

II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMITÉ DE LAS REGIONES

63º PLENO CELEBRADO LOS DÍAS 15 Y 16 DE FEBRERO DE 2006

Dictamen del Comité de las Regiones sobre la «Propuesta revisada de Reglamento del Consejo y del Parlamento Europeo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera»

(2006/C 192/01)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

VISTA la propuesta revisada de Reglamento del Consejo y del Parlamento Europeo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera COM(2005) 319 final — 2000/0212 (COD);

VISTA la decisión del Consejo de 27 de septiembre de 2005 de consultarle sobre este asunto, en virtud de los artículos 265, apartado 1, y 71 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea;

VISTA la decisión de su Presidente de 23 de marzo de 2005 de encargar a la Comisión de Política de Cohesión Territorial la elaboración de un dictamen sobre este asunto;

VISTO 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 navegable, modificado por última vez por el Reglamento (CEE) nº 1893/91;

VISTA la propuesta de Reglamento COM(2000) 7 final, modificada por la COM(2002) 107 final, 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;

VISTO su Dictamen sobre la «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» CDR 292/2000fin⁽¹⁾, COM(2000) 7 final — 2000/0212 (COD);

VISTA la Sentencia del Tribunal de Justicia C-280/00, de 24 de julio de 2003, en el asunto Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH y la Sentencia del Tribunal de Justicia C-26/03, de 11 de enero de 2005, en el asunto Stadt Halle, RPL Recyclingpark Lochau GmbH contra Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna;

VISTO el proyecto de Dictamen (CDR 255/2005 rev.1) aprobado el 2 de diciembre de 2005 por la Comisión de Política de Cohesión Territorial sobre este asunto (ponente: **Bernard SOULAGE**, Vicepresidente primero del Consejo Regional de Ródano-Alpes (FR/PSE));

ha aprobado en su 63º Pleno celebrado los días 15 y 16 de febrero de 2006 (sesión del 16 de febrero) el presente Dictamen.

⁽¹⁾ DO C 253, de 12.9.2001, p. 9.

I. Observaciones generales

El Comité de las Regiones

considera que el transporte colectivo se verá favorecido por la uniformización de las condiciones de competencia y la **reducción de la inseguridad jurídica**;

estima que una armonización y una clarificación de las condiciones de competencia en la prestación de los servicios de transporte colectivo son necesarias para garantizar una mayor **transparencia en las obligaciones de servicio público** y en la remuneración de las prestaciones.

1. En lo que se refiere a la contractualización de las OSP:

1.1 **aprueba** el reconocimiento de la especificidad de las ayudas públicas de apoyo a la prestación de **servicios económicos de interés general** y la definición de contratos de servicio público que clarifiquen los derechos y obligaciones de cada una de las partes;

1.2 **se felicita** por la neutralidad del Reglamento en lo que se refiere a los **objetivos sociales y territoriales** que persigue cada autoridad competente;

1.3 **se muestra favorable** a la lógica contractual, que reconoce el papel de las OSP para responder a objetivos de cohesión social y territorial. Los **contratos de servicio público** permiten caracterizar de manera transparente las OSP y sus costes.

2. En lo que se refiere a la organización de los servicios:

2.1 **valora positivamente** que, respetando el **principio de subsidiariedad**, la propuesta de Reglamento ofrezca a los entes territoriales los márgenes de flexibilidad necesarios para responder lo mejor posible a la especificidad o a la complejidad de las necesidades locales de servicio público de transporte, en relación con los objetivos de cohesión social y territorial de los entes;

2.2 **recuerda** su adhesión al **principio de libre administración** de los entes locales, reconociéndoles el derecho a elegir de manera soberana el modo de gestión de sus servicios de transporte colectivo, de conformidad con la mayoría de las legislaciones de los Estados miembros;

2.3 **se congratula** de la **libertad de elección del modo de gestión** por las autoridades competentes, que va en el sentido de tener en cuenta la diversidad de las necesidades locales y la variedad de las condiciones de producción;

2.4 **se muestra favorable** en principio a la norma de la **limitación geográfica** para los operadores internos (art. 5.2), que va a permitir apartar la mayoría de las sospechas de ayudas «incompatibles», preservando el recurso a un operador interno. **Considera** que el principio de limitación no prejuzga la posibilidad de que un ente territorial garantice la continuidad de determinados servicios de transportes más allá de las fronteras administrativas;

2.5 **reitera** su posición favorable a la apertura de los mercados del sector de los transportes públicos locales, con arreglo a los principios de una **«competencia regulada»**, que reafirma el requisito de dar respuesta a las necesidades de los miembros más vulnerables de la sociedad, los habitantes de los barrios menos favorecidos en busca de empleo, sin dejar al mismo tiempo de ser sostenible desde el punto de vista medioambiental;

2.6 **muestra su satisfacción** por el reconocimiento de la **responsabilidad de las autoridades competentes** en lo que se refiere a la organización contractual de la prestación de los servicios. Las autoridades competentes podrán optar por recurrir a uno o varios contratos para la explotación de los servicios de transporte, y tienen libertad en la distribución de los riesgos;

2.7 **se felicita** por los márgenes de **flexibilidad** en el recurso a la licitación: el contrato de servicio público podrá dar lugar a negociaciones (art. 5.3) o ser sustituido por una adjudicación directa en caso de interrupción de los servicios (art. 5.5);

2.8 **muestra su sorpresa** por que los transportes urbanos **fluviales o marítimos** hayan quedado excluidos de esta nueva propuesta de Reglamento. El CDR lamenta que la propuesta de Reglamento no se aplique también a los servicios de transporte público efectuados por vía navegable, puesto que estos servicios están integrados en la red de transporte público local.

3. En lo que se refiere a los prestadores de servicios de transporte:

3.1 **constata** que el Reglamento no limita la **iniciativa privada** en los mercados de transporte de viajeros desregulados en el ámbito nacional (sin derechos exclusivos y sin compensaciones);

3.2 **considera** que el Reglamento está destinado a evitar la formación de nuevas posiciones de monopolio en el transporte público local, y a no excluir a las **PYME** del mercado;

3.3 **se muestra satisfecho** por el equilibrio propuesto en la **relación de fuerzas** entre las autoridades competentes y las grandes empresas de transporte. Para garantizar un tráfico local adecuado y eficaz es importante que las regiones ejerzan una influencia de peso en la planificación y organización de los transportes públicos. A su vez, el incremento de los desplazamientos diarios al trabajo entre localidades diferentes requiere una excelente coordinación de las ofertas públicas nacionales y regionales en materia de transporte público;

3.4 **se muestra favorable** a la exclusión de los **transportes ferroviarios regionales** y de largo recorrido de las disposiciones del artículo 5 del Reglamento;

3.5 **se plantea interrogantes** sobre la aplicación de las normas propuestas para **evaluar una compensación justa (fair)** de las OSP. La dificultad (e incluso imposibilidad) de esta evaluación podría convertirse en fuente de inseguridad jurídica;

3.6 **observa** que no está previsto **ningún tipo de organización de las adjudicaciones directas en el transporte ferroviario regional** o de largo recorrido. Algunas empresas van a operar al mismo tiempo «adjudicaciones directas» en el transporte regional y de largo recorrido y presentar su candidatura a licitaciones. Sería conveniente estar atentos a posibles distorsiones de la competencia.

4. En lo que se refiere a la forma del texto:

4.1 **muestra su sorpresa** por que en ningún momento la Comisión justifique su opción por el instrumento de integración comunitario más vinculante, el reglamento;

4.2 **constata** que, debido a la gran diversidad de situaciones en los Estados miembros, el proyecto de Reglamento propone **definiciones a veces imprecisas**, pero confía a los Estados miembros la responsabilidad de precisarlas en sus territorios respectivos. Este es el caso particular de la definición del territorio urbano (art. 2(m)), para el cual las zonas de necesidad de transporte sólo coinciden raras veces con los perímetros de competencia institucional.

II. Recomendaciones

Enmiendas

Recomendación 1

Artículo 1.2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
2. El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera, a excepción de los servicios que se exploten esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística.	2. El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera , a excepción de los servicios que se exploten esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística.

Exposición de motivos

En lo que se refiere al ámbito de aplicación del Reglamento, el CDR lamenta el enfoque modal del proyecto de Reglamento, que tiende a subestimar la importancia del desarrollo de la **intermodalidad** en las políticas locales integradas de desplazamiento. El CDR desea que se tomen en consideración los retos de la intermodalidad, para que se incite a las entidades territoriales a contractualizar las obligaciones de servicio público en sistemas multimodales (metro, tranvía, autobús, funicular, vías navegables, aparcamiento, alquiler de bicicletas, alquiler de coches, estación multimodal, sistemas de información...)

Recomendación 2

Artículo 2 (j): Definiciones

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
(j) «operador interno»: entidad jurídicamente independiente sobre la que la autoridad competente ejerce un control absoluto y análogo al que ejerce sobre sus propios servicios. Para determinar la existencia de ese control, habrán de tenerse en cuenta factores como el nivel de presencia en los órganos de administración, dirección o supervisión, las especificaciones correspondientes en los estatutos, la propiedad, la influencia y control efectivos de las decisiones estratégicas y las decisiones aisladas de gestión;	(j) «operador interno»: entidad jurídicamente independiente sobre la que la autoridad competente ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios. Para determinar la existencia de ese control, habrán de tenerse en cuenta factores como el nivel de presencia en los órganos de administración, dirección o supervisión, las especificaciones correspondientes en los estatutos, la propiedad, la influencia y control efectivos de las decisiones estratégicas y las decisiones aisladas de gestión. <u>La calidad de operador interno excluye toda participación de una empresa privada en el capital del prestador de más del 33%. La adjudicación directa al operador interno también será posible cuando, a diferencia de lo dispuesto en el artículo 2 (j), el operador interno, con objeto de llevar a cabo una reestructuración, inicie una cooperación con una empresa externa no sujeta a ningún tipo de control por parte de las autoridades. En este caso, una vez concluido el contrato adjudicado directamente, el operador interno no podrá volver a ser objeto de una nueva adjudicación directa.</u>

Exposición de motivos

En lo que se refiere a la definición de los operadores internos, el CDR solicita una mayor precisión en la definición de los mismos, así como normas que definan el control de la entidad territorial sobre dicho operador.

La recomendación inicial significa de hecho alinearse con la jurisprudencia de la sentencia del TJCE de 11 de enero de 2005 Stadt Halle (Asunto C-26/03), que en su artículo 49 dispone lo siguiente: «*La participación, aunque sea minoritaria, de una empresa privada en el capital de una sociedad en la que participa asimismo la entidad adjudicadora de que se trata excluye en cualquier caso que dicha entidad adjudicadora pueda ejercer sobre esta sociedad un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios*».

La sentencia Stadt Halle significa claramente que la participación de cualquier operador privado, independientemente de su nivel de implicación, en una empresa pública local o regional exige la aplicación de las normas comunitarias en materia de adjudicación de contratos públicos, cuyas obligaciones administrativas son sumamente onerosas. Esto significa también, en realidad, poner en cuestión la neutralidad en relación con la propiedad, consagrada por el artículo 295 TCE, así como una restricción del margen de acción para las asociaciones público-privadas (APP). La sentencia Stadt Halle plantea más problemas a las empresas de economía mixta de los que resuelve.

Por consiguiente, el CDR insta al legislador europeo a no aceptar que la jurisprudencia comunitaria dicte la legislación comunitaria y a proponer un umbral máximo por debajo del cual se considere que la autoridad competente ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios, y por lo tanto quedaría dispensada de recurrir a una licitación.

La propuesta de Reglamento sirve para crear un mercado de competencia regulada en la Unión Europea. Ello presupone la existencia de empresas que funcionen bien, públicas o privadas. Las normas sobre ayudas del Tratado CE se establecieron para impedir que las autoridades públicas falseen la competencia con fondos públicos a fin de favorecer a determinadas empresas. Sin embargo, no deben utilizarse para expulsar a las empresas públicas del mercado. A fin de que las empresas públicas de transporte puedan prepararse para la apertura del mercado, es necesario adoptar disposiciones transitorias; de no ser así, debido a las cargas vinculadas a las obligaciones de servicio público contraídas en el pasado (por ejemplo salarios negociados colectivamente, oferta de servicios en épocas de debilidad de la demanda y para determinados grupos de población) se verían perjudicadas en relación con las empresas privadas. Por consiguiente, debería concederse a las empresas públicas un período de transición determinado a fin de que mejoren su capacidad competitiva mediante la participación de capital privado, sin que ello lleve automáticamente, en el período de transición, a una obligación de licitación. De otro modo, a las empresas públicas no les quedaría otro remedio que privatizarse obligatoriamente o renunciar a mejorar la eficiencia de sus estructuras.

Recomendación 3

Artículo 2 (m): Definiciones

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
... (m) «transporte regional o de largo recorrido»: todo servicio de transporte que no responde a las necesidades de transporte de un centro urbano o una aglomeración, o de conexión entre una aglomeración y sus suburbios.	... (m) «transporte regional o de largo recorrido»: todo servicio de transporte que no responde a las necesidades de transporte de un centro urbano o una aglomeración, o de conexión entre una aglomeración y sus suburbios sea un servicio específicamente urbano o suburbano.

Exposición de motivos

En lo que se refiere a la excepción del artículo 5.6, sería lamentable que se estableciera una inseguridad jurídica en este ámbito, basada en interpretaciones divergentes. El CDR propone, para mejorar la definición de los servicios de transporte regional o de largo recorrido, o bien que se precise en el texto que los Estados miembros deberán definir ellos mismos los servicios correspondientes al artículo 2(m), o bien optar por una definición que incluya conceptos jurídicamente comprobados. En esta última hipótesis, el CDR

propone que se sustituya la definición en términos de necesidades geográficas («aglomeración», «centro urbano», «suburbios») por una definición en términos de servicios que sea coherente con los «paquetes ferroviarios». Las directivas 2001/13 (art. 1.2b) y 2001/14 (art. 1.3b) designan a este respecto los «servicios urbanos y suburbanos de transporte de viajeros». Cabe observar que también se utiliza una tipología en términos de servicios desde 1991 en el Reglamento 1191/69 (art. 1.1 modificado por 1893/91).

Recomendación 4

En lo que se refiere a los proyectos para los cuales son aplicables las directivas sobre los contratos públicos, el Comité de las Regiones:

- **Pide** que, de conformidad con el principio de la norma jurídica más específica (*lex specialis*), se establezca una regla de prioridad clara para las disposiciones de la propuesta de Reglamento respecto de las normas de las directivas sobre los contratos públicos;
- **Expresa su deseo** de que los contratos de **concesión** sean objeto de disposiciones precisas en el presente Reglamento, clarificando su régimen en relación con las directivas sobre los contratos públicos (93/37 y 2004/18).
- **Pide** que el caso de los contratos «BOT» (*Built Operate and Transfer*) se trate de manera más explícita que en los artículos 5.1 y 8.1. El Reglamento debe clarificar por completo las condiciones legales, en aquellos casos en que un derecho exclusivo (o una compensación) vaya asociado a la construcción de infraestructura pesada.

Recomendación 5

Artículo 4.6

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
6. En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo original si el operador aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte objeto del contrato de servicio público y que estén exclusivamente relacionados con éstos.	6. En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo original si el operador aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte objeto del contrato de servicio público y que estén exclusivamente relacionados con éstos. <u>Las inversiones materiales o inmateriales no podrán justificar una prolongación de la duración del contrato cuando exista un mercado secundario o cuando su valor residual al término del contrato no plantee dificultades de estimación.</u>

Exposición de motivos

La excepción del artículo 4.6 sobre la amortización de los activos no debe frenar la dinámica de competencia prolongando la duración de los contratos sin justificaciones económicas sólidas.

Recomendación 6

Artículo 4 (añádase un nuevo punto)

Enmienda del CDR
4.8 Los apartados 5 y 6 del presente artículo no se aplicarán cuando sean aplicables las directivas sobre la adjudicación de contratos públicos. <u>En estos casos, la duración máxima del contrato de servicio público quedará fijada en 30 años a partir de la fecha efectiva de inicio de las obras.</u>

Exposición de motivos

El CDR propone que el caso de las concesiones de obras y de explotación sea objeto de un artículo específico, en la medida en que la duración de la explotación es un parámetro fundamental del equilibrio económico del proyecto. En este caso deberá establecerse una excepción a la duración máxima de 22,5 años prevista por la propuesta de Reglamento.

Recomendación 7

Artículo 5.4

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
4. Las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público cuyo valor anual medio se haya estimado en menos de un millón de euros o que tengan por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios de transporte.	4. Las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público cuyo valor anual medio <u>por empresa</u> se haya estimado en menos de un millón <u>y medio</u> de euros o que tengan por objeto la prestación anual de menos de 300 000 <u>500 000</u> kilómetros de servicios de transporte.

Exposición de motivos

El CDR propone que se prohíba de manera explícita la adjudicación directa por una autoridad competente de varios contratos con un único prestador cuando el importe global de los contratos supere el límite fijado en el artículo 5.4. Este artículo no deberá utilizarse para eludir la obligación de licitación, sino para no infligir los costes de transacción de una licitación cuando el servicio delegado sea de «pequeñas dimensiones», o cuando la autoridad competente sustituya las presiones de competencia de la licitación por una comparación entre los distintos «pequeños operadores» que operan en su territorio. Por otra parte, el CDR sugiere que la fijación de los límites sea efectuada por cada Estado miembro, en función de las condiciones económicas nacionales.

Recomendación 8

Artículos 8.2 y 8.3

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
2. Todas y cada una de las autoridades competentes velarán por que: a) al menos la mitad, en valor, de sus contratos de servicio público de transporte por autobús o autocar se adjudique de conformidad con el presente Reglamento en un plazo de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo, y b) la totalidad de sus contratos de servicio público de transporte por autobús o autocar se adjudique de conformidad con el presente Reglamento en un plazo de ocho años a partir de la entrada en vigor del mismo.	2. Todas y cada una de las autoridades competentes velarán por que: a) <u>Los al menos la mitad, en valor, de sus</u> Los al menos la mitad, en valor, de sus contratos de servicio público de transporte por autobús o autocar se adjudique de conformidad con <u>sean conformes al artículo 4 del presente Reglamento</u> en un plazo de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo, y b) la totalidad de sus contratos de servicio público de transporte por autobús o autocar se adjudique de conformidad con el <u>artículo 5 del</u> presente Reglamento en un plazo de ocho años a partir de la entrada en vigor del mismo.
3. Todas y cada una de las autoridades competentes velarán por que: a) al menos la mitad, en valor, de sus contratos de servicio público de transporte por ferrocarril se adjudique de conformidad con el presente Reglamento en un plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo, y b) la totalidad de sus contratos de servicio público de transporte por ferrocarril se adjudique de conformidad con el presente Reglamento en un plazo de diez años a partir de la entrada en vigor del mismo.	3. Todas y cada una de las autoridades competentes velarán por que: a) <u>Los al menos la mitad, en valor, de sus</u> Los al menos la mitad, en valor, de sus contratos de servicio público de transporte por ferrocarril se adjudique de conformidad con <u>sean conformes al artículo 4 del presente Reglamento</u> en un plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo, y b) la totalidad de sus contratos de servicio público de transporte por ferrocarril se adjudique de conformidad con el <u>artículo 5 del</u> presente Reglamento en un plazo de diez años a partir de la entrada en vigor del mismo.

Exposición de motivos

En su redacción actual, ambos apartados conllevarán importantes dificultades para las autoridades competentes que deseen permitir la explotación de su red por un operador único. En menos de 4 o 5 años, les resultaría necesario proceder a la elaboración de un contrato de servicio público y organizar la licitación.

Recomendación 9

Artículo 8.5

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
5. En lo que respecta a la aplicación de los apartados 2, 3 y 4, no se tendrán en cuenta los contratos de servicio público adjudicados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento mediante un procedimiento de licitación equitativo, siempre y cuando se trate de un periodo limitado y comparable a los contemplados en el artículo 4, apartado 5, del presente Reglamento. Dichos contratos podrán continuar hasta su vencimiento.	5. En lo que respecta a la aplicación de los apartados 2, 3 y 4, no se tendrán en cuenta los contratos de servicio público adjudicados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento mediante un procedimiento de licitación equitativo , siempre y cuando se trate de un periodo limitado y comparable a los contemplados en el artículo 4, apartado 5 , del presente Reglamento. Dichos contratos podrán continuar hasta su vencimiento.

Exposición de motivos

En lo que se refiere al período transitorio, los contratos celebrados antes de la entrada en vigor del Reglamento y cuyo vencimiento se produzca antes de que finalice la aplicación del Reglamento deberían mantenerse hasta su vencimiento a fin de evitar procedimientos jurídicos para compensar el perjuicio sufrido.

Recomendación 10

Artículo 8.6 (suprímase)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Durante la segunda mitad de los períodos de transición contemplados en los apartados 2 y 3, las autoridades competentes podrán excluir de la participación en los procedimientos de adjudicación de contratos mediante licitación a los operadores que no puedan aportar la prueba de que el valor de los servicios de transporte por los que disfruten de una compensación o derecho exclusivo otorgado con arreglo al presente Reglamento represente al menos la mitad del valor de todos los servicios de transporte público por los disfruten de una compensación o derecho exclusivo. A efectos de la aplicación de este criterio, no se tendrán en cuenta los contratos adjudicados por medida de emergencia a que se refiere el artículo 5, apartado 5. Cuando las autoridades competentes recurran a esta posibilidad, lo harán de forma no discriminatoria, excluirán a todos los operadores potenciales que cumplan ese criterio e informarán a los operadores potenciales de su decisión al inicio del procedimiento de adjudicación de los contratos de servicio público. Además, comunicarán a la Comisión su intención de aplicar esta disposición al menos dos meses antes de la publicación de la licitación.	Durante la segunda mitad de los períodos de transición contemplados en los apartados 2 y 3, las autoridades competentes podrán excluir de la participación en los procedimientos de adjudicación de contratos mediante licitación a los operadores que no puedan aportar la prueba de que el valor de los servicios de transporte por los que disfruten de una compensación o derecho exclusivo otorgado con arreglo al presente Reglamento represente al menos la mitad del valor de todos los servicios de transporte público por los disfruten de una compensación o derecho exclusivo. A efectos de la aplicación de este criterio, no se tendrán en cuenta los contratos adjudicados por medida de emergencia a que se refiere el artículo 5, apartado 5. Cuando las autoridades competentes recurran a esta posibilidad, lo harán de forma no discriminatoria, excluirán a todos los operadores potenciales que cumplan ese criterio e informarán a los operadores potenciales de su decisión al inicio del procedimiento de adjudicación de los contratos de servicio público. Además, comunicarán a la Comisión su intención de aplicar esta disposición al menos dos meses antes de la publicación de la licitación.

Exposición de motivos

Este artículo es especialmente ambiguo y conlleva riesgos de discriminación y de contenciosos.

Bruselas, 16 de febrero de 2006.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Michel DELEBARRE