

31669

Pleno. Conflicto positivo de competencia número 357/1982. Sentencia número 97/1983, de 15 de noviembre.

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don Manuel García-Pelayo y Alonso, Presidente, y don Jerónimo Arozamena Sierra, don Angel Latorre Segura, don Manuel Díez de Velasco Vallejo, don Francisco Rubio Llorente, doña Gloria Begué Cantón, don Luis Díez Picazo, don Francisco Tomás y Valiente, don Rafael Gómez-Ferrer Morant, don Angel Escudero del Corral, don Antonio Truyol Serra y don Francisco Pera Verdaguer, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En el conflicto positivo de competencia número 357/1982, promovido por el Abogado del Estado, en representación del Gobierno, en relación con la Orden de 26 de febrero de 1982 del Departamento de Transportes, Comunicaciones y Asuntos Marítimos del País Vasco, elevando las tarifas de los servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera para corto recorrido. En el conflicto ha comparecido el Gobierno Vasco, representado por el Letrado don Santiago Aranzadi Martínez-Inchausti, y ha sido ponente el Magistrado don Rafael Gómez-Ferrer Morant, quien expresa el parecer del Tribunal

I. ANTECEDENTES

Primero.—En 13 de septiembre de 1982 el Abogado del Estado, en representación del Gobierno, plantea conflicto constitucional positivo de competencia contra la Orden del Departamento de Transportes, Comunicaciones y Asuntos Marítimos del País Vasco de 26 de febrero de 1982, por la que se elevan las tarifas de los servicios públicos discrecionales de transportes de mercancías por carretera para corto recorrido («Boletín Oficial del País Vasco» número 60, de 17 de mayo de 1982), con la súplica de que se dicte en su día sentencia por la que se declare que la titularidad de la competencia controvertida pertenece al Estado y, en consecuencia, se anule la citada disposición.

El Abogado del Estado expone que el Gobierno de la nación consideró que la disposición mencionada infringe el orden constitucional de competencias y por ello formuló el correspondiente requerimiento, que no fue objeto de contestación dentro del plazo legal, sobre la base de que la Orden no ha tomado en consideración la política general de precios, toda vez que somete a un régimen de intervención el precio de un servicio que en el régimen general se encuentra liberalizado, como es el caso de las tarifas correspondientes a los transportes de corto recorrido o de recorrido inferior a 170 kilómetros; al propio tiempo se recordaba que los transportes a los que las tarifas reguladoras se refieren habrán de discurrir íntegramente dentro del territorio autonómico, con objeto de evitar posibles equívocos derivados de la redacción del artículo 1.º de la Orden.

El Abogado del Estado fundamenta la posición del Gobierno en el razonamiento siguiente:

a) Corresponde al Estado, a partir de los artículos 2, 137, 138 y 139 de la Constitución, la dirección de la política económica, lo que se refleja en la disposición del artículo 148.1.13 de la Constitución de que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia del fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional. Concepción ésta que se ve recogida en el Estatuto de Autonomía del País Vasco, artículo 10.26 y 27, que reservan al Estado la política monetaria general y la política general de precios.

b) La Comunidad Autónoma del País Vasco tiene reconocida competencia exclusiva en materia de comercio interior, sin perjuicio de la política general de precios, por el artículo 10.27 de su Estatuto de Autonomía, así como competencia exclusiva en materia de transportes terrestres por el artículo 10.32 del mismo; y el Real Decreto de transferencias 1446/1981, de 19 de junio, concreta tal competencia en «la fijación y aprobación de tarifas de los servicios de transporte de cualquier clase» (apartado B), 1 y 8). Ahora bien, ello «sin perjuicio de la política general de precios»; con lo que la intervención de las instancias autonómicas al respecto no procede si la política general de precios dispensa a las tarifas en cuestión de cualquier control, sin perjuicio, naturalmente, de que si dicha política tornara a hacer procedente la intervención administrativa fuera la Comunidad Autónoma la competente para ejercerla.

c) El Decreto de 28 de octubre de 1977 estableció las líneas maestras de la política general de precios delimitando tres regímenes en el nivel nacional: de precios autorizados (que no pueden ser elevados sin autorización administrativa previa), comunicados y libres. En los anexos al Decreto se enumeran los artículos sometidos a los dos primeros regímenes, entre los cuales figura, en la relación de precios autorizados, el transporte de pasajeros y mercancías por carretera. Pese a ello, en las disposiciones posteriores a 1977, el Estado no ha fijado tarifas para recorridos inferiores a 170 kilómetros, lo que de-

muestra que la política de precios al respecto es de libertad total. Por vez primera, en la Orden de 27 de marzo de 1980, sobre fijación de tarifas mínimas, se atribuye a la Dirección General de Transportes Terrestres una actividad de homologación de las tarifas para corto recorrido (también en la Orden de 28 de mayo de 1981), que se limita, en la práctica, a la publicación en el «Boletín Oficial» de la provincia, por parte de las Jefaturas Provinciales de Transportes Terrestres, de las tarifas acordadas por las Asociaciones Provinciales del Sector. Es decir, no hay en la acción administrativa sobre los transportes de corto recorrido actividad de limitación de precios, debiendo entenderse que, a través de la mal denominada homologación, no se hace más que facilitar la publicidad en interés de los usuarios del transporte.

El Decreto de 28 de octubre de 1977 atribuye a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos la modificación de las relaciones de precios autorizados y comunicados, así como la autorización de las subidas de precios y servicios incluidos en la primera relación, atribución que, de por sí, ya denota la naturaleza de medidas de política general de precios propia de las dos competencias señaladas. Posteriormente se traspasó a la Comunidad Autónoma del País Vasco, mediante el Real Decreto de transferencias antes mencionado, la fijación de las tarifas del transporte de cualquier clase que sean de su competencia; pero debe considerarse contenido irrenunciable de la competencia estatal sobre política general de precios la modificación de las relaciones de Precios Autorizados y Comunicados, so pena de vaciar de contenido la fórmula «sin perjuicio de la política general de precios» empleada tanto por el Estatuto de Autonomía como por el Real Decreto de transferencias mencionado. Y al cambiar la Orden impugnada el régimen de precios de los servicios de que trata, y al convertirlos de libres en autorizados, modifica las relaciones de precios estatalmente fijados, con lo que traspasa las competencias de la Comunidad Autónoma Vasca en la materia, que se reducen a las funciones que lleva a cabo el Estado, esto es, la llamada «homologación».

e) Desde una perspectiva más amplia, la Orden en cuestión atenta claramente a los principios inspiradores de la política económica general, orientada hacia la liberalización y el pleno vigor de la economía de mercado, representa una regresión hacia una política intervencionista, y equivale a compartimentar el mercado y a establecer fronteras.

El sesgo interventor de la Orden objeto de conflicto es patente asimismo en otras de las prescripciones que contiene, como es establecer tarifas mínimas para la carga y descarga de camiones, una escala tarifaria para las paralizaciones y unas tarifas horarias; actividades o aspectos todos ellos dejados libres en el resto del territorio nacional.

f) En todo caso, y de no prosperar la argumentación anterior en cuanto al fondo, el Abogado del Estado entiende que debe deshacerse la ambigüedad e imprecisión en que el artículo 1.º de la Orden impugnada deja al ámbito territorial de aplicación de la disposición, de manera que no quede duda, a la hora de aplicar la Orden en cuestión, sobre la imposibilidad de extender sus efectos a transportes terrestres que no agoten su recorrido en el interior del territorio vasco.

Segundo.—Con fecha 21 de septiembre de 1982 la Sección Segunda del Tribunal Constitucional acordó admitir a trámite el escrito presentado en unión de los documentos que le acompañaban, tener por comparecido y parte al Abogado del Estado y comunicar al Presidente del Gobierno Vasco la formalización del conflicto, a fin de que se personase en el procedimiento en el plazo de veinte días aportando las alegaciones y documentos que considerase conveniente. Igualmente dispuso se comunicara al Presidente de la Audiencia Territorial de Bilbao la formalización del conflicto, y se publicara en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.—Dentro del plazo señalado, el Abogado del Gobierno Vasco se personó en el conflicto, formulando escrito de alegaciones, con la súplica de que se declare que corresponde al Gobierno Vasco la titularidad de la competencia controvertida y, en su consecuencia, se determine la plena constitucionalidad de la Orden impugnada. Esta pretensión se fundamenta en el razonamiento siguiente:

a) El precio de los transportes por carretera se configura como una tarifa administrativa, en la medida en que este sector está intervenido por la Administración en régimen de autorización o de concesión; y además, y sin perjuicio de ello, a efectos de la política general de precios se le tipifica como precio autorizado (anexo 1, apartado C.8 del Real Decreto de 28 de octubre de 1977). No se trata, pues, únicamente, de un precio autorizado, como pudiera ser el de la leche pasteurizada, sino, sobre todo, de una tarifa de servicio público. La calificación de precio autorizado sólo conlleva una absorción de la competencia del Ministerio de Transportes sobre las tarifas del transporte hacia el Ministerio de Comercio y añade algunas modificaciones en cuanto al régimen de revisión, como la intervención de la Junta Superior de Precios y la Comisión Delegada del Gobierno de Asuntos Económicos. Es evidente que el precio del transporte antes de ser «precio autorizado» estaba ya intervenido por la Administración puesto que se trata de una tarifa de servicio público en el que el precio no es más que uno de los elementos autorizados.

b) Por lo que se refiere a la fijación de tarifas de transportes de mercancías, una serie de Ordenes han ido llevándola a cabo; y, a partir del Decreto 2695/1977, se hace referencia en todas ellas al cumplimiento de los trámites en él exigidos para la elevación de precios conceptuados como autorizados, manteniéndose así tal calificación para los de los transportes por carretera, sin haberse pues producido liberalización alguna al respecto. Otras disposiciones han liberalizado algunos transportes, bienes y servicios, pero sin afectar al régimen de precio autorizado de los transportes de pasajeros y mercancías por carretera.

c) En consecuencia, el precio de estos servicios constituye, por una parte, una tarifa correspondiente a un servicio público, y, por otra, a un precio calificado como autorizado; no puede entenderse, pues, que los transportes por carretera hayan sido liberalizados, salvo en casos muy particulares que no guardan relación con la Orden objeto del conflicto, ni por tanto con que vaya contra la política general de precios su regulación.

d) La Orden impugnada en su artículo tres eleva las tarifas de servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera de corto recorrido, que habrán de ser homologables con los criterios que han inspirado las de largo recorrido.

En conclusión, el representante del Gobierno Vasco sostiene que no puede entenderse en modo alguno que el precio se haya liberalizado, ni que la determinación por el Gobierno Vasco de tales tarifas se oponga a la política general de precios, puesto que está fijado como precio autorizado a todos los efectos. Consecuencia de todo lo anterior es la competencia del Gobierno Vasco para determinar tales tarifas, en razón de que el Ministerio de Transportes no ha procedido a determinarlas a nivel estatal. El Abogado del Estado reconoce plenamente la competencia del Gobierno Vasco para la fijación y aprobación de las tarifas de los servicios de transportes que por razón de ámbito territorial le correspondan, por lo que no cree necesario justificar tal competencia en cuanto ya lo reconoció el propio Tribunal en su anterior sentencia de 20 de noviembre de 1981, y se deriva claramente del artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía, en relación con el artículo 148.1.5.º de la Constitución y el apartado 3.1.8 del Real Decreto sobre traspaso de servicios a la Comunidad Autónoma en materia de transportes terrestres, número 1446, de 19 de junio de 1981 («Boletín Oficial del Estado» de 18 de julio).

Cuarto.—Por providencia de 3 de noviembre actual se señaló el día 10 del mismo mes para deliberación y fallo. En tal día se deliberó y votó.

II. FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero.—La decisión del conflicto positivo de competencia suscitado exige, en primer lugar, delimitar el alcance de la discrepancia existente entre el Gobierno de la Nación y el Gobierno Vasco acerca del alcance de las competencias del Estado y de la Comunidad.

La diferencia existente entre las partes se centra, como se deduce con claridad en los escritos de una y otra, en determinar si la competencia que en materia de fijación de tarifas de transportes reconocen ambas a la Comunidad «sin perjuicio de la política general de precios», se ha ejercido correctamente en la Orden origen del conflicto. El Abogado del Estado entiende que no se ajusta a la política indicada, dado que el precio a que la Orden se refiere no está sujeto a intervención ya que el régimen de precios para el transporte de que se trata, de corto recorrido, es de libertad total, pudiendo ejercerse únicamente por la Comunidad la mal denominada «homologación» a efectos de publicidad; mientras que, por su parte, la representación del Gobierno Vasco entiende que es aplicable el régimen de precios autorizados y, en todo caso, que su competencia derivaría de la asumida en materia de transportes, que se encuentran calificados como servicio público.

Una vez expuesto el alcance de la disconformidad entre las partes, es necesario precisar el tipo de transporte terrestre sobre el que recae, dada la diversidad de tipos existentes, objeto de distinta regulación por la legislación sectorial en la materia. La propia denominación de la Orden es indicativa al respecto, al señalar que mediante la misma se «elevan las tarifas de los servicios públicos de mercancías por carretera para corto recorrido», debiendo precisarse, sin embargo, que se trata de servicios contratados por camión completo, como se deduce con claridad del número 2 de su artículo 1.º.

Una vez fijado el objeto de la Orden origen del conflicto, y el ámbito de la discrepancia entre las partes, es necesario considerar cuál es el régimen aplicable a las tarifas de que se trata de acuerdo con la legislación general del Estado, lo que nos permitirá examinar el fondo del conflicto suscitado, dado que no existe diferencia entre las partes en cuanto a las competencias asumidas por la Comunidad en materia de transporte, sino que la disconformidad se refiere a si en el ejercicio de tales competencias la Comunidad ha incidido en la competencia estatal en orden a la política general de precios.

Segundo.—El artículo 68 del Reglamento de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera de 9 de diciembre de 1949 atribuyó al Ministerio entonces competente en materia de transportes al de Obras Públicas— la fijación, con carácter gene-

ral, de las tarifas máximas y mínimas, por vehículo-kilómetro, de los servicios públicos discrecionales contratados por coche o camión completo, así como señalar las condiciones de aplicación.

Prescindiendo ahora de otras normas anteriores, el Decreto 2695/1977, de 28 de octubre, de medidas relativas a la política de precios, sujetó el transporte de pasajeros y mercancías por carretera (anexo 1.C.8) al régimen de precios autorizados, cuya elevación (artículo 1) requeriría solicitud a la Junta Superior de Precios y autorización de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, pudiendo modificarse la relación de bienes y servicios sujetos a este régimen (artículo 8) por Orden ministerial acordada por la citada Comisión. De esta forma, la regulación en materia de precios incidía en la competencia para fijar las tarifas en el transporte de que se trata, al ser necesaria la intervención de la citada Junta y Comisión para elevar las tarifas.

A partir del mencionado Decreto, por lo que ahora interesa, se han dictado tres tipos de normas: las relativas al régimen de precios aplicable al transporte; las referentes a la elevación de tarifas, con carácter general, sin distinguir las aplicables a los transportes discrecionales de mercancías contratados por camión completo de largo y corto recorrido, y las dedicadas a la fijación de tarifas para dicho transporte por tonelada-kilómetro para las de largo recorrido, algunas de las cuales establecen el criterio de homologación para las de corto recorrido.

A. En primer lugar, por lo que se refiere a la relación de bienes y servicios sujetos al régimen de precios previsto en el Decreto 2695/1977, se han dictado diversas órdenes que modifican los sometidos al régimen de precios autorizados y comunicados que establecía el mencionado Decreto. De cuyo examen se deduce que, desde la perspectiva de la política de precios, se ha liberalizado el correspondiente a determinados transportes, sin que en ningún caso se haya tomado en consideración si la longitud del trayecto era o no superior a 170 kilómetros, es decir, si se trataba de transportes de largo o corto recorrido. Por lo que, desde la perspectiva de la política de precios, no puede aceptarse la tesis del Abogado del Estado de que el régimen de precios aplicable al transporte de corto recorrido a que se refiere la Orden sea el de precios liberalizados, con carácter general, por referirse a trayectos de corto recorrido.

La afirmación anterior se justifica si se examinan las diversas Ordenes dictadas en relación a este punto. Así las de 27 de julio de 1978 (Ministerio de Comercio y Turismo) y 14 de octubre de 1980 (Ministerio de Economía y Comercio), que no afectan al régimen de precios autorizados aplicables al transporte de mercancías por carretera; la Orden de 1 de abril de 1981 (Ministerio de Economía y Comercio) que excluyen el régimen de precios autorizado aplicables a los servicios interurbanos de taxis (vehículos con tarjeta VT), y al transporte público de carga fraccionada; la Orden de 9 de junio de 1981 (Ministerio de Economía y Comercio) que excluye del régimen de precios autorizados—que quedan liberalizados—determinados tipos de transporte de mercancías que, por lo que aquí puede interesar, son los que se efectúan por vehículo automóvil cuyo peso máximo autorizado—incluido el de remolques—no exceda de seis toneladas o cuya carga útil autorizada, comprendida la de remolques, no exceda de 3,5 toneladas. Situación que, en relación al transporte objeto de la Orden origen del presente conflicto, no ha quedado alterada por las Ordenes de 28 de octubre de 1981 (Ministerio de Economía y Comercio) y de 17 de junio de 1983 (Ministerio de Economía y Hacienda), que modifican el régimen de determinados bienes y servicios y actualizan la relación, los cuales incluyen entre los precios autorizados de ámbito nacional los transportes de viajeros y mercancías por carretera, con exclusión de los servicios interurbanos de taxis—vehículos con tarjeta VT—, del transporte público con carga fraccionada y de las tarifas comprendidas en la Orden de 9 de junio de 1981.

B. Paralelamente a la normativa anterior, el Ministerio competente en materia de transporte, previo informe de la Junta Superior de Precios y acuerdo de la Comisión Delegada de Gobierno para Asuntos Económicos, ha dictado, por lo que ahora interesa, dos tipos de Ordenes ministeriales. De una parte, aquellas que elevaron las tarifas en una determinada proporción y, de otra, las que se refieren a tarifa aplicable por tonelada-kilómetro de los servicios públicos discrecionales de mercancías contratados por camión completo. De donde se deduce que, con sujeción al régimen aplicable en materia de precios, el Ministerio competente en materia de transportes ha ejercido su competencia en orden a las tarifas.

El examen de las citadas Ordenes ministeriales acredita la realidad de esta interpretación. Así la Orden de 9 de julio de 1979 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) elevó, en su artículo 2.º, las tarifas máximas y mínimas de los servicios discrecionales de mercancías contratadas por camión completo en una determinada proporción, sin distinción alguna por razón de que se tratara de largo o corto recorrido; la Orden de 14 de agosto de 1979 elevó de nuevo tales tarifas en su artículo 1 con el mismo criterio, sin perjuicio de lo que luego diremos respecto al resto de su contenido, y análogo criterio se ha seguido en la Orden de 28 de julio de 1981.

Por otra parte, se han dictado también diversas Ordenes ministeriales, siempre con posterioridad al Real Decreto de 28

de octubre de 1977 que nos sirve de referencia, que fijan las tarifas mínimas y máximas cuando el recorrido exceda de 171 kilómetros así como los criterios para su aplicación. Así la Orden de 3 de noviembre de 1978 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y la Orden de 14 de agosto de 1979 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) —artículos 2 y siguientes—; la del propio Ministerio de 27 de marzo de 1980, señala además en su artículo 3.º que «La Dirección General de Transportes Terrestres «homologará» las tarifas de referencia para corto recorrido de acuerdo con los criterios contenidos en la presente Orden», criterio de homologación que se reitera en la de 28 de enero de 1981 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones), «de acuerdo con los criterios contenidos en las disposiciones vigentes», y en las de 23 de junio y 21 de diciembre de 1982, «de acuerdo con los criterios contenidos en la presente Orden». Ordenes estas últimas que fijan también las tarifas mínima y máxima, y los criterios para su aplicación en relación al servicio público discrecional de transporte de mercancías por carretera contratados por camión completo.

C. Las consideraciones anteriores permiten ya sentar algunas afirmaciones en relación con el régimen aplicable a las tarifas de que trata la Orden origen del conflicto, con referencia a la fecha en que fue dictada, de acuerdo con la legislación del Estado: en primer lugar, el servicio público discrecional de transportes de mercancías por carretera contratado por camión completo se encuentra sujeto a tarifa y el órgano competente para establecerla es el Ministerio competente en cada momento en materia de transportes; en segundo término, el ejercicio de esta competencia ha de hacerse con sujeción a la política general de precios, y al régimen aplicable a los mismos, lo que se traduce en que cuando la tarifa afecta a servicios incluidos en el régimen de precios autorizados es preceptivo el informe de la Junta Superior de Precios y el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos; por otra parte, no puede admitirse la tesis de que las tarifas del transporte origen del conflicto estén excluidas con carácter general del régimen de precios autorizados; en todo caso, aun en el supuesto de que así fuera, y de que el precio se hubiera liberalizado desde la perspectiva de la política de precios, el Ministerio competente en materia de transportes lo sería para fijar las tarifas, aunque sin necesidad de recabar el informe y acuerdo establecidos en la legislación dictada en materia de precios; por último, la homologación de las tarifas de corto recorrido no es sino un medio para su fijación, por el Ministerio competente en materia de transportes, mediante el contraste de las propuestas con unos criterios legales prefijados, siendo aquí irrelevante si la Administración del Estado se ha limitado en la práctica a otorgar publicidad a las solicitadas por el sector.

Tercero.—Las consideraciones anteriores nos permiten ya entrar en el examen del fondo del conflicto suscitado, dado que no existe discrepancia en cuanto a las competencias asumidas por la Comunidad en materia de transportes.

En efecto, ambas partes, teniendo en cuenta el marco constitucional (en especial los artículos 10.32 y 10.27 del Estatuto), han admitido que la competencia asumida por la Comunidad Vasca en materia de transportes ha de ejercerse de acuerdo con la política general de precios; asimismo están conformes en que la competencia para fijar las tarifas del transporte de que se trata corresponde a la Comunidad en la medida en que está sujeto a tarifa; a partir de este punto disienten el Abogado del Estado y la representación del Gobierno Vasco, al estimar el primero que el precio está liberalizado, de acuerdo con la política general de precios, de donde deduce que no se encuentra sujeto a tarifa, por lo que lo único que podría efectuar la Comunidad en el ejercicio de su competencia es llevar a cabo la mal denominada homologación, que consiste, en la práctica, en publicar las tarifas propuestas por el sector; afirmaciones no compartidas por el segundo, que sostiene que, desde la perspectiva de la política general de precios, el régimen aplicable es el de precios autorizados, y que, aunque no fuera así, sería competente la Comunidad para fijar las tarifas por estar calificado legalmente el transporte de que se trata como servicio público.

Planteada así la disconformidad, el Tribunal, en virtud de las consideraciones ya expuestas en cuanto a la legislación general del Estado, ha de resolver el conflicto suscitado de acuerdo con la tesis sostenida por la representación del Gobierno Vasco. Pues, como ya ha quedado justificado, no puede compartirse la afirmación, efectuada con carácter general, de que el transporte de corto recorrido a que se refiere la Orden impugnada no está sujeto al régimen de precios autorizados; y,

por otra parte, aunque el precio estuviera liberalizado desde la perspectiva de la política general de precios, el transporte de que se trata estaría sujeto a tarifa; por lo que correspondiendo la competencia para fijarla a la Comunidad Autónoma, en relación al transporte de que se trata, ésta puede ejercer su competencia y fijar las tarifas, sin que necesariamente haya de hacerlo en la forma de homologación que aplica la Administración del Estado, siempre que actúe de acuerdo con la política general de precios, sin que ello signifique obstáculo alguno a la libre circulación de bienes en el territorio nacional; por otra parte, y al margen de la argumentación de carácter general, no compartida por este Tribunal según ha quedado expuesto, el Abogado del Estado no ha ofrecido razonamiento alguno por razón del cual debiera entenderse que la Orden origen del conflicto se opone a la política general de precios, por lo que ha de concluirse que la competencia controvertida corresponde a la Comunidad, sin que, en consecuencia, pueda declararse la nulidad de la Orden origen del conflicto.

Cuarto.—El Abogado del Estado sostiene también el que la mencionada Orden adolece de ambigüedad en su artículo 1.º, al no indicar que las tarifas se refieren a los transportes cuyo recorrido se realice íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad.

La representación del Gobierno Vasco no disiente de esta interpretación, pues afirma que la competencia de la Comunidad para la fijación de las tarifas se refiere a los servicios de transporte que por razón de su ámbito territorial le corresponden, tal como lo reconoció nuestra anterior sentencia de 20 de noviembre de 1981 y se deriva del artículo 10.32 del Estatuto en relación con el 148.1.5 de la Constitución y el apartado B.I.8 del anexo del Real Decreto 1446/1981, de 19 de junio, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad en materia de transportes terrestres.

Planteada la cuestión en estos términos, entendemos que no existe discrepancia entre las partes respecto a que la Orden origen del conflicto afecta a los transportes cuyo trayecto se desarrolle íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad, dado que a ellos se refiere el artículo 148.1.5 de la Constitución, citado por la representación del Gobierno Vasco, siendo éste además el criterio reflejado de forma expresa en nuestra sentencia número 37/1981, de 18 de noviembre, fundamento jurídico 1, en la que afirmamos que sin necesidad de mención alguna expresa y en razón simplemente de la primacía de la Constitución sobre cualquier otra norma de nuestro ordenamiento, ha de entenderse también que la competencia exclusiva del País Vasco sobre transportes terrestres sólo cabe en la medida de que esos transportes no transcurran además de sobre el territorio del País Vasco sobre el de otra u otras Comunidades Autónomas, pues en este caso su ordenación es competencia exclusiva del Estado (artículo 149.1.21 de la Constitución).

Expuesto lo anterior, el Tribunal no estima que deba hacer pronunciamiento alguno acerca del alcance del artículo 1 de la Orden objeto del conflicto, ya que de una parte no se solicita por el Abogado del Estado en el suplico, y, de otra, en conexión con este dato formal, porque no puede entenderse que, cuando no se dice expresamente, las disposiciones de una Comunidad pretendan exceder del ámbito de su competencia territorial, de modo que ello requiera un pronunciamiento preventivo del Tribunal, cuando no se alega que se haya producido acto alguno indicativo de tal interpretación.

FALLO:

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ESPAÑOLA

Ha decidido:

Declarar que la competencia controvertida corresponde a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Publíquese en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid a 15 de noviembre de 1983.—Firmado: Manuel García-Pelayo y Alonso.—Jerónimo Arozamena Sierra.—Angel Latorre Segura.—Manuel Díez de Velasco Vallejo.—Francisco Rubio Llorente.—Gloria Begué Cantón.—Luis Díez Picazo.—Francisco Tomás y Valiente.—Rafael Gómez-Ferrer Morant.—Angel Escudero del Corral.—Antonio Truyol Serra.—Francisco Pera Verdager.—Rubricados.

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En los recursos de amparo acumulados números 149/83, 175/83, 176/83 y 196/83, promovidos los dos primeros por don Manuel Jiménez Herrera, representado por el Procurador don Enrique Monterroso Rodríguez y asistido del Letrado don José

31670

Sala Primera. Recurso de amparo números 149/1983, 175/1983, 176/1983 y 196/1983 (acumulados). Sentencia número 98/1983, de 15 de noviembre.

La Sala Primera del Tribunal Constitucional (TC), compuesta por don Manuel García-Pelayo y Alonso, Presidente, y don Angel Latorre Segura, don Manuel Díez de Velasco Vallejo, doña Gloria Begué Cantón, don Rafael Gómez-Ferrer Morant y don Angel Escudero del Corral, Magistrados, ha pronunciado