



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 170/2007

(Pleno)

La Laguna, a 18 de abril de 2007.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias en relación con el *Proyecto de Decreto por el que se establece el Régimen de Autorización Administrativa para la prestación del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se aprueba el Reglamento de la Instalación y Funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (EXP. 144/2007 PD)**.

FUNDAMENTOS

I

Por escrito de 2 de abril de 2007, y entrada en este Consejo el 3 del mismo mes, el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno solicita, de conformidad con lo previsto en los arts. 11.1.2.b), 12.1 y 20.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo, por el procedimiento de urgencia, Dictamen en relación con el Proyecto de Decreto por el que "se establece el régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se aprueba el Reglamento de la instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos".

La solicitud de Dictamen viene acompañada, entre otros, de los informes de acierto y oportunidad de la Dirección General de Industria y Energía (art. 44 de la Ley 1/1983, de 14 de abril, del Gobierno) y de la Dirección General del Servicio Jurídico [art. 20.f) de su Reglamento aprobado por Decreto 19/2002, de 7 de febrero]. Consta también haberse cumplido el trámite de audiencia e información pública.

* PONENTE: Sr. Millán Hernández.

* VOTO PARTICULAR: Sr. Suay Rincón.

Así mismo, obra en el expediente el preceptivo certificado de los Acuerdos gubernativos de toma en consideración y solicitud de Dictamen [art. 50 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo, aprobado por Decreto 181/2005, de 26 de julio], adoptados en sesión celebrada el 10 de enero de 2006.

En cuanto a la declaración de urgencia, la misma se fundamenta en la “conveniencia de dar respuesta cuanto antes a la problemática planteada en la Inspección Técnica de Vehículos, paliando la acumulación de vehículos pendientes de la correspondiente revisión técnica, con especial incidencia en los vehículos de transporte público, agudizado por el incremento del parque automovilístico en las islas durante los últimos años”.

Respecto a la tramitación del Proyecto de Decreto, pueden considerarse suficientemente atendidas las exigencias de índole procedimental.

Constan en el expediente, los informes de los diversos órganos administrativos que han intervenido en su tramitación y el amplio trámite de audiencia otorgado al expediente.

II

1. El objeto de la norma reglamentaria propuesta tiene un claro carácter ejecutivo en cuanto contiene normas complementarias de normas básicas del Estado en la materia que constan en instrumentos primario y reglamentarios, por lo que la consulta que se somete a la consideración del Consejo Consultivo es preceptiva en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.B.b) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias.

El parámetro de aplicación, además de lo dispuesto, con carácter general, por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, se completa por el R.D. 1987/1985, de 24 de septiembre, sobre Normas básicas de instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, cuyos arts. 2.1, 3, 4, 5.3, 4 y 13 fueron derogados por el R.D. 833/2003, de 27 de junio, por el que se establecen los requisitos técnicos que deben cumplir las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, que contiene bases del art. 149.1.13ª y 21ª CE (disposición final primera). También el R.D. 2042/1994, de 14 de octubre, de Inspección Técnica de Vehículos (que contiene bases del art. 149.1.21ª CE, disposición adicional cuarta) y el Real Decreto Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas urgentes en materia de telecomunicaciones (que contiene bases del art. 149.1.13ª y 21ª CE, disposición

adicional segunda), que dedica su Capítulo II, arts. 7 y 8, y su disposición transitoria, a tales estaciones.

De igual modo, el R.D. 711/2006, de 9 de junio, modifica el apartado 2 del art. 2, el apartado 1.e) del art. 5, art. 6, art. 10, del antes mencionado R.D. 1987/1985.

La norma reglamentaria propuesta incide, en los términos que luego se verán, en las bases contenidas en tales normas, con la delimitación material y competencial que ha efectuado el Tribunal Constitucional.

2. La materia primariamente afectada es la de "industria", en la que el Estatuto de Autonomía (art. 31.2) atribuye a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva, sin perjuicio de lo que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias y de interés militar, y las normas relacionadas con las industrias que estén sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear (...)", y "de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria y crediticia estatal, en los términos de lo dispuesto en los arts. 38, 131, 149.1.11ª y 13ª de la Constitución (...).

Esta asignación competencial, sin embargo, debe interpretarse de acuerdo con la STC 332/2005, de 15 de diciembre, emitida en materia de seguridad vial: Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en relación con los recursos de inconstitucionalidad (4) promovidos contra determinados preceptos del Real Decreto Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas urgentes en el sector de las telecomunicaciones, conteniendo determinados preceptos relativos a las estaciones de ITV (art. 7 y disposición transitoria), doctrina que permite establecer determinados parámetros que definen, la potestad reglamentaria que se actúa mediante el presente Proyecto de Decreto.

En efecto, la novedad más importante que el Decreto Ley introdujo en el mencionado régimen jurídico no es otra que "la sustitución del sistema de concesión administrativa (...) por el de autorización administrativa reglada como técnica jurídica que posibilita la prestación del servicio de ITV por parte de los particulares". Lo que no ha sido modificado tras la entrada en vigor del R.D. 833/2003, de 27 de junio, por el que se establecen los requisitos técnicos que deben cumplir las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos a fin de ser autorizadas para realizar esa actividad (Decreto 833/2003). La norma pretendía la "liberalización de esta actividad" por más que la autorización conlleve un fuerte régimen de intervención administrativa que la hace no sólo reglada sino más parecida a un servicio público virtual o impropio que a una actividad privada simplemente autorizada, lo que la

aproxima a la concesión y por ello a un servicio público, presentando el perfil de lo que la doctrina ha denominado “autorización operativa”.

La materia, pues, es “industria” y dentro de ésta se encuentra afectada la submateria “seguridad industrial”; pero también interfieren en la misma otra materia y título que son los de “tráfico y circulación de vehículos a motor” (art. 149.1.21ª CE), lo que obliga a deslindar las fronteras de una y otra materia.

La determinación de los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos para “garantizar la seguridad vial y la de las personas implicadas en los diversos transportes” pertenece (título competencial) a la materia de tráfico y a la circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21ª CE), mientras que la “actividad ejecutiva de verificación del cumplimiento de aquellos requisitos técnicos exigidos (...) corresponde a la materia de industria y, por tanto, corresponde a las Comunidades Autónomas”, siempre que esté contemplada tal competencia en sus Estatutos de Autonomía, como ocurre con la Comunidad Autónoma de Canarias (art. 31.2 EAC).

En materia de tráfico, existen, además, determinadas “actividades conexas” (para garantizar de forma directa la seguridad vial), como los requisitos que deben cumplir los vehículos al objeto de garantizar la seguridad del tráfico y proteger a los usuarios de los diversos transportes; la regulación del tacógrafo o los sistemas de seguridad, puertas automáticas, ventanas, asientos, pantallas de protección en vehículos de transporte escolar. Todo ello, por exigencia de la “necesidad de que estas garantías de seguridad sean uniformes en todo el territorio nacional”. La verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos, es decir, la ejecución material de las ITV, así como la verificación del cumplimiento de las homologaciones forman parte de las competencias autonómicas (SSTC 14/1994, de 20 de enero, 332/2005, de 15 de diciembre).

En consecuencia, el Estado no puede, al amparo de la citada competencia “determinar con carácter vinculante la figura administrativa que permite que los particulares presten el servicio de ITV” .

A su vez, el Estado puede establecer, con carácter general, “todos aquellos requisitos técnicos relativos a los vehículos inspeccionados, las instalaciones de ITV y las empresas titulares de la mismas que afecten de modo directo o inmediato a la seguridad vial”. Pero esta competencia “no excluye la posibilidad de que las Comunidades Autónomas que tengan atribuida competencia exclusiva en materia de industria puedan dictar disposiciones complementarias de las del Estado, siempre

que no violen los mandatos o impidan alcanzar los objetivos perseguidos por la legislación estatal”.

La competencia estatal en materia de bases de la planificación económica da así mismo cobertura al contenido del art. 8 del Decreto Ley, relativo a la modificación del régimen de compatibilidades de directivos y personal en talleres de reparación (apartado 1), así como el régimen de “tarifas máximas”, máxime cuando es la Comunidad Autónoma la que fija ese máximo (apartado 2), aspectos ambos previstos en el art. 8 del Decreto Ley, que pueden ser modificados reglamentariamente (apartado 3), deslegalización que no suscitó en el Tribunal Constitucional reparo alguno.

Por su parte, la materia de “industria” da cobertura a la competencia para regular los procesos industriales y ordenar los sectores industriales, lo que “incluye el ejercicio de potestades normativas”.

3. Para el Tribunal Constitucional (STC 332/2005), el Estado vulnera las competencias autonómicas en materia de industria “al imponer la autorización administrativa como título habilitante para que los particulares puedan participar en la prestación del servicio de ITV”. Así mismo, en lo que atañe a los requisitos técnicos que deben cumplir las instalaciones de ITV”, las Comunidades Autónomas “con competencia exclusiva en materia de industria (pueden) dictar disposiciones complementarias de las del Estado, siempre que no violen los mandatos o impidan alcanzar los fines perseguidos por la legislación estatal”.

El Proyecto de Decreto sometido a la consideración de este Consejo, versa sobre el “régimen de autorización administrativa” y la “instalación y funcionamiento de las instalaciones de inspección técnica de vehículos”, por el que se aprueba el Reglamento de la instalación y funcionamiento de las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos.

El P.D. consta de dos artículos (el art. 1 aprueba el Reglamento de instalación y funcionamiento de las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, y el art. 2 establece que para la prestación del servicio de Inspección Técnica de Vehículos debe obtenerse previamente “autorización administrativa”), dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El régimen transitorio del Proyecto de Decreto se refiere a las concesiones otorgadas antes de la entrada en vigor del mismo, que seguirán habilitando a sus

titulares, con las singularidades que se expresan, plazos que se fijan para el cumplimiento de los requisitos, verificación, medidas, etc. (disposición transitoria primera).

Además, se mantiene en vigor el Decreto 94/1986, de 6 de junio, y la Orden de 28 de abril de 1987, de la Consejería de Industria y Energía.

En el Anexo (art. 1 PD) se establecen los requisitos que deben cumplir las instalaciones y funcionamiento de las estaciones de Inspecciones Técnicas de Vehículos que se ubiquen y desarrollen su actividad en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

III

Por lo que al contenido de la norma proyectada respecta, la misma se ajusta a la delimitación competencial y material que el Tribunal Constitucional ha establecido en relación con los diversos títulos concurrentes.

La Comunidad Autónoma tiene competencia para regular el régimen jurídico de la intervención de los particulares en la gestión de las estaciones de ITV, optando por un régimen autorizatorio intensivo; y, por otra parte, posee competencia para regular aspectos técnicos complementarios de tales estaciones, de acuerdo con la legislación del Estado.

Por lo que atañe a las condiciones técnicas, la norma reglamentaria propuesta reitera, o concreta, en gran medida el Anexo al R.D. 833/2003, de 27 de junio (A. Requisitos técnicos generales; B. Requisitos técnicos de calidad del servicio de inspección; C. Requisitos técnicos de los equipos de inspección; D. Requisitos técnicos de las inspecciones; E. Requisitos técnicos respecto a los usuarios del servicio; y F. Requisitos técnicos respecto a la documentación generada en la estación ITV), así como su parte dispositiva, y también la del R.D. 2.042/1994, por lo que ningún reproche cabe formular.

Es el caso del art. art. 13.1 PR, que tipifica las clases de estación mediante la consideración excepcional de algunas no previstas en la legislación básica, lo que es desarrollo complementario de la base, la cual, además, dispone que, en "los territorios extrapeninsulares", la inspección se puede realizar mediante "cualquier otro medio" que se autorice (arts. 5.2 R.D. 2042/1994).

También el del art. 13.3.e) PR, que contempla los principios de "buena ejecución" y "adecuado mantenimiento" de las instalaciones, también desde el

“punto de vista estético”, lo que es consustancial con el propio régimen autorizatorio y se encuentran implícitos en toda la regulación que se proyecta.

No obstante, se pueden formular a la norma proyectada las siguientes observaciones puntuales:

Art. 5.1.d).

La referencia genérica a “estar en disposición de hacerlo de los terrenos (...)” supone una indeterminación notable. Se debería otorgar mayor precisión en la concurrencia de los requisitos para la autorización, y su adecuación al art. 6.A.j) que exige los documentos acreditativos de la disponibilidad de los terrenos (...).

Art. 15.4.

La posibilidad de que el director técnico delegue su firma -es decir, su responsabilidad- en los jefes de equipo puede alterar la base del Anexo B.4.c) del R.D. 833/2003. El director técnico es un ingeniero y el jefe de equipo es un maestro industrial, FP 2 o equivalente (art. 14.2 PR). La titulación supone parejos el conocimiento y la responsabilidad.

Art. 15.6.

La referencia al segundo párrafo del art. 13.1 de este Reglamento debe entenderse realizada al tercer párrafo de dicho art. 13.1 PR.

En consecuencia, la norma reglamentaria propuesta se mueve dentro de la competencia normativa de la ordenación de un procedimiento en el que se respetan las determinaciones básicas procedimentales de la Ley, así mismo básica, 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por lo que nada habría que objetar a sus determinaciones.

C O N C L U S I Ó N

El Proyecto de Decreto por el que se establece el Régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se aprueba el Reglamento de la Instalación y Funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, es conforme a Derecho.

VOTO PARTICULAR QUE FORMULA EL EXCMO. SR. CONSEJERO DON JOSÉ SUAY RINCON AL DICTAMEN 170/2007 DEL PLENO (EXP. 144/2007 PD).**I**

1. Mi disentimiento con el Dictamen aprobado por la mayoría de este Consejo Consultivo parte de la consideración, en primer término, de que dicho Dictamen no resulta en rigor preceptivo, en el caso del Proyecto de Decreto sometido a nuestra consideración:

La normativa propuesta en efecto no constituye un reglamento de carácter ejecutivo en sentido propio, que mira a desarrollar y a hacer efectivas un conjunto de previsiones legales establecidas con anterioridad a las que desde la perspectiva expuesta sirve como complemento indispensable de acuerdo con los planteamientos habituales sobre la categoría del reglamento ejecutivo, por la sencilla razón de que dicha normativa primaria de rango legal no existe en este caso.

No concurre por lo indicado el primero de los supuestos legalmente previstos, conforme a nuestra normativa reguladora, que legitima, y hasta obliga, a la intervención preceptiva de este Consejo Consultivo en el caso de los reglamentos.

Pero es que en puridad tampoco cabe invocar el segundo de los supuestos igualmente previstos al mismo efecto, porque la normativa proyectada tampoco constituye propiamente, en puridad, desarrollo reglamentario de bases estatales.

Ciertamente, el Estado ha incidido y puede seguir incidiendo sobre la materia concernida al amparo de algunos de los títulos competenciales que la Constitución le reserva al efecto y que consiguientemente cabe invocar como fundamento legítimo de su intervención. Pero ninguno de tales títulos permite considerar que se produzca, en el caso sometido a nuestra consideración, la típica relación entre bases estatales y desarrollo normativo autonómico.

El Estado dispone así, en primer lugar, de la competencia exclusiva sobre tráfico y seguridad vial, conforme a lo establecido por el art. 149.1.20ª de la Constitución, pero justamente, por virtud de su mismo carácter exclusivo, dicho título competencial no autoriza un desarrollo normativo autonómico de dicha "base". Porque la competencia estatal, en este caso, no es básica, sino exclusiva, como resulta claro.

Descartado ello, también el art. 149.1.13ª de la Constitución permite al Estado, en su caso, condicionar el contenido de la normativa proyectada en el supuesto sometido a nuestra consideración. Pero, con carácter general, tampoco este título

competencial permite entrar en la típica dicotomía bases estatales-desarrollo autonómico.

Dicho título competencial faculta en efecto al Estado a incidir tangencial u horizontalmente, en su caso, sobre los distintos sectores de la actividad económica; sin que sin embargo deba ponerse en cuestión por ello la titularidad autonómica de la competencia reconocida sobre algunos de tales sectores económicos (la agricultura, la ganadería, el comercio interior, el transporte en algunos supuestos o la industria, como es nuestro caso), ni siquiera el carácter exclusivo de dicha competencia autonómica, que resulta asimismo propio en tales casos.

En otros términos, el condicionante estatal *ex art. 149.1.13ª* de la Constitución es perfectamente legítimo, pero opera indudablemente desde fuera, y no desde dentro de la materia concernida. Al menos, con carácter general y, desde luego, en el supuesto sometido a nuestra consideración.

La normativa reglamentaria propuesta, por lo expuesto, no puede presentarse como desarrollo del art. 149.1.13ª de la Constitución, porque dicho título competencial no legitima un desarrollo autónomo, propiamente dicho, de las bases estatales establecidas a su amparo, al menos, ha de insistirse, con carácter general y, desde luego, en nuestro caso.

Por lo demás, y para cerrar ya este círculo de consideraciones, dicha normativa no constituye el desarrollo normativo de las bases estatales establecidas sobre la materia de industria. En tal supuesto, sí resultaría preceptivo nuestro Dictamen. Pero es que el Estado carece de competencia sobre dicha materia que resulta de la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma.

2. Nuestro disentimiento, sin embargo, no concluye aquí, porque, una vez efectuadas las observaciones precedentes, cabría sostenerse en efecto que nuestra intervención sobre este asunto podría producirse igualmente por la vía del Dictamen facultativo. Existe en consecuencia una última razón de fondo o, si se prefiere, de mayor calado, en el centro de nuestra discrepancia.

Si la normativa propuesta no resulta reconducible a la figura del reglamento ejecutivo, es porque entonces ha de inscribirse en la categoría contrapuesta del reglamento independiente, y la cuestión pasa a ser así si resulta posible un reglamento de tal carácter, en el supuesto sometido a nuestra consideración.

Controvertida con carácter general la cuestión, esto es, la admisibilidad en nuestro Ordenamiento jurídico de la figura de los reglamentos independientes, en la opinión de quien suscribe este Voto, la operatividad de la indicada figura en todo caso ha de descartarse en el ámbito de actividades administrativas, convencionalmente denominadas de policía (o de ordenación e intervención sobre actividades privadas), como es nuestro caso. Porque, indudablemente, se condicionan en estos casos, se limitan y restringen las libertades individuales (por todas, la libertad de empresa) y las situaciones jurídicas subjetivas de los particulares; y requiere ello, en consecuencia, la previa habilitación legal.

Distinta y más cuestionable podría acaso resultar la respuesta en el caso de las restantes actividades materiales de la Administración, como en el supuesto de la actividad de fomento (o promocional) o incluso en la de servicio público (o prestacional); también, en materias de pura organización interna de la Administración. Pero, ha insistirse, no es tal el caso.

Así, pues, volviendo sobre nuestro asunto, se hace preciso indicar que la materia concernida por el Proyecto de Decreto sometido a nuestra consideración ha de ser objeto inicialmente de las correspondientes previsiones legales y a partir de ello, y solamente después, cabe su ulterior desarrollo por la vía reglamentaria.

Tampoco cabría, para tratar de oponerse a esta argumentación, escudarse en la circunstancia de que la regulación propuesta, una vez reconocida su indudable adscripción al ámbito de las actividades administrativas de ordenación (o de policía), en realidad no restringe ni repercute negativamente sobre las situaciones subjetivas particulares, sino que sólo actúa en términos favorables y por tanto a favor de la libertad.

Porque ello sólo es cierto en apariencia o, si se prefiere, siendo cierto en parte, no lo es del todo. También afecta dicha normativa, desde luego, a los agentes que en la actualidad operan sobre este sector de la actividad económica y, en este caso, además, indudablemente *in peius*.

La inicial regulación reglamentaria "independiente" establecida por el Estado sobre este sector (1985) podía intentar justificarse con éxito, seguramente, en que entonces la actividad de la inspección técnica de vehículos resultaba inexistente en los términos propuestos y pretendía a la sazón por tanto introducirse *ex novo* una normativa que legitimara y regulara -entonces, sin condicionantes previos, ha de insistirse- el ejercicio de la indicada actividad.

Pero es claro que lo que pudo tener una justificación inicial no lo tiene ahora, porque justamente han variado las condiciones en la prestación de dicha actividad y en la actualidad se opera sobre situaciones jurídicas subjetivas preexistentes.

Nada impide inicialmente actuar sobre ellas, pero corresponde a la ley la tarea primaria de adoptar las opciones básicas y sólo después cabe el ulterior desarrollo reglamentario, para precisamente concretar dichas opciones y asegurar su efectividad última.

II

1. Al margen de las consideraciones que acaban de indicarse, que descansan en último término sobre la inserción de la figura de los reglamentos en nuestro ordenamiento jurídico y sobre la caracterización última de nuestro sistema constitucional de fuentes del Derecho, y que por tanto prescinden del contenido concreto de la normativa propuesta y sometida ahora a nuestra consideración, desde la perspectiva que acaba de apuntarse y atendiendo por tanto a dicho contenido, se suscitan también, adicionalmente, algunas dudas que es preciso ahora subrayar.

Con carácter general, aunque a propósito sobre todo de los arts. 15 y siguientes, es lo cierto que el Proyecto de Decreto contempla un conjunto de procedimientos de inspección, bajo cuya supervisión habilita un personal al que somete ciertamente a una serie de condicionantes. Ahora bien, dichos procedimientos pueden comprometer o incidir sobre el ejercicio de funciones de autoridad, porque sus decisiones en efecto pueden terminar repercutiendo negativamente sobre los conductores y sus respectivos vehículos. Siendo ello cierto, cabe preguntarse entonces si realmente resulta viable el traslado de la responsabilidad sobre tales cometidos al sector privado sin más; o si, a lo sumo, y como mucho, la intervención de los particulares, en lugar de los agentes administrativos con funciones reconocidas para el ejercicio de autoridad, sólo puede tener lugar a través del correspondiente título concesional.

En todo caso, refuerza ello la necesidad de que tal género de decisiones disponga de la adecuada cobertura legal.

2. En fin, por último ya, y si se quiere más en particular, resultan también cuestionables las previsiones establecidas con carácter transitorio sobre las situaciones particulares preexistentes sobre las que se incide. En una línea próxima, aunque no exactamente coincidente, a la indicada por los Servicios Jurídicos de la Comunidad Autónoma según resulta del expediente, cabe plantearse en efecto por la

corrección jurídica de las soluciones adoptadas por el Proyecto de Decreto sometido a nuestra consideración.

Indudablemente, ha de afirmarse de entrada, resultan afectadas tales situaciones subjetivas: desaparecen los derechos exclusivos existentes en la actualidad y por esa razón justamente se eliminan también, como contrapartida, los cánones asimismo dispuestos en la actualidad.

Siendo ello así, sin entrar a valorar el contenido de las medidas previstas en última instancia y sin prejuzgar consiguientemente si resultan así salvaguardadas e indemnes las respectivas esferas patrimoniales de los sujetos afectados -en realidad, solamente dos- (y restaurado en consecuencia el equilibrio económico patrimonial cuyo derecho garantizan las concesiones), como efectivamente aduce la Administración en contestación justamente a las objeciones invocadas en el expediente, lo que igualmente resulta claro es que si los títulos concesionales resultan afectados (y lo están, como se ha indicado antes: se mantienen desde luego, pero se alteran las condiciones preexistentes), cabe entonces preguntarse si el procedimiento (o el lugar) adecuado al efecto para abordar la señalada cuestión es el que ahora pretende establecerse específicamente por la norma reglamentaria sometida a nuestro examen, y no el general contemplado por la normativa contractual para el ejercicio del denominado *ius variandi* de la Administración, en cuyo curso por lo demás quedan debida y adecuadamente garantizados los derechos de contradicción.

En realidad, en sede normativa pretende del modo expuesto darse respuesta a un asunto cuyo tratamiento exigiría en puridad la adopción de la correspondiente Resolución administrativa, de resultas a su vez de la tramitación de un procedimiento con carácter previo.