



**CONSEJO DE
LA UNIÓN EUROPEA**

**Bruselas, 25 de febrero de 2001 (26.02)
(OR. fr)**

6530/02

**Expediente interinstitucional:
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

NOTA DE TRANSMISIÓN

Emisor: Sr. D. Sylvain BISARRE, Director en la Comisión Europea
Fecha de recepción: 22 de febrero de 2002
Destinatario: Sr. D. Javier SOLANA, Secretario General / Alto Representante
Asunto: Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la intervención de los Estados miembros en materia de obligaciones de servicio público y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento de la Comisión – COM(2002) 107 final.

Adj.: COM(2002) 107 final



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.2.2002
COM(2002) 107 final

2000/0212(COD)

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la intervención de los Estados miembros en materia de obligaciones de servicio público y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable

(presentada por la Comisión de conformidad con el apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. Principios

1. En septiembre de 2000, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la intervención de los Estados miembros en materia de requisitos y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable (COM (2000) 7 final – 2000/0212 (COD)) para ser adoptada mediante el procedimiento de codecisión instituido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.
2. El 14 de noviembre de 2001, el Parlamento Europeo adoptó una serie de enmiendas en primera lectura. La Comisión dio su parecer sobre dichas enmiendas.
3. A la luz de todo ello, la Comisión ha elaborado la presente propuesta modificada.
4. Los objetivos de la propuesta original de la Comisión eran los siguientes:
 - a) fomentar la eficiencia y el atractivo del transporte público merced a la utilización de la competencia controlada y otras medidas¹
 - b) reforzar la seguridad jurídica en beneficio de las autoridades y los operadores²

¹ Se considera que la competencia controlada aumenta la eficiencia y el atractivo del transporte público. El cuadro compara las tendencias del transporte público en 30 grandes ciudades de la UE en los años 90. Las ciudades que contaban con un régimen de competencia controlada son las que atrajeron a un mayor número de nuevos viajeros. También fueron las que obtuvieron unos resultados financieros mejores.

	Variación anual del número de desplazamientos	Variación anual del porcentaje de costes de funcionamiento cubierto por las tarifas
Ciudades con régimen de competencia controlada	+ 1,8%	+ 1,7%
Ciudades con transporte público no abierto a la competencia	- 0,7%	+ 0,3%
Ciudades en régimen liberalizado sin control significativo por parte de las autoridades	- 3,1%	+ 0,3%

De igual forma, los dos Estados miembros que recurrieron en mayor medida a la competencia controlada en el ferrocarril convencional, Reino Unido y Suecia, son aquéllos en los que más aumentó el número de viajeros entre 1994 y 1999.

Las ventajas de la competencia controlada frente a la liberalización son también evidentes al comparar el caso de Londres y el resto de Inglaterra. Entre 1986 y 2000, el número de desplazamientos por autobús en Londres (en régimen de competencia controlada) aumentó en un 13%. En el resto de Inglaterra (en régimen de liberalización) disminuyó en un 34%.

² Desarrollar un mercado internacional del transporte público significa que los imperativos de la normativa comunitaria de competencia deben aplicarse al sector del transporte público. En otros sectores, la aplicación de la normativa comunitaria de competencia ha llevado a un replanteamiento de toda la organización del sector y, en particular, de los derechos exclusivos. Las premisas en que se basan estas consideraciones pueden aplicarse también al sector del transporte público. El Tribunal de Justicia está estudiando ya asuntos que afectan al transporte público, aunque por el momento sin afectar a los derechos exclusivos. Si el Parlamento y el Consejo no adoptan el reglamento, la alternativa no sería el que todo seguiría igual, sino que probablemente se produciría una reforma del sector basada en resoluciones del Tribunal.

Ambos objetivos están interrelacionados. La falta de seguridad jurídica entorpece los esfuerzos por mejorar el transporte público.

5. Estos mismos principios informan la propuesta enmendada. Se incorporan algunas disposiciones nuevas que refuerzan estos objetivos o los persiguen de una manera más sencilla.

B. Explicación de las enmiendas

Considerandos

La Comisión ha modificado los considerandos para dejar más clara la lógica del Reglamento y dar cuenta de los cambios.

En el nuevo texto se aceptan las siguientes enmiendas del Parlamento: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (en parte), 17, 20, 21 y 132 (algunas con una redacción revisada). No se aceptan las enmiendas nº 4, 9, 12, 18, 19, 120 y 133.

Los nuevos considerandos 20-26 aclaran la relación que existe entre este Reglamento y las directivas de contratos públicos. Entre ellos se incluye la enmienda nº 8 del Parlamento.

Artículo 1- Objeto y ámbito de aplicación

La Comisión puede aceptar la enmienda 22 del Parlamento en parte. De este modo se pone de relieve que el objetivo del Reglamento es la mejora del transporte público.

El Reglamento continúa aplicándose a la totalidad del sector del transporte público. La enmienda 23 del Parlamento limitaría su aplicación al transporte de cercanías. La Comisión no puede aceptar esto.

La Comisión acepta la parte de la enmienda 23 por la que se excluyen los ferrocarriles históricos. La razón de ser principal de los ferrocarriles históricos no es el transporte público.

Artículo 2 - Relación con la normativa de contratos públicos

Las directivas de contratos públicos³ establecen las normas de competencia para algunos contratos. Estas normas son más estrictas que las del Reglamento.

El artículo 2 sigue dando prioridad a lo dispuesto en las directivas de contratos públicos, allá donde sean aplicables.

La enmienda 24 del Parlamento haría que primaran las disposiciones del Reglamento. Pero esto contraviene los compromisos adquiridos por la Comunidad a tenor de lo dispuesto en el Acuerdo sobre Contratación Pública de la Organización Mundial del Comercio. La Comisión no puede aceptar esto.

Las normas de competencia de las directivas sobre contratos públicos no se aplican a todos los contratos. No se aplicarán:

- a las concesiones de servicios

³ Directivas 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE y 93/38/CEE.

- a los contratos del ferrocarril convencional, el metro y las vías navegables
- a algunos casos en que el operador esté estrechamente vinculado a la autoridad a la que se presta el servicio, o esté constituido como "organismo de derecho público".

Por lo tanto, estos son los contratos a los que se aplicarán las normas de competencia del Reglamento.

La enmienda 8 del Parlamento pretende dejar claro a qué contratos se aplican las normas de competencia del Reglamento, y a cuáles las de las directivas sobre contratos públicos. La Comisión conviene en que es necesario aclarar la situación. Además de aceptar esta enmienda, modifica el artículo 2 y el inciso (ii) de la letra (j) del artículo 3; añade los nuevos considerandos 20 a 26; y añade la nueva letra i) al artículo 3, definiendo las concesiones en el transporte público.

Artículo 3 - Definiciones

Para mantener la coherencia con la supresión del apartado 4 del artículo 7 de la versión original, la Comisión suprime también la letra d) del artículo 3 original.

La nueva letra d) del artículo 3 define el término "vía navegable", aceptando así el principio de la enmienda 26 del Parlamento.

De acuerdo con las normas comunitarias en materia de ayudas estatales, las compensaciones debidas a exigencias de servicio público pueden incluir un beneficio razonable para el operador. La Comisión ha modificado la letra f) del artículo 3 para dejar claro este punto.

La nueva letra g) del artículo 3 define los términos "personas de movilidad reducida", aceptando en principio la enmienda 30 del Parlamento.

Como respaldo de las modificaciones efectuadas en el artículo 2, la Comisión añade la letra i) al artículo 3 y modifica el inciso ii) de la letra j) del mismo artículo (anteriormente letra h) del mismo), aceptando así en principio la enmienda 29 del Parlamento.

La Comisión no puede aceptar las enmiendas 25, 27, 28 y 107/119.

Artículo 4 - Deberes de las autoridades competentes

De acuerdo con este artículo, que era antes el apartado 1 del artículo 4, las autoridades deben asegurarse, al aplicar el Reglamento, que su territorio cuente con unos servicios adecuados de transporte público.

La enmienda 31 del Parlamento profundiza en el concepto de transporte público adecuado. Al mismo tiempo, se determina tal concepto hacia el que hay que tender, y no como un resultado que deba lograrse en cualquier circunstancia.

La Comisión modifica el apartado con arreglo a estas ideas.

Artículo 4 bis - Criterios

El apartado 1 del artículo 4 bis, que era antes el apartado 2 del artículo 4, enumera algunos factores que deben tenerse en cuenta en los contratos. Las enmiendas 33-40, 43 y 45-48 del

Parlamento refuerzan la protección de los consumidores y del medio ambiente. Tales enmiendas quedan incorporadas en el nuevo texto (revisando en parte la redacción).

Las enmiendas 41, 44 y 127 ordenan que los contratos tengan en cuenta las condiciones de empleo y la salud y seguridad de los empleados. La Comisión puede aceptar este punto, y aclara el primer punto.

La Comisión no puede aceptar las enmiendas 49, 116 y 131.

En la actualidad la normativa comunitaria en materia de contratos públicos prohíbe la utilización de algunos de los factores enumerados en el apartado 1 del artículo 4 bis como criterios de adjudicación. Para mantener esta situación, la Comisión modifica el artículo 2, añadiendo el apartado 1 del artículo 4 bis a la lista de normas que no deberán aplicarse cuando los contratos deban ajustarse a las normas de competencia de las directivas sobre contratos públicos.

Las fronteras nacionales son a menudo un obstáculo para los transportes públicos regionales. Las enmiendas 40, 47, 61 (en parte) y 84 muestran la preocupación del Parlamento en este sentido. La Comisión ha añadido el nuevo apartado 2 del artículo 4 bis para facilitar a las autoridades el desarrollo del transporte regional transfronterizo.

Artículo 4 ter - Información a los viajeros

La Comisión puede aceptar la enmienda 108 del Parlamento en principio. Con ella se mejora la información destinada a las personas de movilidad reducida de conformidad con el artículo 4 ter, anteriormente apartado 3 del artículo 4.

Artículo 6 - Adjudicación de contratos de servicio público

La Comisión ha modificado la frase de introducción y ha añadido una nueva frase de conclusión para mostrar cómo concuerdan las distintas partes del Reglamento.

La enmienda 54 del Parlamento aumenta la vigencia máxima normal de los contratos de cinco a ocho años (tratándose del autobús) o a quince (tratándose del ferrocarril). La aceptación de la enmienda por parte de la Comisión se traduce en la modificación de la letra c) del artículo 6.

Para costear inversiones amortizables a largo plazo son necesarios contratos largos. En el ferrocarril, en particular, las inversiones pueden tardar más de quince años en amortizarse. La enmienda 54 del Parlamento pretende solventar este problema haciendo que los nuevos operadores indemnicen a sus predecesores. Sin embargo, esto favorece a los operadores titulares. Se limita, por otra parte, la asunción de riesgos por parte de los operadores. La Comisión no puede aceptar esta parte de la enmienda. El nuevo texto, al igual que el original, fija una vigencia aún mayor para los contratos del ferrocarril cuando las necesidades de inversión así lo exigen. Las autoridades competentes pueden seguir introduciendo disposiciones no discriminatorias respecto a la indemnización.

Artículo 6 bis - Contenido de los contratos de servicio público

Las enmiendas 51 (en parte) y 55-59 del Parlamento pretenden promover las buenas prácticas en el terreno de los contratos. El nuevo artículo 6 bis incluye esas enmiendas (con una redacción revisada).

La letra d) del apartado 1 del artículo 6 bis establece normas respecto a la extensión geográfica de los contratos (esto estaba anteriormente en un considerando).

Artículo 7 - Adjudicación directa de contratos de servicio público

El apartado 2 del artículo 7 de la propuesta original permitía que las autoridades competentes adjudicaran contratos de servicios de ferrocarril ligero y metro en régimen de no competencia, cuando se comprobara que ese es el método más eficaz.

Las enmiendas 62 y 63 del Parlamento amplían la base de esta excepción.

La Comisión ha revisado el apartado 2 del artículo 7 y ha añadido un nuevo apartado 3, aceptando así en parte las enmiendas.

La Comisión acepta la enmienda 65 del Parlamento, que suprime la excepción de competencia reconocida a determinados "servicios integrados" en el apartado 4 del artículo 7 de la propuesta original.

La Comisión acepta la enmienda 66 del Parlamento. En ella se aumenta la cuantía de la excepción general mínima reconocida en el apartado 4 del artículo 7, que era antes el apartado 5 del mismo, pasándose de un valor anual medio de 400 000 a 1 000 000 euros. La excepción reconocida a las pequeñas redes pasa de una cuantía de 800 000 a 3 000 000 euros. El segundo cambio afectará particularmente a las zonas rurales.

La Comisión ha añadido el nuevo apartado 6 del artículo 7 para mostrar cómo concuerdan las distintas partes del Reglamento.

Resumen de disposiciones sobre la adjudicación directa	
Ferrocarril convencional	- Si las normas nacionales o internacionales de seguridad de los ferrocarriles no pueden cumplirse de otra manera. - Si el valor anual del contrato es inferior a 1 000 000 euros. - Si el valor anual de toda la red es inferior a 3 000 000 euros y se adjudica en un único contrato.
Metro	- Si el tamaño o características técnicas específicas del sistema hacen que el titular disponga de una ventaja significativa en una licitación pública. - Si la adjudicación directa logra un mayor rendimiento en la utilización de fondos públicos o de activos financiados públicamente. - Si el valor anual del contrato es inferior a 1 000 000 euros. - Si el valor anual de toda la red es inferior a 3 000 000 euros y se adjudica en un único contrato.
Ferrocarril ligero	- Si la adjudicación directa logra un mayor rendimiento en la utilización de fondos públicos o de activos financiados públicamente. - Si el valor anual del contrato es inferior a 1 000 000 euros. - Si el valor anual de toda la red es inferior a 3 000 000 euros y se adjudica en un único contrato.
Autobuses y vías navegables	- Si el valor anual del contrato es inferior a 1 000 000 euros. - Si el valor anual de toda la red es inferior a 3 000 000 euros y se adjudica en un único contrato.

Artículo 7 bis - Disposiciones de salvaguarda para contratos adjudicados directamente

Para garantizar que las excepciones contenidas en los apartados 1 a 3 del artículo 7 redunden en beneficio de los viajeros, el nuevo texto dispone tres disposiciones de salvaguardia:

- las autoridades competentes deben tomar sus decisiones de manera que sea posible el debate público (nuevo apartado 1 del artículo 7 bis, antes apartado 3 del artículo 7)
- como parte del sistema los competidores podrán presentar planes alternativos (nuevo apartado 2 artículo 7 bis)
- las autoridades competentes podrán proceder a un análisis de la actuación del operador cada cinco años (nuevo apartado 3 del artículo 7 bis).

La Comisión no acepta la enmienda 64 del Parlamento. Ello suprimiría el nuevo apartado 1 del artículo 7 bis.

Artículo 7 ter - Medidas de emergencia

Las enmiendas 70, 78, 85 y 86 del Parlamento permiten que las autoridades competentes procedan a una adjudicación directa de los contratos en casos de emergencia, por ejemplo en caso de quiebra del operador. La Comisión puede aceptarlas en principio, y las agrupa en un nuevo artículo 7 ter.

Artículo 8 - Comparación de la calidad

La Comisión ha modificado el apartado 1 del artículo 8 para mostrar cómo concuerdan las distintas partes del Reglamento.

La comparación de la calidad es un procedimiento menos transparente que el de concurso. No debería permitir un acceso indirecto a sumas importantes de fondos públicos. No debería permitir que un operador único "bloquee" toda una red pública de transporte.

La Comisión rechaza la enmienda 69 del Parlamento, que infringiría estos principios.

Ha añadido, por otro lado, un nuevo apartado 2 al artículo 8.

De otro modo, las modificaciones del artículo 10 permitirían un acceso ilimitado a los fondos públicos en concepto de contratos adjudicados merced a una comparación de la calidad.

Artículo 9 - Disposiciones de salvaguardia

A menudo los mercados del transporte público son acaparados por un número reducido de operadores. Los apartados 1 y 2 del artículo 9 permiten que las autoridades competentes combatan esta situación.

La Comisión no acepta las enmiendas 71 y 72 del Parlamento, que suprimirían estas disposiciones. En vez de ello, el nuevo texto las determina con mayor precisión, incluyendo, en principio y de forma parcial, la enmienda 79 del Parlamento.

El apartado 3 del artículo 9 amplía la facultad de las autoridades de proteger a los empleados al transferirse los contratos. La propuesta original de la Comisión reservaba esta posibilidad a

los casos en que hubiera derechos exclusivos. El nuevo elimina esta limitación. La Comisión no puede aceptar la enmienda 134 del Parlamento, que haría obligatoria esta disposición.

Con arreglo al Tratado, las autoridades competentes pueden insistir en que los operadores se establezcan en el Estado miembro de que se trate. Sin embargo, se debería permitir a los operadores de otros países a presentarse a la licitación sin estar establecidos. El apartado 4 del artículo 9 establece normas en este sentido. El nuevo texto las expone con mayor precisión. La Comisión no puede aceptar la enmienda 74 del Parlamento, que haría obligatorio el establecimiento.

Artículo 10 - Normas generales

Las autoridades competentes pueden disponer normas generales aplicables a todos los operadores; por ejemplo, el transporte de personas mayores mediante una tarifa reducida. Podrán compensar a los operadores por los costes que acarree el cumplimiento de estas disposiciones.

El artículo 10 establece las condiciones para ello.

Las enmiendas 77 y 130 del Parlamento eliminan algunas de estas condiciones. La Comisión puede aceptarlo (enmienda 130 con una redacción más sencilla).

Es importante que la compensación en virtud de normas generales se abone de manera que se promueva la calidad y la eficiencia. Por ello, el nuevo texto incluye un requisito en el apartado 4 del artículo 10 para que las normas generales se ajusten a unos criterios de calidad y fiabilidad. Este apartado incluye también el principio de las enmiendas 76 y 124 del Parlamento.

Artículo 11 - Notificación

Este artículo es necesario para evitar problemas a las autoridades. Sin él los Estados miembros tendrían que notificar a la Comisión su intención de conceder una ayuda para la explotación de un transporte público. De acuerdo con el artículo 89 del Tratado, esta exención a las normas sobre ayudas estatales debe adoptar la forma de reglamento (y no de directiva).

Artículo 12 - Procedimientos de adjudicación

El nuevo texto expone estas disposiciones con mayor precisión. Se incluyen aquí las enmiendas 79 (en parte) y 80.

Artículo 13 - Transparencia

La Comisión ha modificado el apartado 1 del artículo 13 para mostrar cómo concuerdan las distintas partes del Reglamento.

En aras de la coherencia con las modificaciones del apartado 4 del artículo 7, la Comisión acepta la enmienda 81 del Parlamento, por la que se aumentan los umbrales de publicación en el apartado 2 del artículo 13.

La Comisión acepta la enmienda 82 del Parlamento. Se detalla con mayor precisión la información que deba ser hecha pública con arreglo al apartado 3 del artículo 13.

En el apartado 5 del artículo 13, la Comisión simplifica el procedimiento de presentación de informes. Se incluye aquí el principio de la enmienda 83 del Parlamento.

Como respaldo de la modificación del apartado 2 del artículo 19, la Comisión añade un nuevo apartado 6 al artículo 13.

Artículo 14 - Procedimientos de recurso

La Comisión ha simplificado el procedimiento. Se incluye la enmienda 84 del Parlamento en principio, y también la 87.

Artículo 15 - Disposiciones contables

No debería permitirse que los operadores mejoren su posición competitiva mediante una utilización inadecuada de las compensaciones concedidas por razones de prestación de servicios públicos en otros mercados. El artículo 15 pretende garantizar este punto. Como respuesta a las inquietudes del Parlamento en torno a la cuestión de la reciprocidad, el nuevo texto refuerza sus disposiciones. Se incluyen aquí las enmiendas 79 (en principio y en parte) y 88. Se reconoce que los operadores tienen derecho a realizar un beneficio razonable.

Artículo 17 - Medidas transitorias

Las enmiendas 90 y 93 del Parlamento amplían el periodo transitorio de tres a ocho años. La Comisión puede aceptarlo en parte. Añade un nuevo apartado 4 al artículo 17, que exige de las autoridades competentes la aplicación del Reglamento en dos fases, empezando cuatro años después de la entrada en vigor del mismo y acabando ocho años más tarde.

Algunos Estados miembros ya aplican criterios de competencia leal para la adjudicación de contratos. Algunos de estos contratos tienen una vigencia más larga de lo permitido en la letra c) del artículo 6. La enmienda 92 del Parlamento permite que dichos contratos agoten su vigencia prevista. Con el apartado 1 del artículo 17, la Comisión acepta este principio.

Consideración especial de los operadores locales de propiedad pública

La enmienda más significativa del Parlamento es la 61, por la que se crea un nuevo artículo 8. Éste protegería a los servicios de transporte de cercanías de la competencia si la autoridad competente decide prestar los servicios ella misma.

En el informe elaborado para el Consejo Europeo de Laeken sobre los servicios de interés general⁴, la Comisión reconocía que "en general, la normativa comunitaria deja a discreción de los Estados miembros el decidir si encargarse ellos mismos de la prestación de servicios públicos, directa o indirectamente (a través de otras entidades públicas), o si encomiendan tal prestación a un tercero".

Sin embargo, la enmienda aprobada por el Parlamento tiene un mayor alcance. Permitiría que las autoridades competentes se concedan a sí mismas derechos exclusivos para la prestación de servicios de transporte público de cercanías. Estos derechos exclusivos distorsionan la competencia y podrían ser recurridos a tenor de lo dispuesto en las normas de competencia del Tratado.

⁴ COM (2001) 598 final.

Por todo ello, la Comisión responde a la enmienda 61 mediante la inclusión de unos nuevos apartados 2 y 3 en el artículo 17. Gracias a estos, las autoridades competentes podrán prestar por sí mismas servicios de transporte en autobús durante un largo periodo transitorio de ocho años sin tener obligación de comenzar la eliminación progresiva de los mismos hasta no transcurridos cuatro años. Después de ese periodo, las autoridades sólo podrán continuar prestando esos servicios siempre si no se conceden derechos exclusivos. Ello significa que otros operadores podrán, por lo tanto, ofrecer servicios adicionales comercialmente viables a los ciudadanos de la zona. En tal caso, las autoridades dictarán las normas generales apropiadas para mantener la calidad y la integración de los servicios. Esas disposiciones deberán obtener la aprobación de la Comisión.

Reciprocidad

Las cláusulas de reciprocidad estructural, aplicadas en circunstancias en las que la normativa comunitaria no obliga a la apertura de mercados, no son compatibles con las disposiciones de no discriminación del Tratado.

La normativa comunitaria, por su parte, puede obligar a la apertura del mercado, pero permite que ello se lleve a cabo mediante una transición gradual. En estos casos, y para evitar un desequilibrio en la apertura del mercado, es aceptable con arreglo a dicha normativa la instauración de una "cláusula de reciprocidad transitoria". Esto no puede constituir un modo de proceder general sino de utilización excepcional.

Reconociendo la preocupación del Parlamento en este sentido, el nuevo texto incluye una cláusula de reciprocidad transitoria en el apartado 7 del artículo 17.

En la normativa de adjudicación de contratos públicos de la Comunidad no existen cláusulas de reciprocidad. Para mantener esta situación, la Comisión modifica el artículo 2, añadiendo el apartado 7 del artículo 17 a la lista de normas que no deberán aplicarse cuando los contratos deban ajustarse a las normas de competencia de las directivas sobre contratos públicos.

Artículo 18 - Operadores de terceros países:

La Comisión ha modificado el artículo y ha eliminado el anexo II para mostrar más claramente cómo concuerdan las distintas partes del Reglamento, aceptando así el principio de la enmienda 125 del Parlamento.

Artículo 19 - Control

El apartado 2 del artículo 19 establece que la Comisión informará sobre la aplicación del Reglamento en el plazo de cinco años después de su entrada en vigor.

La enmienda 95 del Parlamento precisa los temas que se han de abordar en el informe. La Comisión puede aceptar este principio.

Para elaborar el informe, la Comisión necesitará información. Esa es la razón de la adición del apartado 6 al artículo 13.

Anexo I - Normas aplicables a las compensaciones a falta de licitación pública

La Comisión ha simplificado estas normas. Ello refleja también el principio de las enmiendas 89 y 96 del Parlamento.

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la intervención de los Estados miembros en materia de obligaciones de servicio público y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, sus artículos 71 y 89,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) Alcanzar el nivel más elevado posible en los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril, carretera, ferrocarril y vías navegables es, en el marco del fomento de la utilización de formas de transporte sostenibles, uno de los principales objetivos comunitarios fijados en la Política Común de Transportes. La Política Común de Transportes pretende, por lo tanto, una mayor utilización de los modos de transporte sostenibles. El Consejo Europeo de Gotemburgo de los días 15 y 16 de junio de 2001 consideró la transferencia entre modos un elemento fundamental de la estrategia de desarrollo sostenible.
- (2) Muchos servicios de transporte socialmente necesarios se encuentran actualmente en la imposibilidad de operar con arreglo a unos criterios comerciales. Para lograr este objetivo, Las autoridades competentes de los Estados miembros ~~disponen de tres mecanismos principales: la conclusión de contratos de servicio público con los operadores,~~ deben tener la posibilidad de intervenir con el fin de garantizar la prestación de estos servicios. Entre los mecanismos que las autoridades competentes pueden utilizar para garantizar la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros están los siguientes: la concesión de derechos exclusivos a los operadores; la concesión de compensación financiera a los operadores; y la fijación de ~~normas mínimas~~ normas generales para el funcionamiento de los transportes públicos, aplicables a todos los operadores.

¹ DO C

² DO C 221/04 de 7.8.2001, p. 31.

³ DO C 253/09 de 12.9.2001, p. 9.

- (3) **Las autoridades competentes de la Comunidad prestan servicios de transporte público de viajeros de diferentes formas: bien de forma directa, bien de forma indirecta mediante empresas bajo su control o bien encomendando su prestación a terceros, públicos o privados.**
- (34) Es importante aclarar la situación jurídica de tales mecanismos y **formas de prestar servicios** a tenor de lo dispuesto en el Derecho comunitario. **Las autoridades competentes deben garantizar que sus acciones se ajusten a las normas y principios del Tratado encaminados a asegurar la igualdad de trato y la competencia leal entre empresas.**
- (45) En relación con los servicios de transportes terrestres, el artículo 73 del Tratado hace referencia al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público. El Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable⁴ establecen un marco comunitario regulador del transporte público de viajeros, aplicando dicho artículo del Tratado e indicando la forma en que las autoridades competentes de los Estados miembros pueden garantizar unos servicios de transporte adecuados que contribuyan al desarrollo sostenible, la integración social, la mejora del medio ambiente y el equilibrio regional.
- (56) Muchos Estados miembros han introducido legislación que prevé la adjudicación de derechos exclusivos con un periodo de vigencia fijo y contratos de servicio público, al menos en una parte de su propio mercado de transportes públicos, sobre la base de procedimientos de adjudicación públicos, transparentes y equitativos. Habida cuenta de esta evolución, **en** la aplicación de las normas comunitarias sobre libertad de establecimiento y **en** la aplicación de las normas comunitarias de contratación pública se han logrado avances significativos en el acceso al mercado del transporte público en la totalidad de la UE y el EEE. Como resultado de todo ello, el comercio entre Estados miembros se ha desarrollado sustancialmente y varios operadores de transporte proporcionan actualmente servicios públicos en más de un Estado miembro.
- (67) Sin embargo, la apertura del mercado sobre la base de la legislación nacional ha llevado a disparidades en los procedimientos aplicados y ha creado incertidumbre jurídica en cuanto a los derechos de los operadores y los deberes de las autoridades competentes.
- (78) Los estudios llevados a cabo en nombre de la Comisión⁵ y la experiencia de los Estados en los casos en que la competencia en el sector del transporte público ya está implantada desde hace algunos años muestran que, con las adecuadas salvaguardias, la introducción de la competencia ~~regulada~~ **controlada** entre operadores de la Comunidad en este sector produce servicios más atractivos a costes más bajos sin obstruir el cumplimiento de los cometidos específicos asignado a los operadores.

⁴ DO L 156 de 28.6.1969, p 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

⁵ ~~Mejora de la estructura y la organización de las operaciones de transporte urbano de viajeros en Europa", consorcio Isotope, CCE, 1998; Examen de la legislación comunitaria relacionada con las obligaciones y los contratos de servicio público en el terreno del transporte interior de viajeros", presentado a la Comisión Europea por NEA Transport research and training, 1998.~~

- (89) Es importante actualizar el marco jurídico comunitario para asegurar el desarrollo futuro de la competencia **controlada** en la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros y para tener en cuenta los nuevos planteamientos legislativos que los Estados miembros han introducido al regular la prestación de dichos servicios públicos. Esto coincide con las conclusiones del Consejo Europeo de Lisboa de 28 de marzo de 2000, ~~donde~~ **en el que** se pidió a la Comisión, el Consejo y los Estados miembros, cada uno de conformidad con sus poderes respectivos, que "aceleren la liberalización en áreas como el transporte". La actualización del marco normativo comunitario ofrecerá una oportunidad para garantizar la apertura sin problemas del mercado a escala comunitaria y la armonización de los elementos básicos de los procedimientos de adjudicación en todos los Estados miembros.
- (10) **Los procedimientos han de fundarse en el principio de neutralidad respecto del régimen de la propiedad, de conformidad con el artículo 295 del Tratado, el principio de libertad de configuración de los Estados miembros al determinar las prestaciones de los servicios de interés general, de conformidad con el artículo 16 del Tratado, y el principio de la proporcionalidad conforme al artículo 5 del Tratado.**
- (911) El artículo 16 del Tratado establece la necesidad de garantizar que los servicios de interés económico general funcionan sobre la base de principios y condiciones que les permitan cumplir sus cometidos. Por tanto, el desarrollo de la competencia debe ir acompañado de normas comunitarias que ~~garanticeen~~ **fomenten** la protección de los intereses generales en cuanto a ~~la calidad y la disponibilidad~~ **en todas las regiones de un transporte público de gran calidad, a precios razonables y accesible para las personas de movilidad reducida y las personas de todas las clases sociales.** La movilidad reducida no implica necesariamente algún tipo de problema de salud. Al asegurar el respeto de estos intereses generales, es importante que los consumidores y las partes interesadas dispongan de información integrada sobre los servicios disponibles.
- (12) **Las exigencias de protección medioambiental deben ser integradas en la aplicación del Reglamento para garantizar que, al evaluar la adecuación de las redes de servicios públicos de transporte de viajeros, y al determinar los criterios de selección y adjudicación, las autoridades competentes tengan en cuenta los factores ambientales, incluidas la utilización racional de la energía y las normas y reglas locales, nacionales e internacionales, en particular las relativas a las emisiones de contaminantes atmosféricos, al ruido y a los gases de efecto invernadero.**
- (4013) La libertad de establecimiento es un principio básico de la Política Común de Transportes y requiere que **todos** los operadores ~~de un Estado miembro~~ **legalmente** establecidos en ~~otro~~ **un** Estado miembro tengan garantizado el acceso efectivo al mercado del transporte público de ese Estado de forma transparente y no discriminatoria.
- (4414) El Tratado fija normas específicas en materia de restricciones a la competencia. El apartado 1 del artículo 86 del Tratado en particular obliga a los Estados miembros, a ajustarse a tales normas en relación con las empresas públicas y con empresas a las que se hayan concedido derechos exclusivos. El apartado 2 del artículo 86 del Tratado somete a aquellas empresas encargadas de servicios de interés económico general a tales normas, bajo condiciones concretas.

- (15) Al ajustarse a los requisitos del Tratado en el sector del transporte público de viajeros, y en particular los relativos a los servicios de interés económico general y a los derechos exclusivos, los Estados miembros deberían utilizar una serie de formas de proceder.
- (16) Los mercados de transporte de viajeros ya liberalizados y en los que no existen derechos exclusivos deberían poder mantener sus características y su modo de funcionamiento, siempre que sean compatibles con lo dispuesto en el Tratado.
- (17) Como alternativa a la liberalización, las autoridades competentes deberían aplicar una competencia controlada para los servicios de interés económico general. Esto puede consistir en la existencia de competencia para la concesión de derechos exclusivos o en la asignación de tareas específicas a operadores de propiedad pública, en un contexto en el que otros operadores pueden también prestar sus servicios, pero en la que todos están obligados por unos requisitos de calidad e integración.
- (1218) Para garantizar la aplicación del principio de no discriminación e igualdad de trato entre operadores competidores, resulta esencial establecer procedimientos básicos comunes a los que las autoridades competentes deban someterse al concluir contratos de servicio público o fijar ~~criterios mínimos~~ **normas generales** para la explotación del transporte público. De acuerdo con los principios del Derecho comunitario, al aplicar estos procedimientos, las autoridades competentes deben reconocer mutuamente sus normas técnicas y aplicar los criterios de selección de forma proporcional. No obstante, de conformidad con el principio de subsidiariedad, tales procedimientos básicos comunes deben dejar abierta la posibilidad de que las autoridades competentes de los Estados miembros concluyan contratos de servicio público o fijen ~~criterios mínimos~~ **normas generales** para la explotación del transporte público de forma que se tengan en cuenta la situación jurídica o las circunstancias reales específicas de un país o una región.
- (1319) Los estudios y la experiencia muestran que al concluirse contratos de servicio público la licitación pública puede en muchos casos ser es una forma eficaz de lograr beneficios en cuanto a los costes, la eficacia y la innovación sin obstruir el cumplimiento del cometido asignado a cada operador en defensa de los intereses públicos generales.
- (1420) Las Directivas del Consejo 92/50/CEE de 18 de junio de 1992 sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios⁵, 93/36/CEE, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos públicos de suministro⁶, 93/37/CEE, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras⁷ y la Directiva 93/38/CEE, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del

⁵ DO L 209 de 24.7.1992, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/78/CE (DO L 285 de 29.10.2001, p. 1) de la Comisión 97/52/CE (DO L 328 de 28.11.1997, p. 1).

⁶ DO L 199 de 9.8.1993, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/78/CE (DO L 285 de 29.10.2001, p. 1).

⁷ DO L 199 de 9.8.1993, p. 54. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/78/CE (DO L 285 de 29.10.2001, p. 1).

agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones⁸ establecen normas obligatorias para la adjudicación de determinados tipos de contrato.

- (1421) Cuando **las normas obligatorias de adjudicación de esas directivas** ~~dichas normas~~ sean aplicables, no se aplicarán los aspectos del presente Reglamento que establecen la obligatoriedad de licitar públicamente para la adjudicación de contratos o se refieren a los métodos de selección de los operadores.
- (22) **Cuando las normas de adjudicación de estas Directivas no tengan que aplicarse obligatoriamente, el presente Reglamento deberá aplicarse en su integridad.**
- (23) **Las normas de adjudicación de estas Directivas no tienen que aplicarse a las concesiones de servicios público. Para que las autoridades competentes puedan aplicar correctamente este Reglamento es necesario definir el concepto de concesión de servicio público en relación con el transporte público de viajeros. De acuerdo con la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre las concesiones en el Derecho comunitario⁹, una concesión es otorgar a un operador el derecho a explotar un servicio particular que va asociado a un riesgo económico.**
- (24) **No tienen que aplicarse las normas de adjudicación de esas directivas cuando una autoridad pública decida confiar la prestación de servicios a un operador que forma parte de la misma administración. No tienen que aplicarse cuando una autoridad competente decide confiar la prestación de servicios a un operador sobre el que ejerce un control similar al ejercido sobre sus propios departamentos y que, al mismo tiempo, desempeña la parte fundamental de sus actividades con la autoridad o autoridades de control. No tienen que aplicarse a contratos de servicio público que sólo afectan a servicios de ferrocarril convencional, metro o vías navegables, pero no a los de autobús o ferrocarril ligero.**
- (25) **Las normas de adjudicación de las Directivas 92/50/CEE y 93/38/CEE no tienen que aplicarse cuando una autoridad adjudica un contrato a un operador sobre la base de determinados derechos exclusivos, siempre que los derechos exclusivos sean compatibles con el Tratado y que el operador sea el Estado, una autoridad regional o local, un organismo de derecho público o una asociación formada por una o más de estas autoridades u organismos.**
- (26) **Las normas de adjudicación de la Directiva 93/38/CEE no tienen que aplicarse cuando una autoridad adjudica un contrato a un operador de la autoridad competente de conformidad con lo definido en dicha Directiva.**
- (27) **El funcionamiento de algunos servicios de ferrocarril de los Estados miembros se debe a razones de conservación o a razones recreativas. Entre ellos hay servicios que utilizan locomotoras a vapor, vías estrechas o líneas no conectadas con la red ferroviaria pública. Aunque pudieran recibir financiación ocasional de organismos públicos, estas operaciones tienen claramente un objetivo diferente de la prestación de servicios de transporte público de viajeros, por lo que las normas y procedimientos aplicables a las obligaciones de servicio público no deberían afectarles.**

⁸ DO L 199 de 9.8.1993, p. 84. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/4/CE 2001/78/CE (DO L 285 de 29.10.2001, p. 1) de la Comisión (DO L 101 de 1. 4.1998, p. 1) .

⁹ DO C 121 de 29.4.2000, p. 2.

- (4528) La licitación para la celebración de contratos de servicio público no debería ser obligatoria cuando con ello se comprometa el nivel de seguridad de la prestación de servicios de ferrocarril convencional.
- (4529) La licitación tampoco será obligatoria cuando ~~o la coordinación de una red de metro o ferrocarril ligero~~ la antigüedad, complejidad o características técnicas específicas de una red de metro hacen imposible una licitación por líneas únicas o grupos de líneas sin el riesgo de que el operador titular sea el único licitador viable, estableciendo así un monopolio de hecho.
- (30) Cuando las autoridades consideren que el ahorro que cabría razonablemente esperarse de la adjudicación de un contrato de servicios de metro o ferrocarril ligero con arreglo a un procedimiento competitivo sería inferior a los costes adicionales, tampoco debe ser obligatoria la licitación. Para evaluar este aspecto, las autoridades competentes deberían poder tener en cuenta el coste que supone mantener la coordinación entre el operador y el gestor de la infraestructura, entre el operador y la autoridad y los costes de la licitación y la gestión del contrato. Normalmente se considerará cumplida esta condición cuando los costes de funcionamiento del operador objeto de la adjudicación directa son compatibles con los de otros operadores comparables, incluidos, en particular, aquéllos cuyos contratos han sido adjudicados por licitación pública.
- (15) ~~No obstante, las partes interesadas deberán poder presentar sus observaciones sobre los planes de adjudicación de contratos de acuerdo con este sistema con suficiente antelación para que sus opiniones puedan tenerse en cuenta. Cuando los servicios ferroviarios sujetos a contratos adjudicados de esta manera se integran totalmente con los servicios de autobús, estos últimos deberían poder incluirse en el mismo contrato.~~
- (4631) La licitación pública para la concesión de contratos de servicio público tampoco será obligatoria en los casos en que el contrato sea de valor reducido. Ese valor deberá ser superior cuando se saque a licitación una red completa ~~a la de una parte de una red o de una sola línea.~~
- (4732) Teniendo en cuenta el carácter específico, viable desde el punto de vista comercial, de determinados segmentos del mercado del transporte público, ~~también debe ser posible que~~ deberá otorgarse a las autoridades competentes la facultad de facilitar nuevas iniciativas surgidas del mercado para cubrir vacíos actualmente no atendidos por ningún operador, concediendo derechos exclusivos de prestación de servicios en una línea concreta, cuando el operador así lo solicite y no requiera compensación financiera por pérdidas imputables a costes de funcionamiento. La concesión sin licitación de estos derechos no se considerará inapropiada a condición de que sea por un periodo estrictamente limitado y no renovable.
- (4833) Cuando las autoridades concedan un derecho exclusivo sin ninguna compensación económica directa, deben ~~poder~~ ser autorizados a concederla mediante un procedimiento simplificado que, no obstante, prevea la competencia no discriminatoria entre operadores.
- (34) Las disposiciones del presente Reglamento aplicables a los operadores también deben aplicarse cuando los servicios de transporte público sean proporcionados por una administración pública que no sea una persona jurídica distinta de la que representa a la administración pública que actúa como autoridad

- competente. Toda otra solución que no aplicara estas disposiciones a los casos en que el Estado actúe como empresa no garantizaría la aplicación no discriminatoria del Derecho comunitario. Sin embargo, la aplicación de este enfoque no debería impedir la continuación de las actividades de las autoridades competentes en el ámbito de la prestación de servicios de transporte, bien sea de forma directa o a través de operadores bajo su control, cuando ello redunde en beneficio del interés público.
- (35) Las autoridades competentes que presten servicios de transporte en autobús ellas mismas o a través de operadores bajo su control podrán seguir haciéndolo hasta finalizado un periodo transitorio largo.
- (36) Además, después de expirado el periodo transitorio, las autoridades competentes podrán presentar propuestas a la Comisión para seguir prestando directamente los servicios de transporte en autobús y para otorgar una compensación económica que garantice la prestación de servicios socialmente necesarios sin tener que recurrir a un procedimiento de licitación pública, siempre que otros operadores estén autorizados a prestar servicios adicionales dentro de los límites exigidos por las normas generales de no discriminación.
- (37) No obstante, si por razones de política de transportes, una autoridad quisiera denegar a todos los demás operadores la posibilidad de prestar servicios de transporte en la misma zona, debe hacerlo de manera que se las restricciones de la competencia sean mínimas. Puede considerarse que, normalmente, para la concesión de un derecho exclusivo, la realización de una licitación pública satisfaría este requisito.
- (38) En el caso del ferrocarril convencional, la Directiva 91/440/CEE¹⁰ del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios exige que las empresas ferroviarias sean gestionadas de forma independiente del Estado. Por lo tanto queda descartada la prestación directa de servicios de ferrocarril convencional por parte de las autoridades públicas.
- (39) Las autoridades competentes son responsables de la gestión de la red; es decir, de actividades diferentes de la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, que contribuyan al suministro de una red de servicios públicos integrados de transporte de viajeros. Entre tales actividades puede estar la instauración de normas generales de funcionamiento de los transportes públicos de transporte de viajeros; la divulgación de las redes y la difusión de información a los usuarios reales y potenciales; la coordinación de los horarios de los servicios; la concepción y administración integradas de los sistemas de expedición de billetes, incluidos los acuerdos de reembolso entre operadores; la coordinación y los acuerdos en torno a la seguridad y la supervisión; la organización de servicios destinados a hacer frente a cambios súbitos de la demanda o a trastornos; el suministro o la gestión de infraestructuras; o el suministro de material rodante. Las autoridades podrán llevar a cabo ellas mismas tales funciones, delegarlas a operadores de propiedad pública o a otras agencias o

¹⁰

DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada por última vez por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

- incluir algunas o todas ellas en contratos adjudicados con arreglo a un procedimiento competitivo.
- (1940) Las autoridades ~~deben poder~~ **estarán autorizadas a** compensar a los operadores **no sólo** por los costes derivados de cumplir ~~eriterios mínimos~~ **las normas generales** para la explotación del transporte público, **sino también para las pérdidas registradas en los costes o los ingresos como resultado de actividades que fomentan la utilización del transporte público.** a condición de que esta compensación se calcule con equidad y ~~no sea tal que reduzca~~ **vaya acompañada de una serie de requisitos que obliguen** a los operadores a centrarse fundamentalmente en atender las necesidades de los viajeros. **Con el fin de garantizar la transparencia, sólo deben utilizarse los procedimientos simplificados de adjudicación de contratos y la concesión directa de derechos exclusivos en concepto de servicios innovadores si el nivel de compensación pagadero por el cumplimiento de las normas generales es escaso en comparación con el valor total del servicio.**
- (2041) Las disposiciones del presente Reglamento aplicables a los operadores también ~~deben aplicarse cuando los servicios de transporte público sean proporcionados por una administración pública que no sea una persona jurídica distinta de la que representa a la administración pública que actúa como autoridad competente. Toda otra solución que no aplicara estas disposiciones a los casos en que el Estado actúe como empresa no garantizaría la aplicación no discriminatoria del Derecho comunitario.~~ **Los viajeros y el sector en sentido amplio deberán tener la oportunidad de presentar sus observaciones sobre los planes de adjudicación directa de contratos, con suficiente antelación para que sus opiniones puedan tenerse en cuenta.**
- (42) **Cuando una autoridad competente proponga adjudicar un contrato en condiciones no competitivas, los posibles operadores que serían con ello excluidos de la licitación por el servicio deben tener la oportunidad de presentar propuestas alternativas. Si se presenta tal propuesta, la autoridad deberá considerarla y presentar por escrito razones por la aceptación o desestimación de la misma.**
- (43) **Con el fin de proteger el interés de los viajeros y el interés general del público, los operadores a los que se adjudican contratos de forma directa deberán justificar la confianza en ellos depositada, p. ej., demostrando de forma regular que sus resultados a la hora de atraer usuarios, y la prestación de sus servicios gracias a la concesión de fondos públicos, son comparables a los de operadores similares y a sus propios resultados anteriores. Unos resultados insuficientes deberían llevar a replantearse si el operador está cumpliendo con éxito la obligación de servicio público que le ha sido encomendada o si una solución alternativa obtendría mejores resultados en beneficio de los viajeros y del interés general del público.**
- (44) **Para poder enfrentarse al peligro de una interrupción de la prestación de servicios, las autoridades deberán tener la facultad de instaurar medidas de emergencia a corto plazo, en espera de la adjudicación de un nuevo contrato de servicio público.**
- (2145) Los estudios y la experiencia muestran que ~~la limitación de la duración de los contratos de servicio público a cinco años, no dificulta que las empresas cumplan los cometidos que se les han asignado~~ **los contratos de servicio público cuya vigencia es demasiado breve o demasiado larga presentan ciertos inconvenientes. Los contratos de corta duración pueden crear problemas de continuidad de la**

prestación, las inversiones y la estabilidad del personal. Los contratos de larga duración pueden llevar a un cierre del mercado por un periodo más largo de lo necesario, disminuyendo de esa forma los beneficios de la presión competitiva. Por ello y a fin de minimizar la distorsión de la competencia al tiempo que se protege la calidad de los servicios, los contratos de servicios públicos deben limitarse en circunstancias normales a esta duración ocho años, como máximo, en el caso de los servicios de autobuses, y a quince años en el de los ferroviarios y por vía navegable. De este modo las autoridades competentes dispondrán del margen de maniobra necesario para adaptar la duración de los contratos a las circunstancias del lugar.

- (2146) No obstante, pueden ser necesario prever periodos contratos más prolongados cuando el operador deba invertir en infraestructura, material ferroviario rodante u otros vehículos vinculados con servicios de transporte específicos situados en zonas geográficas concretas y que disponen de periodos de recuperación prolongados más largos que el periodo normal del contrato. De forma alternativa, las autoridades competentes deben ser autorizadas a instaurar sistemas de arrendamiento financiero de vehículos y material rodante, así como medidas de compensación no discriminatoria que no favorezcan ni a un operador titular ni a uno nuevo en el mercado.
- 22 — ~~De conformidad con el principio de no discriminación, las autoridades competentes deben velar por que los contratos de servicio público no cubran una zona geográfica más amplia de lo que exigen los intereses generales (y en especial, la necesidad de proporcionar servicios integrados a los grupos significativos de viajeros que habitualmente utilizan más de un enlace de la red de transporte público durante el mismo viaje).~~
- (47) Los contratos deben contener disposiciones que protejan a las autoridades competentes y a los viajeros de una prestación inadecuada por parte de los operadores. Si fuera necesario también podrán contener incentivos para que los operadores mejoren el servicio prestado al público. Los contratos podrán variar según las condiciones estipuladas por las partes contratantes pero, para garantizar la transparencia, el aumento del valor del contrato no deberá ser excesivo.
- (48) La integración de servicios entre los ámbitos correspondientes a las distintas autoridades competentes es de importancia fundamental para los viajeros que han de utilizar servicios de los que es responsable más de un operador o autoridad. Dentro de los Estados miembros existirán normas o procedimientos nacionales que garanticen que las autoridades cooperan entre sí. Cuando autoridades vecinas están separadas por una frontera nacional, no existe una autoridad competente que garantice que dichas autoridades cooperen. En muchos casos tal cooperación podrá lograrse de forma bilateral. Sin embargo, cuando este no sea el caso, una autoridad deberá tener la facultad de proponer la extensión de sus sistemas integrados a una segunda autoridad y presumir la aceptación de dichas propuestas a no ser que la segunda autoridad tenga razones sólidas para una negativa.
- (2349) En los casos en que sea preciso que las autoridades competentes, en defensa de los intereses generales, protejan a los empleados en situaciones donde la conclusión de un contrato de servicio público puede suponer un cambio de operador, éstas deben poder

exigir a las empresas que apliquen las disposiciones pertinentes de la Directiva ~~77/187/CEE del Consejo, de 14 de febrero de 1977~~ **2001/23/CE, de 12 de marzo de 2001**, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

- (50) Al aplicar el Reglamento, las autoridades competentes deberán garantizar que todos los operadores cumplan íntegramente las obligaciones sociales establecidas por la normativa europea y nacional, así como las disposiciones de los convenios colectivos de aplicación general. Éstas se aplicarán en condiciones no discriminatorias. También es conveniente que las autoridades competentes exijan a los operadores a los han sido adjudicados contratos de servicio público que cumplan con otras obligaciones sociales, incluidas las estipuladas en los convenios colectivos vigentes en el lugar donde son prestados los servicios, siempre que sean compatibles con el Derecho comunitario.
- (51) Las autoridades competentes podrán exigir a todos los operadores que presten servicios en su territorio que estén establecidos en el Estado miembro al que pertenece dicha autoridad, excepto en caso de que la legislación comunitaria disponga otra cosa. Los operadores deberán cumplir todos los requisitos que imponga el Estado miembro en materia de licencias. Con el fin de garantizar la no discriminación, no deberá impedirse la participación en las licitaciones de operadores aún no establecidos en los Estados miembros o que aún no hubieran obtenido las licencias necesarias.
- (52) Las disposiciones del presente Reglamento permitirán que las autoridades competentes garanticen que las pequeñas y medianas empresas puedan seguir ocupando segmentos del mercado en los servicios de transporte de cercanías. Esto puede lograrse, en particular, limitando los contratos a un ámbito geográfico proporcionado y aplicando medidas que controlen el desarrollo del oligopolio en mercados abiertos a la competición controlada.
- (53) La adjudicación de contratos de alto valor exige que las autoridades competentes determinen y describan sistemas complejos. Por lo tanto, al adjudicar este tipo de contratos, las autoridades deberán tener la facultad de negociar los pormenores de los mismos con algunos o con todos los posibles operadores una vez presentadas las ofertas de éstos. Este proceso se desarrollará en condiciones no discriminatorias.
- (2454) Es necesario que los procedimientos introducidos en virtud del presente Reglamento sean transparentes y que existan procedimientos de recurso contra las decisiones de las autoridades competentes. Asimismo, las autoridades deben registrar y guardar sus decisiones por un periodo de diez años, de acuerdo con el plazo de prescripción fijado en el artículo 15 del Reglamento (CE) nº 659/1999 sobre procedimientos de ayudas estatales¹².
- (2555) De conformidad con el Reglamento (CEE) nº 1191/69, los costes y los ingresos de la explotación, los gastos generales, los activos y los pasivos debidos al cumplimiento de

¹¹ **DO L 82 de 22.3.2001, p.16.** DO L 61 de 5.3.1977, p. 26. Directiva modificada por la Directiva 98/50/CE (DO L 201 de 17.7.1998, p. 88).

¹² DO L 83 de 27.3.1999, p 1.

las obligaciones de servicio público deben contabilizarse por separado. Esta disposición debe mantenerse, de una forma actualizada **y reforzada**, en especial para que las autoridades rentabilicen los gastos públicos y para que los pagos en concepto de compensación no se utilicen para distorsionar la competencia. **Es procedente aceptar un beneficio razonable como parte de los costes de un operador. Debe permitirse que las autoridades competentes exijan garantías a los operadores y que dichas garantías sean aportadas, cuando proceda, por terceros, siempre que al hacerlo el operador o el tercero no utilicen indebidamente fondos proporcionados por un organismo público con otra finalidad.**

- (2656) Los pagos de compensaciones que excedan los costes netos contraídos por un operador debido al cumplimiento de las obligaciones de servicio público podrán ser examinados de acuerdo con las normas comunitarias sobre ayudas estatales. Es por tanto conveniente que la legislación comunitaria establezca normas que estipulen en qué casos puede considerarse que la compensación no es excesiva. La conclusión de contratos mediante licitación pública es una forma eficaz de garantizar que las compensaciones no son excesivas a condición de que los resultados de la licitación sean fruto de condiciones de mercado justas y realistas.
- (2757) El Reglamento (CE) n° 1191/69 exime del procedimiento de notificación de ayudas estatales establecido en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado a las compensaciones concedidas según lo dispuesto en el propio Reglamento. El presente Reglamento establece disposiciones nuevas y detalladas, concebidas para las circunstancias específicas del sector del transporte público de viajeros, así como disposiciones actualizadas en materia de contabilidad separada, con objeto de garantizar la compatibilidad de las compensaciones con las normas comunitarias sobre ayudas estatales. Por otra parte, el Reglamento establece nuevos procedimientos detallados que permiten que la Comisión supervise los pagos. Así pues, resulta adecuado que las compensaciones concedidas de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento continúen exentas del procedimiento de notificación de ayudas estatales.
- (2858) En función de la experiencia y con objeto de mejorar la aplicación del presente Reglamento, la Comisión deberá informar sobre ~~las repercusiones del Derecho comunitario~~ y la aplicación del mismo. **Con el fin cumplir esta exigencia, será necesario que los Estados miembros faciliten a la Comisión determinada información.**
- (2959) Dado que las autoridades competentes de los Estados miembros y los operadores necesitarán tiempo para adaptarse a las disposiciones del presente Reglamento, conviene establecer disposiciones para la aplicación de regímenes transitorios. **Además, deberán preverse periodos transitorios prolongados aplicables a los servicios existentes de transporte en autobús prestados directamente por una autoridad o un operador bajo el control de esta.**
- (60) **Durante el periodo de transición, es posible que las autoridades competentes apliquen las disposiciones de este Reglamento en diferentes momentos. En dicho periodo podría suceder, por lo tanto, que operadores procedentes de mercados donde todavía no se aplican las disposiciones de este Reglamento presenten ofertas a licitaciones en mercados que han sido abiertos antes a la competencia. Para evitar un desequilibrio en el mercado del transporte público, las autoridades competentes podrán rehusar ofertas de empresas que operan en mercados que se abrirán a la competencia en el futuro, pero que no lo han hecho todavía, siempre**

que esta medida se aplique sin discriminación y se haya decidido anteriormente al concurso.

(3061) Debido a las obligaciones internacionales de la Comunidad, el acceso a los mercados del transporte público de los Estados miembros se ha concedido, en circunstancias concretas, a determinados operadores de terceros países; el presente Reglamento no restringe dicho acceso. **Cuando las condiciones de tales acuerdos permitan que se establezcan en los Estados miembros operadores de terceros países, tales operadores deberán cumplir las disposiciones legales aplicables en el territorio donde fuera a llevarse a cabo el servicio, incluidas las obligaciones relativas a la mano de obra, los materiales y la gestión. El presente Reglamento no concederá ningún derecho adicional a los operadores de terceros países.**

(3462) El presente Reglamento sustituye al Reglamento (CEE) nº 1191/69 que, por tanto, debe derogarse.

(3263) El Reglamento (CEE) nº 1107/70, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable¹³ incluye una disposición relativa al reembolso de obligaciones derivadas de la prestación de un servicio público. Dicha disposición, que anticipa expresamente la entrada en vigor de las nuevas normas comunitarias, es actualmente superflua y debe suprimirse.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El objetivo del presente Reglamento es mejorar la eficiencia y el atractivo del transporte público de viajeros en la Comunidad en el marco de una política de transportes integrada y regida por el modelo de la movilidad sostenible, teniendo debidamente en cuenta la planificación urbana, el desarrollo regional y el medio ambiente, y fomentar la seguridad jurídica en la intervención de las autoridades competentes en el transporte público de viajeros.

2. El presente Reglamento se aplicará a la explotación del transporte público de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable. En él se fijan las condiciones en que las autoridades competentes pueden compensar a los operadores de transporte por el coste de cumplir las obligaciones de servicio público y conceder derechos exclusivos para la explotación del transporte público de viajeros. ~~teniendo en consideración que deben perseguir objetivos legítimos de servicio público en un marco de competencia regulada.~~

3. El presente Reglamento no se aplicará a los servicios de ferrocarril cuyo principal objetivo sea la conservación histórica o la provisión de servicios recreativos.

¹³ DO L 130 de 15.6.1970, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 543/97 (DO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

Artículo 2
Relación con la legislación de contratos públicos

El presente Reglamento no prejuzga las obligaciones que imponen a las autoridades competentes las Directivas 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE y 93/38/CEE.

En los casos en que una de las Directivas mencionadas disponga la obligación de convocar una licitación para adjudicar un contrato de servicio público, no serán de aplicación el apartado 1 del artículo 4 bis, la letra a) del apartado 1 del artículo 6, los artículos 7, 7 bis, 7 ter, 8 y 12, los apartados 1 y 2 del artículo 13, el artículo 14 y el apartado 7 del artículo 17 del presente Reglamento.

Las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán íntegramente para la adjudicación de todos los demás contratos de servicio público, incluidas todas las concesiones de servicio público.

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) **"autoridad competente"**, todo organismo estatal habilitado para intervenir en el mercado del transporte público de viajeros o todo otro organismo al que se haya otorgado dicho poder;
- b) **"adjudicación directa"**, la adjudicación de un contrato a un operador dado según un procedimiento en que no puede participar ningún otro operador;
- c) **"derecho exclusivo"**, la autorización de un operador para explotar servicios de transporte de viajeros de un tipo particular en una línea o red particular o en una zona particular, excluyendo a otros posibles operadores;
- d) ~~"servicios integrados", servicios ferroviarios y de autobús explotados conjunta y directamente por un solo operador, de conformidad con un solo contrato de servicio público mediante una sola plantilla de personal con una única situación contractual, una sola cuenta de resultados, un único servicio de información y expedición de billetes y un solo horario;~~ **"vía navegable", ríos, canales y lagos apropiados para el paso de buques;**
- e) **"operador"**, la empresa de derecho público o privado ~~que explota servicios públicos de transporte de viajeros;~~ **que presta servicios públicos de transporte de viajeros o la parte** de una administración pública **que presta servicios públicos de transporte de viajeros;**
- f) **"periodo de recuperación"** ~~de un activo para un operador,~~ el periodo durante el que se estima, aplicando tipos de descuento apropiados, que el coste de un ~~activo para el~~ operador, **teniendo en cuenta los riesgos que supone la inversión y** neto de todo valor de reventa, excederá a los ingresos netos realizados por el operador a través de dicho activo, en especial los provenientes de viajeros y autoridades públicas;
- g) **"personas de movilidad reducida", todos los viajeros que tienen alguna dificultad específica para utilizar el transporte público, incluidas las personas de edad avanzada, los discapacitados, las personas con discapacidades sensoriales, los**

usuarios de sillas de ruedas, las mujeres embarazadas, las personas que viajan con niños pequeños o las que llevan equipaje pesado o voluminoso.

g) "transporte público de viajeros", transporte ofrecido al público en general de manera continuada;

i) "concesión de servicio público", un contrato de servicio público que otorga a un operador el derecho a explotar un servicio particular que va asociado a un riesgo económico. Por lo tanto:

i) La mayor parte de la remuneración del operador procede de los viajeros y se recauda en particular cobrando por el servicio.

ii) El operador se hace cargo de la mayor parte de las consecuencias financieras derivadas de las variaciones de las tarifas o del número de viajeros.

iii) Si la autoridad establece unas tarifas máximas, el operador tiene la libertad de determinar unas tarifas inferiores.

iv) Si la autoridad establece unos niveles mínimos de servicio, el operador tiene la libertad de ofrecer un nivel superior.

h) "contrato de servicio público", todo acuerdo jurídicamente vinculante entre una autoridad competente y un operador para el cumplimiento de obligaciones de servicio público.

A efectos del presente Reglamento un contrato de servicio público es también:

i) una decisión cuyo cumplimiento puede ser exigible por ley, adoptada con el consentimiento previo del operador, mediante la cual una autoridad competente confía a un operador la prestación de servicios;

ii) las condiciones de una decisión adoptada por una autoridad competente para confiar la prestación de servicios a un operador integrado en la misma administración pública ~~la prestación de servicios~~, o un operador sobre el que la autoridad ejerce un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos y que, al mismo tiempo, lleva a cabo partes fundamentales de sus actividades por orden de la autoridad;

i) "obligación de servicio público", un requisito fijado por una autoridad competente con el fin de garantizar unos servicios públicos de transporte de viajeros adecuados;

j) "valor" de un servicio, línea, contrato, sistema de compensación o mercado de transporte público de viajeros, la remuneración total, sin IVA, pagada al operador u operadores, incluidas las compensaciones económicas del sector público y todos los ingresos retenidos procedentes de los viajeros que no se transmiten a la autoridad competente en cuestión.

CAPÍTULO II

Garantía de calidad del transporte público de viajeros

Artículo 4

Obligaciones de las autoridades competentes

1. —Al aplicar el presente Reglamento, las autoridades competentes **procurarán** garantizar unos servicios de transporte público de viajeros adecuados **y concebidos en función del usuario**, de alta calidad **y precios razonables, que fomenten la integración, continuidad, seguridad y cobertura social total** ~~y disponibilidad~~, concluyendo contratos de servicio público de conformidad con el capítulo III o fijando ~~eriterios mínimos~~ **normas generales** para la explotación del transporte público de conformidad con el capítulo IV.

Artículo 4 bis

Criterios

21. Al evaluar la adecuación de los servicios de transporte público de viajeros, definir los criterios de selección y adjudicación y conceder contratos de servicio público, las autoridades competentes deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- a) **la calidad global del servicio prestado a los consumidores y** los factores de protección **específicos** de los consumidores, entre los que se incluye la facilidad de acceso a los servicios, en términos de frecuencia, puntualidad, fiabilidad, extensión **y capacidad** de la red e información que se facilita sobre el servicio;
- b) el nivel de tarifas para diversos grupos de usuarios **fijado por la autoridad o por el operador** y la transparencia de las mismas;
- c) la integración entre los distintos servicios de transporte, incluida la integración de la información, la expedición de billetes, los horarios, los derechos de los consumidores y el uso de correspondencias, **y la integración entre operadores diferentes y con servicios de los que son responsables autoridades vecinas;**
- d) la facilidad de acceso para las personas de movilidad reducida;
- e) los factores ambientales, incluidas **la utilización racional de la energía y** las normas **y disposiciones** locales, nacionales e internacionales, **en particular las** relativas a las emisiones de contaminantes atmosféricos, al ruido y a los gases de efecto invernadero;
- f) **las especificaciones y el estado en que se encuentran los vehículos, buques y material rodante, la infraestructura y otros activos utilizados en la prestación del servicio, y las disposiciones para el mantenimiento y renovación de dichos activos;**
- (fg) el desarrollo equilibrado de las regiones, **incluida la conexión con los sistemas de transporte de cercanías, regionales y de largo recorrido;**
- gh) las necesidades de transporte de los residentes en zonas menos densamente pobladas;

- i) las necesidades de transporte de los residentes en regiones fronterizas, incluida la integración de la información, los horarios, la expedición de billetes y los servicios en general a ambos lados de las fronteras nacionales;
 - ~~(h)~~ la seguridad y la salud ~~y la seguridad de los viajeros~~ de empleados y viajeros;
 - ~~(k)~~ las cualificaciones del personal y la formación propia facilitada por los operadores;
 - (l) las remuneraciones y otras condiciones laborales y sociales vigentes en el Estado miembro, región o localidad en donde se van a prestar los servicios, incluidas las condiciones específicas que la propia autoridad ha decidido exigir;
 - ~~(m)~~ la forma de tramitar las reclamaciones, de resolver las disputas entre viajeros y operadores y de compensar las deficiencias del servicio;
 - n) el coste de prestación de los servicios.
2. A efectos de lo dispuesto en el inciso i) del apartado 1, las autoridades competentes responsables de los servicios públicos de transporte de cercanías y regional de viajeros, servicios de información o sistemas de expedición de billetes situadas a un lado de una frontera nacional podrán proponer la extensión de tales servicios y sistemas a zonas del otro lado de la frontera.

Las autoridades competentes que reciban dichas propuestas las estudiarán e informarán a la Comisión en caso de que las rechacen.

Artículo 4 ter Información a los viajeros

3. — Los operadores de servicios de transporte público de viajeros pondrán a disposición de quien lo solicite, en formatos accesibles y dentro de un periodo razonable, información completa y actualizada sobre los ~~horarios de los servicios, las tarifas y la~~ accesibilidad para las personas con diferentes tipos de limitaciones de movilidad de movilidad reducida, los horarios y las tarifas. Sólo podrán percibir los importes necesarios para cubrir los costes administrativos marginales que entraña la divulgación de esta información.

CAPÍTULO III

Contratos de servicio público

Artículo 5 *Utilización obligatoria de contratos de servicio público*

Se concluirá un contrato de servicio público para el pago de toda compensación económica por el coste de cumplir las obligaciones de servicio público, incluida la compensación en forma de uso de activos contra tarifas inferiores a las del mercado, salvo cuando la compensación se conceda por el cumplimiento de normas generales para la explotación del transporte público de conformidad con el artículo 10.

Deberá asimismo concluir un contrato de servicio público para la concesión de todos los derechos exclusivos.

Artículo 6
Adjudicación de contratos de servicio público

En los casos en que los contratos de servicio público ~~se adjudiquen~~ **deban adjudicarse** conforme ~~al presente Reglamento~~ **a lo dispuesto en el artículo 5**, deberán respetarse los siguientes requisitos:

- a) Los contratos se ofrecerán mediante licitación pública **de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12**, salvo en los casos previstos en los artículos 7, ~~7 ter~~ y 8.
- b) En los contratos se establecerá que el operador ~~es~~ **será** responsable, al menos, del coste de la prestación de los servicios a los que se refiere un contrato de servicio público, incluidos especialmente los costes de personal, energía y el mantenimiento y la reparación de los vehículos y el material rodante.
- c) Los contratos tendrán un plazo de vigencia limitado, que no excederá de ~~cinco~~ **ocho** años **en el caso de los servicios de autobuses, y de quince años, en el caso de los servicios ferroviarios y por vía navegable**. No obstante, el periodo de vigencia del contrato podrá establecerse en función del periodo de recuperación **si**:
 - i) el contrato atribuye al operador la responsabilidad de proporcionar material ferroviario rodante **pesado, ligero o destinado al metro**, otros vehículos de carácter técnico particularmente avanzado, **buques** o infraestructura, siempre que estos se hallen indisolublemente vinculados a servicios de transporte específicos en zonas geográficas concretas;
 - ii) dichos activos tienen un periodo de recuperación para el operador que supere ~~los cinco años~~ **la duración del contrato que, de otra forma, permitiría lo dispuesto en el presente apartado**.

En estos casos, **para la duración del contrato** también deberá tenerse en cuenta la importancia económica relativa del valor de los activos en cuestión respecto al valor total calculado de los servicios cubiertos por el contrato.

Los servicios objeto del contrato podrán, al mismo tiempo, ser objeto de compensación financiera por los costes derivados del cumplimiento de las normas generales, según lo dispuesto en el capítulo IV.

Artículo 6 bis
Contenido de los contratos de servicio público

~~(d)~~**1.** Los contratos de **servicio público**:

- a)** Obligarán a los operadores a suministrar a las autoridades competentes **la información necesaria para supervisar y evaluar su rendimiento y el de la red de transporte en su conjunto. Los contratos obligarán a los operadores a suministrar a las autoridades competentes**, con carácter anual ~~y por separado para cada línea~~, información sobre los servicios prestados, las tarifas percibidas, el número de viajeros transportados, ~~y el número de reclamaciones~~

recibidas y sobre todo problema o incidente relacionado con la seguridad. Esta información se facilitará por separado para cada línea. Sin embargo, podrán reagruparse a tal efecto líneas contiguas siempre que el grupo así formado no alcance un valor anual agregado inferior a 3 000 000 euros.

- b) Contendrán disposiciones para garantizar el mantenimiento de los activos públicos puestos a disposición de los operadores, tales como túneles, infraestructura ferroviaria, estaciones y puntos de enlace de autobús y ferrocarril, depósitos, talleres, vehículos, buques y material rodante. En particular, especificarán las obligaciones del operador, de la autoridad competente y de otras agencias por lo que se refiere al mantenimiento de esos activos.
 - c) Establecerán claramente las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del contrato, así como el calendario y el procedimiento para su aplicación. Entre las sanciones podrá encontrarse la rescisión anticipada del contrato; y
 - d) No cubrirán una zona geográfica más amplia de lo que exigen el interés general y, en especial, la necesidad de proporcionar servicios a grupos significativos de viajeros que habitualmente utilizan más de un enlace de la red de transporte público durante el mismo viaje.
2. Los contratos podrán contener un sistema de incentivos y sanciones basado en el rendimiento del operador calculado mediante datos cuantitativos, encuestas entre los usuarios, evaluaciones independientes, inspecciones u otros medios. Los contratos podrán establecer también garantías del operador o de terceros.
3. Los contratos podrán prever la negociación o la imposición de modificaciones en su contenido. Si tales modificaciones llevan a una mayor compensación financiera o a nuevos derechos exclusivos, la autoridad competente deberá iniciar un nuevo procedimiento de adjudicación de contratos con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento si el valor anual total de tales modificaciones supera una quinta parte del valor anual de los servicios cubiertos por el contrato original.
4. El contenido de los contratos no cambiará a no ser que esté previsto en sus condiciones.

Artículo 7

Adjudicación directa de contratos de servicio público

- 1. Las autoridades competentes podrán decidir, caso por caso y de acuerdo con el ~~apartado 3~~ artículo 7 bis, adjudicar directamente contratos de servicio público para servicios de ferrocarril convencional, ~~metro o ferrocarril ligero~~ si el cumplimiento de normas de seguridad nacionales o internacionales no se pudiera realizar de otra forma.
- 2. Las autoridades competentes podrán decidir, caso por caso y de acuerdo con el artículo 7 bis, adjudicar directamente contratos de servicio público de metro a sí mismas o a un operador bajo su control, siempre que:

a) el tamaño o características técnicas específicas del sistema hagan que el operador titular disponga de una ventaja significativa en una licitación pública;

b) de tal modo se logra un mayor rendimiento en la utilización de fondos públicos o de activos financiados públicamente.

23. Las autoridades competentes podrán decidir, caso por caso y de acuerdo con el ~~apartado 3~~ **artículo 7 bis**, adjudicar directamente contratos de servicio público para servicios de ~~metro o~~ ferrocarril ligero, **a sí mismas o a un operador bajo su control, siempre que de tal modo se logre un mayor rendimiento en la utilización de fondos públicos o de activos financiados públicamente.** ~~si toda otra solución entrañase costes adicionales para mantener la coordinación entre el operador y el gestor de la infraestructura y estos costes no se vieran compensados por beneficios adicionales.~~

~~3. Las autoridades competentes que tengan intención de adjudicar un contrato de acuerdo con las disposiciones de los apartados 1 ó 2 anteriores deberán publicar, al menos con un año de antelación y de acuerdo con el artículo 13, su decisión previa en este sentido así como las pruebas y el análisis en que han basado dicha decisión.~~

~~4. En los casos en que un operador, en la fecha en que el presente Reglamento entre en vigor, proporcione directamente servicios integrados, incluidos los servicios de autobús, y se cumplan las condiciones establecidas en los apartados 1 ó 2, la autoridad competente podrá incluir los servicios no ferroviarios del operador en el contrato de servicio público que se le adjudique directamente, siempre que el Estado miembro de que se trate dé su acuerdo e informe de ello a la Comisión, justificándolo mediante indicadores que permitan la adecuada comparación de resultados.~~

~~54.~~ Las autoridades competentes podrán decidir, caso por caso, adjudicar directamente contratos de servicio público para los servicios con un valor anual medio inferior a 400.000 **1 000 000** euros. Si una autoridad competente reúne todas sus obligaciones de servicio público en un solo contrato de servicio público, podrá adjudicar directamente dicho contrato a condición de que tenga un valor anual medio inferior a 800.000 **3 000 000** euros.

~~Los requisitos de una cantidad dada de servicios~~ **Las autoridades competentes** no dividirán **contratos o redes** con el fin de evitar una licitación.

~~56.~~ Si un operador propone una nueva iniciativa que supusiera crear un nuevo servicio, la autoridad competente podrá adjudicar directamente al operador el derecho exclusivo de prestar dicho servicio a condición de que éste no sea objeto de compensaciones económicas en las condiciones de los contratos de servicio público.

Ningún servicio podrá ser objeto en más de una ocasión de adjudicación directa de un contrato de servicio público en virtud de lo dispuesto en el párrafo anterior.

6. Toda compensación financiera concedida con arreglo a los términos de los contratos adjudicados directamente se ajustará a las normas del artículo 16 y del anexo I.

Artículo 7 bis
Disposiciones de salvaguardia para los contratos de adjudicación directa

1. Las autoridades competentes que tengan intención de adjudicar un contrato de acuerdo con las disposiciones de los apartados 1, 2, o 3 del artículo 7 deberán publicar, al menos con un año de antelación y de acuerdo con el artículo 13, su decisión previa en este sentido así como las pruebas y el análisis en que han basado dicha decisión.
2. Cuando se adjudiquen contratos directamente según lo dispuesto en los apartados 1, 2 o 3 del artículo 7, otros posibles operadores podrán presentar, en los seis meses siguientes a la publicación mencionada en el apartado 1, una oferta alternativa a la autoridad competente a efectos de competir con el operador a quien se pretende adjudicar el contrato directamente y proponer formas alternativas de lograr los objetivos del nuevo contrato. La autoridad competente estudiará estas ofertas y publicará, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13, las razones que explican su decisión de aceptación o rechazo.
3. Las autoridades competentes se asegurarán de la eficacia y efectividad de los servicios a que se refieren los contratos adjudicados directamente con arreglo a los apartados 1, 2 o 3 del artículo 7.

A tal fin:

- a) Analizarán, cada cinco años al menos, la evolución de los costes unitarios y del índice de utilización de dichos servicios en relación con resultados anteriores del propio operador, el sector en su conjunto y servicios similares prestados por otros operadores.
- b) Evaluarán los resultados del análisis y decidirán si se justifica la decisión de adjudicar el contrato sin licitación y si existen pruebas evidentes de deficiencias significativas.
- c) En caso de haya pruebas evidentes de deficiencias significativas, decidirán las medidas que ellas mismas van a tomar para mejorar los resultados y exigirán del operador, de acuerdo con los términos del contrato, que haga lo mismo.
- d) Realizarán un nuevo análisis de los casos citados en la letra c) a los tres años de haberse hecho la primera. Si este nuevo análisis no encuentra pruebas evidentes de mejoras significativas, la autoridad rescindirá el contrato. Sólo se podrá entonces adjudicar un contrato nuevo para esos servicios mediante un procedimiento de licitación pública con arreglo al artículo 12.
- e) Publicarán, de conformidad con los apartados 1 y 2 del artículo 13:
 - i) la información citada en el apartado 3 del artículo 13
 - ii) los resultados de los análisis
 - iii) su evaluación de los resultados

- iv) las medidas proyectadas, y las del operador, al objeto de mejorar los resultados en casos de deficiencias significativas.

Artículo 7 ter
Medidas de emergencia

Una autoridad competente podrá tomar medidas de emergencia para garantizar la prestación de unos servicios públicos de transporte de viajeros adecuados cuando:

- a) no se hayan presentado ofertas que cumplan los requisitos especificados en respuesta a la convocatoria de contrato;
- b) una resolución judicial o un recurso derivado de un órgano de apelación, en relación con la adjudicación de un contrato, impide la entrada en vigor, antes de que expiren los acuerdos existentes, de un nuevo contrato conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento;
- c) el incumplimiento persistente de las normas fijadas en el contrato de servicio público por parte de un operador lleva, con arreglo a las disposiciones del contrato, a la rescisión anticipada de éste;
- d) un operador no pueda cumplir las condiciones de un contrato de servicio público por razones de insolvencia;
- e) un operador tenga la intención de poner fin a la prestación de un servicio que no es objeto de contrato de servicio público.

Las autoridades competentes podrán exigir a los operadores que comuniquen con una anticipación de hasta seis meses su decisión de poner fin a la prestación de cualquier servicio público de transporte de viajeros explotado por ellos.

Las medidas de emergencia consistirán en una adjudicación directa o la ampliación de un contrato de servicio público.

La adjudicación o ampliación de un contrato mediante medidas de emergencia no se efectuarán por un periodo más largo de lo necesario para que la autoridad competente organice un nuevo procedimiento de adjudicación de contratos con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento, y por un año como máximo, excepto cuando las medidas de emergencia se adopten en las circunstancias previstas en la letra a) y el nuevo procedimiento de adjudicación siga sin arrojar ofertas que cumplan los requisitos especificados.

Artículo 8
Adjudicación de contratos de servicio público tras una comparación de la calidad

1. Las autoridades competentes podrán adjudicar sin licitación un contrato de servicio público para los servicios que se limiten a una línea individual y no sean objeto de compensación económica mediante contrato de servicio público a condición de que,
de conformidad con el procedimiento del artículo 12:

- a) se haga pública una convocatoria de propuestas

- b) las autoridades elijan sobre esa base, comparando la calidad de las propuestas recibidas, el operador u operadores que ofrezcan el mejor servicio público.
2. **El operador al que se le haya adjudicado un contrato con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 7 o en el apartado 1 podrá recibir una compensación por cumplir las normas generales establecidas de conformidad con el artículo 10 que afecten a los servicios cubiertos por dicho contrato. En un año cualquiera el montante de esa compensación no podrá ser superior a un quinto del valor de los servicios cubiertos por el contrato.**

Artículo 9

*Disposiciones de salvaguardia **para las autoridades***

1. **Con el fin de que otros posibles prestadores de servicios de transporte público tengan la posibilidad de seguir funcionando o de que la aplicación de la competencia controlada no impida la participación de las pequeñas y medianas empresas,** las autoridades competentes podrán exigir del operador seleccionado que adjudique subcontratas, para una proporción definida de los servicios cubiertos por el contrato, a terceras partes **con las que no estén asociadas ni la autoridad competente ni el operador.** Este requisito de subcontratación no podrá abarcar más de la mitad del valor de los servicios cubiertos por el contrato. **La autoridad competente no propondrá a los subcontratistas.**
2. Las autoridades competentes podrán decidir no adjudicar contratos de servicio público a todo operador que **controla o**, a raíz de ello, llegaría a controlar, más de una cuarta parte del correspondiente mercado de servicios de transporte público de viajeros. **Los Estados miembros podrán, en particular, establecer que, a efectos de la presente disposición:**
- a) **tratándose del ferrocarril ligero, las vías navegables y los servicios de autobús locales y regionales, el mercado de referencia será el mercado regional del transporte público de viajeros**
- b) **tratándose del ferrocarril convencional y los servicios de autobús de largo recorrido, el mercado de referencia sea el nacional para tal modo de transporte público de viajeros.**

Este apartado no prejuzgará el derecho de las autoridades competentes a adjudicar a un solo operador los contratos correspondientes a la totalidad del territorio del que son responsables, siempre que se cumpla lo dispuesto en la letra d) del apartado 1 del artículo 6 bis.

Lo dispuesto en este apartado no prejuzgará los procedimientos y decisiones de las autoridades de política de competencia de la Comunidad y los Estados miembros.

3. ~~Si la adjudicación de un contrato de servicio público diera lugar a un derecho exclusivo,~~ Las autoridades competentes podrán exigir al operador elegido que ofrezca al personal contratado previamente para prestar los servicios los derechos que hubiera tenido si se hubiese producido una transferencia en el sentido que recoge la Directiva ~~77/187/CEE~~ **2001/23/CE**. Las autoridades deberán enumerar el personal y detallar sus derechos contractuales.

4. Las autoridades competentes podrán requerir que el operador seleccionado se establezca en el Estado miembro en cuestión, salvo cuando el Derecho comunitario adoptado con arreglo al artículo 71 del Tratado establezca la libre prestación de servicios. No obstante, las autoridades competentes que adjudiquen contratos de servicio público no podrán discriminar a posibles operadores establecidos en otros Estados miembros aduciendo que aún no están establecidos aún en el Estado miembro en cuestión o que todavía no se les ha concedido la licencia de explotación de servicios. **Las autoridades competentes podrán exigir de los posibles operadores que soliciten esa licencia y que aporten los elementos que, de forma razonable, se le pidan, para demostrar que tienen la capacidad necesaria para la obtención de las licencias exigidas. Las autoridades competentes darán un tiempo suficiente entre la adjudicación del contrato y el comienzo de la explotación de los servicios para que el operador seleccionado pueda establecerse y obtener la licencia necesaria.**
5. En caso de que las autoridades competentes exijan alguna de las condiciones de los apartados 1 a 4, deberán informar a los posibles operadores de todos los detalles pertinentes al iniciarse el procedimiento de adjudicación de contrato de servicio público.

CAPÍTULO IV

Criterios mínimos Normas generales para la explotación de servicios de transporte público de viajeros

Artículo 10

1. ~~Sin perjuicio de lo dispuesto en los contratos de servicio público concluidos de conformidad con la Sección III,~~ Las autoridades competentes podrán fijar normas generales que deberán respetar todos los operadores. Dichas normas ~~o criterios~~ se aplicarán sin discriminación a todos los servicios de transporte de carácter similar del área geográfica bajo la responsabilidad de la autoridad en cuestión.
2. **Estas normas generales podrán incluir:**
 - a) **la obligación de que los operadores utilicen vehículos, buques, material rodante o infraestructura que cumplan unos determinados niveles de calidad, impacto medioambiental, accesibilidad o aspecto;**
 - b) **la obligación de que los operadores participen en sistemas integrados de expedición de billetes, planificación de horarios e información;**
 - c) **restricciones, aplicadas a los operadores sin discriminación, sobre el número total de vehículos que pueda utilizar un determinado tramo de carretera, por razones de seguridad pública o de protección medioambiental.**
3. **Las normas generales podrán imponer obligaciones tarifarias, determinando tarifas máximas para determinados trayectos o para todos.**

4. ~~Diehas~~ Las normas generales ~~o criterios mínimos~~ podrán incluir compensaciones por los costes de cumplirlas, **calculadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 y en el anexo I**, a condición de que:
- a) ~~si la norma o el criterio limita las tarifas, lo haga sólo para ciertas categorías de viajeros;~~
 - b) ~~el importe de la compensación por el coste de cumplir las normas generales o los requisitos mínimos que puede recibir una empresa de transporte de la zona cubierta por la norma o el criterio en cuestión, en cualquier año, no supere una quinta parte del valor de los servicios de esa empresa en dicha zona; y~~
 - e) ~~todos los operadores tengan acceso sin discriminaciones a la compensación;~~
- b) la norma general imponga normas de calidad y fiabilidad de los servicios a que se refiere, así como sanciones a los operadores que no las cumplan.**

CAPÍTULO V

Procedimientos

Artículo 11 Notificación

Las compensaciones concedidas de conformidad con el presente Reglamento estarán exentas del procedimiento de notificación fijado en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado.

Artículo 12 Procedimientos de adjudicación

1. El procedimiento adoptado para las licitaciones públicas o la comparación de la calidad será equitativo, público y no discriminatorio.
2. El procedimiento incluirá la publicación según lo dispuesto en el artículo 13.
3. En el caso de las licitaciones públicas, el procedimiento incluirá:
 - a) criterios de selección que tengan en cuenta los criterios establecidos en el apartado ~~1~~ 2 del artículo 4 **bis** y definan los requisitos mínimos de la autoridad correspondiente
 - b) criterios de adjudicación que tengan en cuenta los criterios establecidos en el apartado ~~2~~ 1 del artículo 4 **bis** y en los que se basará la autoridad correspondiente para elegir entre las ofertas que cumplan los criterios de selección
 - c) especificaciones técnicas que determinen las obligaciones de servicio público que el contrato cubrirá e indiquen todo activo que se pondrá a disposición del adjudicatario con las condiciones pertinentes.

Habr  un intervalo de al menos 52 días entre la expedición del concurso y la fecha límite de recepción de las ofertas.

4. Las autoridades competentes incluirán en la información que suministren a los posibles operadores todos los datos que tengan a su disposición, en virtud de contratos de servicio público, sobre la prestación de servicios, las tarifas y el número de viajeros transportados durante los últimos cinco años.
5. **Las autoridades competentes exigirán que los posibles operadores expongan las disposiciones que piensan tomar para la prestación de los servicios objeto de la licitación, incluidos el despliegue de personal y de activos.**
6. **Tratándose de ofertas para contratos con un valor anual estimado igual o superior a 3 000 000 euros, las autoridades competentes podrán negociar con los posibles operadores las propuestas presentadas por éstos. Las autoridades no podrán aceptar, como resultado de las negociaciones posteriores a la licitación, una oferta que, en relación con los criterios de adjudicación mencionados en la letra b) del apartado 3, sea menos favorable que una oferta presentada por cualquier otro concursante y que cumpla los criterios de selección a los que se refiere la letra a) del apartado 3.**

Artículo 13 *Transparencia*

1. **Los concursos, las convocatorias de propuestas basadas en procedimientos de comparación de calidad, la información sobre las nuevas normas generales y los pagos de compensación correspondientes, las decisiones preliminares de adjudicación directa de contratos, según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 bis, y todas las demás** Las notificaciones y decisiones y las decisiones preliminares adoptadas de acuerdo con el presente Reglamento se publicarán como es debido, indicándose, en el caso de las decisiones y decisiones previas, las razones en que se fundamentan.
2. Las autoridades competentes enviarán a la Oficina de Publicaciones Oficiales de la Comunidad Europea, por los canales adecuados, los anuncios y las decisiones sobre los contratos de servicio público y los sistemas de compensación con un valor anual calculado, respectivamente, en ~~400.000~~ **1 000 000** euros o más ~~y 800.000~~ **3 000 000** euros o más, para su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El más elevado de los umbrales mencionados en el párrafo anterior únicamente se aplicará cuando la autoridad competente haya reunido todas sus obligaciones de servicio público en un sólo contrato de servicio público.
3. Las autoridades competentes pondrán a disposición de quien lo solicite:
 - a) las condiciones de los contratos de servicio público que hayan adjudicado, **incluido, en el caso de los contratos de adjudicación directa, el método de cálculo de la compensación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 y en el anexo I;**

- b) las condiciones de las normas generales sobre explotación de los servicios públicos que hayan fijado, **incluidos detalles sobre las obligaciones tarifarias y el método de determinación del nivel de compensación;**
 - c) los datos de que dispongan, en virtud de contratos de servicio público, sobre la prestación de servicios, las tarifas, y el número de viajeros transportados por los operadores **y sobre la evolución general de la calidad del servicio.**
4. Las autoridades competentes mantendrán, al menos durante diez años, un registro de cada procedimiento de adjudicación de contrato de servicio público para poder justificar sus decisiones posteriormente. Facilitarán resúmenes de esos registros a las partes interesadas que lo soliciten.
5. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, antes del final del mes de ~~marzo~~ **junio** de cada año **par**:
- a) un resumen del número, el valor calculado y el periodo de vigencia de los contratos de servicio público adjudicados por las autoridades competentes los **dos años civiles** ~~el año~~ anteriores, diferenciando entre los servicios de transporte por ferrocarril, carretera y vía navegable, y entre contratos adjudicados mediante licitación, comparación de la calidad y adjudicación directa;
 - b) un resumen del alcance y el contenido de las normas generales ~~y los criterios mínimos~~ vigentes durante **los dos años civiles** ~~el año~~ anteriores y que hayan sido objeto de compensaciones, indicando la cuantía de las mismas;
 - c) **los resultados de todo análisis de rendimiento realizado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 7 bis durante los dos años civiles anteriores.**
6. **A efectos de las evaluaciones y análisis previstos, incluido lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 19, el resumen a que se refiere la letra a) del apartado 5 deberá hacer una exposición de:**
- a) **los niveles de utilización**
 - b) **el grado de satisfacción de los usuarios**
 - c) **la magnitud de la plantilla y las modificaciones de ~~en los sistemas y las~~ condiciones de trabajo**
 - d) **el coste de prestación de los servicios, distinguiendo entre:**
 - i) **la compensación financiera facilitada con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento, incluida aquella por conformidad con las normas generales;**
 - ii) **cualquier otra inversión pertinente, pública o privada, incluida la inversión en infraestructura, vehículos, buques y material rodante, no cubierta por los términos del presente Reglamento.**

Artículo 14
Presentación de recursos

1. Los Estados miembros velarán por que los operadores y demás partes interesadas tengan derecho a recurrir ante un organismo público o judicial las decisiones y decisiones previas de las autoridades competentes conforme al presente Reglamento.
2. ~~Dicho~~ **El** organismo **mencionado en el apartado 1** será independiente de toda autoridad competente afectada y de todo operador ~~en lo que respecta a su organización, financiación, estructura jurídica y capacidad de decisión~~ y tendrá la potestad de recabar la información pertinente de cualquier parte implicada, tomar decisiones vinculantes y conceder indemnizaciones.
3. ~~Los organismos responsables de los procedimientos de recurso deberán determinar las posibles reclamaciones, y adoptar medidas para remediar la situación, dentro de un plazo máximo de dos meses a partir de la recepción de toda la información.~~ **Si este organismo no tiene carácter judicial, sus decisiones serán objeto de supervisión judicial.**
4. ~~No obstante lo dispuesto en el apartado 5, las decisiones de dichos organismos responsables serán vinculantes para todas las partes a que se refiera la decisión.~~ **Las disposiciones relativas a la aplicación del procedimiento de recurso serán fijadas por los Estados miembros.**
5. ~~Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para asegurar que las decisiones adoptadas por los organismos responsables de los procedimientos de recurso estén sujetas a control judicial.~~ **Tratándose de servicios transfronterizos, las autoridades competentes implicadas se pondrán de acuerdo sobre el organismo que tendrá jurisdicción en lo relativo a los procedimientos de recurso.**

Artículo 15
Disposiciones contables

1. Los servicios sujetos a contratos de servicio público concluidos con una autoridad competente concreta se tratarán, a efectos de contabilidad, como una actividad separada, y se gestionarán como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que acometa la empresa, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.
2. **Los contratos individuales adjudicados de forma directa con arreglo a los apartados 1, 2 y 3 del artículo 7 y todo contrato por un valor anual de más de 3 000 000 euros se gestionarán como una división contable independiente.**
23. Cada división contable deberá cumplir las condiciones siguientes:
 - a) deberán mantenerse separadas las cuentas de resultados;
 - b) la proporción de gastos generales, activos y pasivos correspondientes a cada actividad se atribuirá de acuerdo con su uso efectivo;
 - c) se establecerán claramente los principios de contabilidad de costes que regirán para mantener cuentas separadas;

- d) para cada actividad, los gastos se compensarán con **la suma de** los ingresos de explotación de los servicios en cuestión y con los pagos de las autoridades públicas como compensación por el coste de satisfacer las obligaciones del servicio público en cuestión, sin que exista posibilidad alguna de efectuar transferencias **desde o** hacia otra actividad. **Esta compensación permitirá al operador obtener un beneficio razonable.**
34. En su contabilidad, los operadores que perciban compensaciones por cumplir ~~eriterios mínimos~~ **las normas generales** sobre la explotación del transporte conforme al artículo 10 indicarán por separado los costes que asuman a la hora de cumplir la norma general ~~o eriterios en cuestión~~; los ingresos adicionales que obtengan en virtud del cumplimiento de la norma ~~o los requisitos~~; y la compensación que reciban. La compensación que se perciba y los ingresos adicionales que se obtengan compensarán los costes en que se incurra sin que exista ninguna posibilidad de efectuar una transferencia **desde o** hacia otra actividad no sujeta a la norma ~~o los eriterios en cuestión~~. **Esta compensación permitirá al operador obtener un beneficio razonable.**
- 5. Los operadores de servicios cuyo contrato hubiera sido adjudicado directamente con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 7 y en el apartado 3 del artículo 17 harán pública su contabilidad de forma que se pueda comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo y en los apartados 1 y 3 del artículo 7 bis, el apartado 2 del artículo 8 y el artículo 16.**

CAPÍTULO VI

Disposiciones finales

Artículo 16 Compensación

Excepto en el caso de los contratos de servicio público concedidos a través de licitación pública, las autoridades competentes no podrán otorgar compensaciones superiores, ni aplicarán procedimientos menos estrictos que los requeridos por las normas del anexo I.

Artículo 17 Medidas transitorias

- ~~1. Los Estados miembros emprenderán las medidas necesarias para asegurarse de que los sistemas, los contratos o las disposiciones aplicadas distintas a las establecidas en el presente Reglamento dejen de ser válidos en el plazo de tres años a partir de la entrada en vigor del mismo.~~
- ~~2. En los casos en que un operador, en la fecha en que el presente Reglamento entre en vigor, deba invertir en infraestructura ferroviaria de conformidad con un contrato de servicio público y el periodo de recuperación de dicha infraestructura sea superior a tres años, la autoridad competente podrá aumentar en tres años el plazo de tres años fijado en el párrafo 1, teniendo en cuenta este periodo de recuperación y la importancia económica relativa del valor de los activos en cuestión respecto al valor total calculado de los servicios cubiertos por el contrato.~~

1. Los contratos de servicios públicos adjudicados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento con arreglo a un procedimiento conforme con las Directivas 92/50 CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE o 93/38/CEE, o con arreglo a otro procedimiento competitivo, serán válidos durante el periodo especificado en los mismos, siempre que este tenga un límite y sea razonable.
2. Las autoridades competentes que prestaran un servicio de transporte en autobús, ellas mismas o a través de un operador bajo su control, antes de la entrada en vigor del presente Reglamento podrán seguir prestando ese servicio sin licitación pública durante los ocho años siguientes a dicha entrada en vigor.
3. Excepcionalmente y no obstante lo dispuesto sobre los contratos en el artículo 5 y sobre la duración de los mismos en la letra c) del artículo 6, y sujeto a la aprobación previa de la Comisión, las autoridades competentes podrán ampliar el plazo establecido en el apartado 2, siempre que:
 - a) apliquen el artículo 7 bis
 - b) el contrato no confiera derechos exclusivos
 - c) toda compensación por las obligaciones tarifarias se conceda de acuerdo con el artículo 10.
4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, las autoridades competentes garantizarán que:
 - a) al menos la mitad del valor de los contratos de servicio público se adjudique de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento en el plazo de cuatro años a partir de su entrada en vigor;
 - b) todos los contratos de servicios públicos en el plazo de ocho años.

Al aplicar las disposiciones y calcular las proporciones contempladas en el párrafo anterior ~~apartado 2~~, las autoridades competentes no tendrán en cuenta los contratos de servicios públicos adjudicados de forma directa después del 1 de febrero de 2003 con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1, 2, 3 y 5 4 del artículo 7 ni los contratos sujetos a las disposiciones de los apartados 1, 2 y 3.
5. Los Estados miembros y las autoridades competentes tomarán las medidas necesarias para asegurarse de que los sistemas, los contratos o las disposiciones aplicadas distintas a las establecidas en el presente Reglamento, ~~aparte de las mencionadas en el apartado 1~~, dejen de ser válidos con tiempo suficiente para que las autoridades competentes puedan ajustarse a lo dispuesto en los apartados 2 y 4.
36. Hasta la fecha en que los sistemas, los contratos y las disposiciones mencionados en los ~~apartados 1 y 2~~ el apartado 4 dejen de ser válidos, cada uno de ellos continuará estando sujeto a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 1191/69 que les era aplicable antes de la entrada en vigor del presente Reglamento.
7. Las autoridades competentes podrán excluir de la participación en procedimientos de adjudicación de contratos, durante el periodo de transición establecido en el apartado 4, a los operadores beneficiarios de derechos exclusivos

o de compensación financiera por la prestación de servicios públicos de transporte obtenidos por cualquier forma distinta a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Al aplicar las autoridades competentes el párrafo anterior, lo harán de forma no discriminatoria, excluyendo a todos los posibles operadores que cumplan esta condición, e informarán de su decisión a esos posibles operadores a comienzos del procedimiento de adjudicación de contratos de servicio público.

Informarán a la Comisión de su intención de aplicar la presente disposición al menos dos meses antes de que se publique el concurso o la convocatoria de propuestas para el procedimiento de comparación de calidad.

Los operadores estarán exentos de cumplir las disposiciones del párrafo anterior si pueden demostrar que el valor de los servicios públicos de transporte que prestan con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento supera el valor de los servicios beneficiarios de derechos exclusivos o compensación financiera adjudicados de forma distinta a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 18

Operadores de terceros países

A efectos del presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 9, los operadores de los **terceros** países que sean **parte en acuerdos celebrados con la Comunidad por los que se concede a dichos países el derecho a establecerse en los Estados miembros**, ~~enumerados en el anexo 2~~ recibirán el mismo trato que las empresas comunitarias. ~~de conformidad con las modalidades y condiciones del acuerdo celebrado entre la Comunidad y cada uno de los países. La Comisión actualizará dicho anexo cuando así lo requiera todo cambio en las obligaciones internacionales de la Comunidad, publicando una notificación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (serie L).~~

Artículo 19

Supervisión por parte de la Comisión

1. Los Estados miembros deberán consultar a la Comisión en lo que respecta a las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas necesarias para la aplicación del presente Reglamento.
2. La Comisión elaborará, en el plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, un informe sobre su aplicación en los Estados miembros, las repercusiones **cuantitativas y cualitativas** para los viajeros, **el personal, las autoridades públicas y las comunidades a las que prestan servicio** y, en caso necesario, propondrá modificaciones al Reglamento. Dicho informe incluirá un examen de la aplicación de las exenciones establecidas en el artículo 7.

Artículo 20

Derogación y modificaciones del Acuerdo

1. Queda derogado el Reglamento (CEE) nº 1191/69.
2. Se suprime el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1107/70.

Artículo 21
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El presente Reglamento es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

Normas aplicables a las compensaciones en ausencia de licitación pública

1. ~~En los casos en que una autoridad competente compense económicamente a una empresa por cumplir requisitos de servicio público de conformidad con el presente Reglamento, y en que la compensación no se derive de un contrato de servicio público adjudicado por concurso, la cantidad de dicha compensación no podrá ser superior a las consecuencias económicas netas del cumplimiento de dichos requisitos calculadas conforme al presente anexo.~~
2. ~~Las consecuencias económicas netas serán la suma de:~~
 - i) ~~los efectos del cumplimiento de los requisitos de servicio público sobre los gastos de la empresa (costes evitados menos gastos adicionales contraídos) y~~
 - ii) ~~los efectos del cumplimiento de los requisitos de servicio público en los ingresos de la empresa (ingresos adicionales menos ingresos no percibidos).~~
3. ~~Las consecuencias económicas netas se determinarán teniendo en cuenta las consecuencias del cumplimiento de los requisitos de servicio público sobre el conjunto de actividades de la empresa.~~
4. ~~Las consecuencias económicas netas se determinarán comparando la situación en que se cumplen los requisitos de servicio público con la situación que se habría dado si no se hubiese cumplido el mismo y los servicios afectados por los requisitos se hubieran explotado con criterios comerciales.~~
5. ~~Para la situación que se habría dado si los requisitos de servicio público no se hubieran cumplido (el caso de referencia) deberán calcularse estimaciones de las tarifas, las cifras de viajeros y los costes.~~
6. ~~El caso de referencia puede calcularse:~~
 - i) ~~Utilizando los datos de la situación en que la empresa estaba antes de comenzar a cumplir los requisitos de servicio público, si las circunstancias no han cambiado en un grado que los invalida como referencia de las tarifas, las cifras de viajeros y los costes actuales. o~~
 - ii) ~~Por comparación con datos de servicios comparables explotados con criterios comerciales. o~~
 - iii) ~~Calculando los costes y la demanda de los servicios.~~

~~Al calcular el caso de referencia deberán tenerse en cuenta las tendencias que influyan en el mercado de transporte en cuestión.~~
7. ~~Al calcular las consecuencias del cumplimiento de requisitos de servicio público sobre los ingresos deberán tenerse en cuenta especialmente los cambios en las tarifas y en el número de viajeros transportados. En el cálculo se tendrán en cuenta las consecuencias del cumplimiento de los requisitos y de las modificaciones de la calidad, la cantidad y el precio de los servicios prestados, en la demanda de servicios de transporte. Dicha evaluación no se limitará a las consecuencias sobre el segmento de la red en la que se~~

cumplen directamente los requisitos, sino que incluirá los efectos registrados en otras partes de la red.

- ~~8. El cálculo de las consecuencias de cumplir requisitos de servicio público sobre los costes será análogo al cálculo de las consecuencias sobre los ingresos. En los casos en que los requisitos cubran sólo parte de los servicios que un operador proporciona, los gastos conjuntos como, por ejemplo, los gastos generales se repartirán entre estos servicios y los otros en función del valor de cada grupo de servicios.~~
- ~~9. Los costes derivados del cumplimiento de requisitos de servicio público se calcularán sobre la base de una gestión eficiente por parte del operador del transporte y de una prestación de servicios de calidad adecuada.~~

~~La cuantía de la compensación se fijará por adelantado para todo el periodo de vigencia del contrato o el sistema de compensación, salvo cuando el contrato o el sistema fijen la cantidad en función de factores predeterminados. En todo caso, las cantidades de las compensaciones permanecerán fijas durante un periodo de al menos un año.~~

~~La compensación derivada del cumplimiento de obligaciones de servicio público sólo podrá tener lugar cuando al operador en cuestión, considerando sus propios intereses comerciales, le resultase imposible, en ausencia de dicha compensación, cumplir esas obligaciones o no las cumpliera en el mismo grado o bajo las mismas condiciones.~~

- 1. Las normas del presente anexo se aplicarán a toda compensación financiera concedida por el cumplimiento, con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento, de obligaciones de servicio público que no hayan sido adjudicadas mediante licitación pública. Se incluyen las compensaciones otorgadas por cumplir las normas generales con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10. Estas normas no se aplicarán a las exenciones de algunas o todas las consecuencias financieras de los impuestos especiales sobre los carburantes.**
- 2. La cuantía de las compensaciones no superará la diferencia entre el coste adicional que supone para el operador la prestación del servicio y los ingresos suplementarios percibidos por éste, calculada teniendo en cuenta todas las actividades del operador en su conjunto, incluidos los servicios rentables.**
- 3. En el cálculo de los costes adicionales para el operador podrán incluirse los siguientes conceptos:**
 - i) los costes directos adicionales derivados del cumplimiento de las obligaciones de servicio público**
 - ii) una parte proporcional de los costes generales, activos y pasivos derivados de la prestación del servicio;**
 - iii) un beneficio razonable;**
 - iv) todo ingreso no percibido como resultado de la aplicación de las obligaciones de servicio público.**

4. En el cálculo de ingresos suplementarios obtenidos por el operador se incluirán los siguientes conceptos:

i) los ingresos suplementarios percibidos por el operador procedentes de las tarifas abonadas por los viajeros y de otras actividades directamente relacionadas con el servicio, tales como la publicidad y los refrigerios servidos a bordo;

ii) cualquier coste ahorrado merced a la prestación del servicio.

5. Las compensaciones por obligaciones tarifarias impuestas con arreglo al apartado 3 del artículo 10, aplicables a la mayor parte de los viajes o a todos ellos, ascenderán a un porcentaje único por trayecto para todos los operadores de servicios de carácter similar. Dicho porcentaje se basará en una estimación de las consecuencias financieras medias de la obligación sobre todos los operadores afectados.

6. Los costes derivados del cumplimiento de las obligaciones de servicio público se calcularán sobre la base de una gestión eficiente por parte del operador y de una prestación de servicios de calidad adecuada.

La cuantía de las compensaciones se fijará de forma anticipada para toda la duración del contrato o del régimen de compensación. Sin embargo, tales contratos y regímenes podrán incluir procedimientos destinados a ajustar la cuantía de la compensación con arreglo a factores o circunstancias determinados de antemano. En todo caso, la cuantía de las compensaciones no variará durante un periodo de al menos un año.

La compensación derivada del cumplimiento de obligaciones de servicio público sólo podrá tener lugar cuando al operador en cuestión, considerando sus propios intereses comerciales, le resultase imposible, en ausencia de dicha compensación, cumplir esas obligaciones o no las cumpliera en el mismo grado o bajo las mismas condiciones.

ANEXO II

**~~Países cuyos operadores, de conformidad con el artículo 18, serán tratados como
empresas comunitarias a efectos del presente Reglamento~~**

~~Bulgaria, República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumanía,
Eslovaquia y Eslovenia.~~