgonetak ez dira, horien sustatzaileen arabera, salgaiak garraiatzera bideratutako ibilgailuak, erabilera partikularrera zuzendutakoak baizik, nahiz eta furgoneta gisa sailkatzeak, eraikuntza irizpidearen arabera, salgaiak garraiatzeari bideratuta daudela adieraziko lukeen. Edonola ere, zehaztu beharra daukagu ordenantzak aipatutako fitxa teknikoko lehenengo bi zifrak, Ibilgailuen Araudi Orokorren arabera, ibilgailuaren eraikuntza irizpideei buruzkoak direla, eta ez erabilera irizpideei buruzkoak.

Horrenbestez, gure ustez, kexetan sortutako kontua aztertzeko unean, aintzat hartu behar da errealitate sozial berria, gero eta pertsona gehiagok hautatzen baitituzte, gazteek batez ere, turismo ibilgailu edo ibilgailu misto moldagarri sailkatuta ez dauden ibilgailu modeloak erabilera partikularrerako. Horixe da, adibidez, furgoneten kasua. Aztertzen ari garen kexa gehienek, ulertu dugunaren arabera, errealitate hori islatzen dute. Jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidearen ibilgailu onuradunak Zirkulazioari buruzko Araudi Orokorrek ezarritako eraikuntza eta erabilera irizpideen arabera ibilgailuari esleitu zaion sailkapenaren arabera mugatzeak –adierazi dugun bezala, horrela tartean dagoen ibilgailua erabilera partikularrera bideratuko dela bermatzen baita, antza– aipatu araubidetik kanpo utzi ditu, nahiz eta turismo ibilgailu edo ibilgailu misto moldagarri sailkatuta egon ez, eta, udalaren informazioaren arabera, onuradun ibilgailuen egungo mugaketa finkatzeko udalak kontuan hartu duen erabileraren irizpideari dagokionez, horiekiko ezberdinak ez diren ibilgailuak.

Argi dago egoiliarren araubidea aplikatzeko eremua ibilgailuaren sailkapenaren arabera zehaztea irizpide mugatzaile formala dela, araututako aparkamendu sistemaren kudeaketa errazten duena. Hala ere, gure ikuspegiaren arabera, zirkunstantzia horrek ezingo luke justifikatu, eta, udalaren arabera, aipatu araubidearen onuradun izan daitezkeen ibilgailuak ezartzean aipatu araubidearekin bilatzen den xedearen ikuspuntutik begiratuta, onuradun ibilgailuak zehazteko unean kontuan hartzen diren erabilera irizpide berberak dituzten ibilgailuak baztertzea, horien titularrek aparkamendu behar berberak baitituzte.

Adierazi dugunagatik, udalak Aparkamendurako Zerbitzuari (TAO/OTARI) buruzko Ordenantza berrikusi beharko luke, ibilgailu onuradunen egungo mugaketa oinarritzen duten irizpideak eta aipatu araubidea artikulatuta bilatzen den xedea materialki betetzen dituzten ibilgailu guztiei heda diezazkien egoiliarren araubidearen onurak, ibilgailu horiek formalki ezarritako kategorietakoak izan ez arren, kexetan aipatutako ibilgailuen kasuan gertatzen den bezala. Izan ere, aipatu ditugun arrazoiengatik uste dugu administrazio horrek helarazi dizkigun arrazoiak ez dutela ibilgailu horien bazterketa justifikatzen, eta, arrazoi horiei begiratuta, bazterketak legezko babesik ez duela uste dugu, ordenamendu juridikoak eremu horretan udal administrazioari esleitzen dion zuhurtziatzeko eskumenari dagokionean.





4. Administrazioaren jarduera juridiko oro egin behar da dagokion prozeduraren bidez [konstituzioaren 105.c) artikulua eta Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen azaroaren 26ko 30/1992 Legearen 68. artikulua eta hurrengoak], eta idatziz formalizatu behar dira, arau orokor gisa (azken lege horren 55. artikulua). Eskaera horiek garrantzi berezia eskuratzen dute herritarren eskubideak mugatzen dituzten egintzetan, kexak arrazoitzen dituzten bezalakoetan, prozedurak eta horren baitan egindako jardunbide guztiak idatziz jasotzeak, hartu den erabakiaren egokitasuna eta legezotasuna bermatzeaz gain, erabaki horren ondorioz eragindako pertsonen eskubideenganako errespetua ere bermatzen baitute. Eskubide horien artean, erabakia arrazoitzeke arrazoi zehatzak ezagutzeko eta, arrazoiak jakitun izanda, horiei aurre egiteko eskubideak daude.

Administrazioak, era berean, interesdunen eskubideei eta interesei eragiten dieten administrazio egintzak jakinarazteko betebeharra dauka. Jakinarazpenak egintzaren testu osoa jaso behar du, bide administratiboan behin betikoa den ala ez adieraziz, horren aurkako baliabideak zeintzuk diren aipatuz eta horiek aurkezteko organoa eta epea adieraziz (azaroaren 26ko 30/1992 Legearen 57. eta 58. artikulua).

Aurrekarietan adierazi den bezala, kexagileek eta udalak berak eman diguten informaziotik ondorioztatu dugu kexen kasuan ez direla adierazitako bermeak errespetatu.

Aurrekarietan, era berean, udalak Zirkulazio, Garraio eta Ingurumen Arloko txosten batekin erantzun duela adierazi dugu, eta bertan adierazi dela kexen xede diren ukapen egintzak ez dituela arlo horrek burutu.

Azalpen horiei erreparatuta, zehaztu beharra daukagu Arartekoak ez duela arlo jakin batera jo, alkatearengana baizik, horixe baita udaleko agintari nagusia. Beraz, kexetan azaldu diren kontuek udaleko bi arlori eragitea udalaren barne antolakuntzari dagokion kontua dela uste dugu, eta ezin dezakeela eman digun erantzuna justifikatu.

Nolanahi ere, erantzun horren ondorioz, berriro gogorarazi behar ditugu aipatu betebeharrak, eta udalaren eremu horretako jarduera adierazitako arauzko aurreikuspenei egokitzeko beharra dagoela.

Horrenbestez, eta otsailaren 27ko 3/1985 Legeak -Ararteko erakundea sortu eta arautzekoak- 11.b) artikuluan ezarritakoarekin bat etorriz, honakoa da Bilboko Udalararen luzatzen zaion

GOMENDIOA

Berrikus dezala Aparkamendurako Zerbitzuari (TAO/OTARI) buruzko Ordenantza, TAO eremuan jabetzapeko ibilgailua duten egoiliarren araubidea zabal diezaien onuradun ibilgailuen egungo mugaketa oinarritzen duten irizpide orokorrak eta aipatu araubidea artikulatuta bilatzen den xedea materialki betetzen dituzten ibilgailu guztiei, formalki egun ezarritako kategorietakoak izan ez arren.

