

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 70 E

50º año

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

27 de marzo de 2007

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	III <i>Actos preparatorios</i>	
	Consejo	
2007/C 70 E/01	Posición Común (CE) nº 2/2007, de 11 de diciembre de 2006, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo	1
2007/C 70 E/02	Posición Común (CE) nº 3/2007, de 11 de diciembre de 2006, probada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002 ⁽¹⁾	21



(¹) Texto pertinente a efectos del EEE

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 2/2007

aprobada por el Consejo el 11 de diciembre de 2006

con vistas a la adopción del Reglamento (CE) nº .../2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo

(2007/C 70 E/01)

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 Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 16 del Tratado confirma el lugar de los servicios de interés económico general entre los valores comunes de la Unión.
- (2) El artículo 86, apartado 2, del Tratado dispone que las empresas responsables de la gestión de servicios de interés económico general quedan sometidas a las normas del Tratado, especialmente las de competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no les impida, de hecho o de Derecho, el cumplimiento de su misión específica.
- (3) El artículo 73 del Tratado constituye una *lex specialis* respecto del artículo 86, apartado 2, pues establece normas aplicables a las compensaciones de las obligaciones de servicio público en el sector de los transportes terrestres.

- (4) Los objetivos principales del Libro Blanco de la Comisión, de 12 de septiembre de 2001, titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», son garantizar servicios de transportes de viajeros seguros, eficaces y de calidad mediante una competencia regulada que asegure asimismo la transparencia y las buenas prestaciones de los servicios de transporte público de viajeros, teniendo especialmente en cuenta los factores sociales y ambientales y la ordenación territorial o la necesidad de ofrecer determinadas condiciones tarifarias a ciertas categorías de viajeros, como los pensionistas, y de eliminar las disparidades entre empresas de transporte de los distintos Estados miembros que, por su naturaleza, puedan falsear considerablemente las condiciones de competencia.

- (5) Actualmente, numerosos servicios de transporte terrestre de viajeros que constituyen una necesidad en términos de interés económico general no presentan posibilidades de explotación comercial. Las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener la facultad de intervenir para asegurar la prestación de esos servicios. Entre los mecanismos que pueden utilizar con ese fin se encuentran: la adjudicación de derechos exclusivos a los operadores de servicio público, la concesión de una compensación financiera a los mismos y el establecimiento de reglas generales de explotación de los transportes públicos aplicables a todos los operadores. Si los Estados miembros, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento, optan por excluir determinadas normas generales de su ámbito de aplicación, se debe aplicar el régimen de ayudas estatales.

- (6) Numerosos Estados miembros han promulgado leyes sobre la concesión de derechos exclusivos y la adjudicación de contratos de servicio público para al menos una parte de su mercado de transporte público, mediante procedimientos de licitación transparentes et equitativos. Ello ha incrementado considerablemente los intercambios entre Estados miembros y varios operadores de servicio público prestan hoy en día servicios de transporte

⁽¹⁾ DO C 195 de 18.8.2006, p. 20.⁽²⁾ DO C 192 de 16.8.2006, p. 1.⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de noviembre de 2001 (DO C 140 E de 13.6.2002, p. 262), Posición Común del Consejo de 11 de diciembre de 2006 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

público de viajeros en más de un Estado miembro. No obstante, la evolución de las legislaciones nacionales ha conducido a la aplicación de procedimientos dispares y ha creado una situación de inseguridad jurídica en lo que respecta a los derechos de los operadores de servicio público y las obligaciones de las autoridades competentes. El Reglamento (CEE) n° 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 ⁽¹⁾, no trata del modo en que deben adjudicarse en la Comunidad los contratos de servicio público ni, en particular, de las circunstancias en que estos deben someterse a licitación. Procede por lo tanto actualizar el marco jurídico comunitario.

- (7) Los estudios realizados y la experiencia adquirida por los Estados miembros cuyo sector de los transportes públicos está abierto desde hace ya varios años a la competencia muestran que, con las cláusulas de salvaguardia oportunas, la introducción de una competencia regulada entre operadores permite conseguir servicios más atractivos, innovadores y baratos, sin impedir a los operadores de servicio público la prosecución de las misiones específicas que les hayan sido confiadas. Esa línea de actuación contó con el apoyo del Consejo Europeo en el contexto del proceso de Lisboa, de 28 de marzo de 2000, en el que se solicitaba a la Comisión, al Consejo y a los Estados miembros que, dentro de los límites de sus competencias respectivas, «aceleren la liberalización en áreas como [...] el transporte».
- (8) Debe permitirse a los mercados del transporte de viajeros que están liberalizados y en los que no hay derechos exclusivos mantener sus características y su modo de funcionamiento en la medida en que sean compatibles con las exigencias del Tratado.
- (9) A fin de organizar su servicio de transporte público de viajeros de la manera más adecuada a las necesidades de los ciudadanos, todas las autoridades competentes deben poder elegir libremente su operador de servicio público teniendo en cuenta los intereses de la pequeña y mediana empresa, en las condiciones previstas por el presente Reglamento. Para garantizar la aplicación de los principios de transparencia, igualdad de trato de los operadores en competencia y proporcionalidad, es indispensable, cuando se otorguen compensaciones o derechos exclusivos, definir en un contrato de servicio público entre la autoridad competente y el operador de servicio público elegido tanto la naturaleza de las obligaciones de servicio público como la retribución acordada. La forma o la calificación de ese contrato pueden variar en función de los sistemas jurídicos de los Estados miembros.
- (10) Contrariamente al Reglamento (CEE) n° 1191/69, cuyo ámbito de aplicación se extiende a los servicios de transporte público de viajeros por vía navegable, no se considera oportuno regular en el presente Reglamento la adjudicación de los contratos de servicio público en ese sector específico. La organización de los servicios de transporte público de viajeros por vía navegable queda por lo tanto sujeta al cumplimiento de los principios generales del Tratado, a no ser que los Estados miembros opten por

aplicar el presente Reglamento a este sector específico. Las disposiciones del presente Reglamento no deben suponer un impedimento a la integración de los servicios de vías navegables interiores dentro de una red ampliada de transportes públicos de viajeros urbana, suburbana o regional.

- (11) En contra del Reglamento (CEE) n° 1191/69, cuyo ámbito de aplicación abarcaba los servicios de transporte de mercancías, no se considera aconsejable que el presente Reglamento cubra la adjudicación de contratos de servicio público en ese sector concreto. A los tres años de la entrada en vigor del presente Reglamento, la organización de los servicios de transporte de mercancías debería ajustarse, por tanto, a los principios generales del Tratado.
- (12) Desde el punto de vista del Derecho comunitario, es irrelevante que dichos servicios públicos de transporte sean explotados por empresas públicas o privadas. El presente Reglamento se fundamenta en los principios de neutralidad en lo que respecta al régimen de la propiedad indicado en el artículo 295 del Tratado, de libertad de los Estados miembros para definir los servicios de interés económico general recogido en el artículo 16 del Tratado y en los de subsidiariedad y proporcionalidad consagrados en el artículo 5 del Tratado.
- (13) Algunos servicios, a menudo vinculados a una infraestructura específica, se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Habida cuenta de que esas operaciones tienen un objetivo ajeno a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, no deben quedar sujetas a las reglas y procedimientos aplicables a las exigencias de servicio público.
- (14) Cuando las autoridades competentes sean responsables de la organización de la red de transporte público, esa organización puede incluir, además de la ejecución efectiva del servicio de transporte, toda una serie de actividades y funciones que las autoridades competentes deben tener la libertad de realizar por sí mismas o de confiar, total o parcialmente, a un tercero.
- (15) Los contratos de larga duración pueden conducir al cierre del mercado durante un período más largo de lo necesario, reduciendo de esa forma los efectos beneficiosos de la presión de la competencia. Con el fin de distorsionar lo menos posible el juego de la competencia y mantener al mismo tiempo la calidad de los servicios, los contratos de servicio público deben ser de duración limitada. Es, no obstante, necesario establecer la posibilidad de ampliar contratos de servicios públicos a un máximo de la mitad de su duración inicial cuando el operador de servicio público deba invertir en activos con un período de amortización excepcional y, debido a sus características y restricciones especiales, en el caso de regiones ultraperiféricas, tal y como se detalla en el artículo 299 del Tratado. Además, podría plantearse la posibilidad de una mayor ampliación del contrato en caso de que el operador de servicios públicos haya hecho inversiones en infraestructura o en material rodante y vehículos que se consideren excepcionales en el sentido de que, para ambos conceptos, se hayan empleado elevadas sumas para su financiación, y siempre que el contrato se haya adjudicado tras un procedimiento de licitación equitativo.

⁽¹⁾ DO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n° 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

- (16) Cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo, 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 actividad⁽¹⁾. Dicha Directiva no impide que los Estados miembros salvaguarden las condiciones de traspaso de otros derechos de sus empleados distintos de los cubiertos por la Directiva 2001/23/CE, teniendo para ello en cuenta, si procede, las normas sociales establecidas en la legislación, las normativas o las disposiciones administrativas nacionales o los convenios colectivos o acuerdos celebrados entre los interlocutores sociales.
- (17) De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las autoridades competentes son libres de establecer normas de calidad para las obligaciones de servicio público, por ejemplo respecto de las condiciones mínimas de funcionamiento, los derechos de los viajeros, las necesidades de las personas con movilidad reducida o la protección medioambiental.
- (18) Con sujeción a las disposiciones correspondientes de la legislación nacional, cualquier entidad local o, en ausencia de la misma, cualquier autoridad nacional puede optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros en su territorio, o bien por confiarlos sin licitación a un operador interno. No obstante, esta capacidad de autoprestación debe estar sujeta a un marco reglamentario estricto con el fin de garantizar la equidad en las condiciones de competencia. La autoridad competente o el grupo de autoridades que presten servicios públicos de transporte de viajeros colectivamente o mediante sus miembros, deben ejercer el control necesario. Además, estará prohibido que una autoridad competente que preste su propio servicio de transporte o su operador interno participen en procedimientos de licitación competitivos organizados fuera del territorio de esa autoridad. La autoridad que controle al operador interno debe también poder prohibir a ese operador tomar parte en licitaciones competitivas organizadas dentro de su territorio. Las restricciones aplicadas a las actividades de un operador interno no afectan a con la posibilidad de adjudicar directamente contratos de servicio público cuando sean de transporte por ferrocarril, con excepción de otros modos ferroviarios como el metro o los tranvías. Además, la adjudicación directa de contratos de servicios públicos del ferrocarril convencional no excluye la posibilidad de las autoridades competentes de adjudicar al operador interno contratos de servicios de transporte público de viajeros en otros modos ferroviarios, como el metro y el tranvía.
- (19) La subcontratación puede contribuir a un transporte público de viajeros más eficaz y permite la participación de otras empresas distintas del operador de servicio público al que se otorgó el contrato de servicio público. No obstante, con miras a la mejor utilización de los recursos públicos, las autoridades competentes deben poder determinar las modalidades de la subcontratación de sus servicios de transporte público de viajeros, en particular en el caso de los servicios prestados por un operador interno. Además, no debe impedirse a un subcontratista participar en licitaciones en el territorio de ninguna autoridad competente. La selección de un subcontratista por parte de la autoridad competente o de su operador interno debe realizarse con arreglo al Derecho comunitario.
- (20) Cuando una autoridad pública decide confiar una misión de servicio de interés general a un tercero, debe elegir el operador de servicio público en cumplimiento del Derecho comunitario sobre contratación pública y concesiones, conforme a lo establecido en los artículos 43 a 49 del Tratado y a los principios de transparencia e igualdad de trato. En particular, las disposiciones del presente Reglamento deben aplicarse sin perjuicio de las obligaciones impuestas a las autoridades públicas con arreglo a las directivas de contratación pública cuando los contratos de servicio público entren en su ámbito de aplicación.
- (21) Algunas licitaciones obligan a las autoridades competentes a definir y describir sistemas complejos. Esas autoridades deben estar por lo tanto facultadas, cuando adjudiquen contratos en esos casos, para negociar los detalles con una parte o la totalidad de los operadores de servicio público potenciales tras la presentación de las ofertas.
- (22) Las licitaciones para la adjudicación de los contratos de servicio público no deben ser obligatorias cuando el contrato tenga por objeto módicos importes o distancias. A este respecto, cantidades o distancias superiores deben permitir a las autoridades competentes tener en cuenta el especial interés de las PYME. No debe permitirse a las autoridades competentes dividir los contratos ni las redes para evitar la presentación a las licitaciones.
- (23) Cuando haya algún riesgo de interrupción de la prestación de servicios, las autoridades competentes deben estar facultadas para establecer medidas de emergencia a corto plazo en espera de la adjudicación de un nuevo contrato de servicio público que esté en consonancia con todas las condiciones para la concesión que establece el presente Reglamento.
- (24) El transporte público de pasajeros por ferrocarril presenta problemas específicos relacionados con la importancia de las inversiones y el coste de la infraestructura. En marzo de 2004, la Comisión presentó una propuesta de modificación de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios⁽²⁾, para garantizar a cualquier empresa ferroviaria comunitaria el acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros a los fines de la explotación de servicios internacionales de viajeros. El objetivo del presente Reglamento es establecer un marco jurídico para la compensación o los derechos exclusivos para los contratos de servicio público, y no una mayor apertura del mercado para los servicios ferroviarios.

(1) DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

(2) DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 164 de 30.4.2004, p. 164).

- (25) En el caso de los servicios públicos, el presente Reglamento permite que cada autoridad competente escoja, en el ámbito de un contrato de servicio público, su operador de servicio público de transporte de pasajeros. Atendiendo a la diversidad de organización territorial de los Estados miembros en esta materia, se justifica permitir que las autoridades competentes adjudiquen directamente los contratos de servicio público de transporte por ferrocarril.
- (26) La compensación concedida por las autoridades competentes para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público debe calcularse de un modo tal que no sea excesiva. Cuando una autoridad competente proponga adjudicar un contrato de servicio público sin licitación, debe también respetar una serie de normas detalladas que aseguren que el importe de las compensaciones es adecuado y reflejen el afán de otorgar eficacia y calidad a los servicios.
- (27) Si tienen debidamente en cuenta en el esquema de cálculo recogido en el anexo cualquier incidencia del cumplimiento de las obligaciones de servicio público en la demanda de servicios de transporte público de viajeros, la autoridad competente y el operador del servicio público pueden demostrar que se ha evitado la compensación excesiva.
- (28) Con vistas a la adjudicación de los contratos de servicio público, a excepción de las medidas de emergencia y de los contratos relativos a la prestación de distancias reducidas, las autoridades competentes deben adoptar las medidas publicitarias necesarias y notificarlas, al menos con un año de antelación, del hecho de que se proponen adjudicar tales contratos para que los operadores potenciales dispongan del tiempo necesario para reaccionar.
- (29) Los contratos de servicio público adjudicados directamente deben estar sujetos a una mayor transparencia.
- (30) Habida cuenta de que las autoridades competentes y los operadores necesitan un período de adaptación a las disposiciones del presente Reglamento, procede establecer regímenes transitorios. Con vistas a una adjudicación progresiva de los contratos de servicio público en consonancia con lo dispuesto en el presente Reglamento, los Estados miembros facilitarán a la Comisión informes de evaluación a los seis meses a partir del final de la primera mitad del período transitorio. La Comisión puede proponer las medidas adecuadas sobre la base de dichos informes.
- (31) Durante el período transitorio, es posible que las autoridades competentes apliquen las disposiciones del presente Reglamento en distintos momentos. Es posible por lo tanto que, durante ese período, los operadores de servicios públicos procedentes de mercados aún no sujetos a dichas disposiciones liciten para la obtención de contratos de servicios públicos en los mercados que se abran con mayor rapidez a la competencia regulada. Para prevenir, mediante una actuación proporcionada, todo desequilibrio en la apertura del mercado de transportes públicos, las autoridades competentes deben tener la facultad de rechazar en la segunda mitad del período transitorio, las ofertas presentadas por aquellas empresas en las que más de la mitad del valor de los servicios de transporte público que presten no se adjudique de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, a condición de que no se produzcan discriminaciones y de que la decisión oportuna se haya tomado de forma previa a la licitación.
- (32) En los considerandos 87 a 95 de su sentencia de 24 de julio de 2003, asunto C-280/00, Altmark Trans GmbH (¹), el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas indicó que las compensaciones de servicio público no constituyen ventajas en el sentido del artículo 87 del Tratado, siempre y cuando se cumplan cuatro criterios cumulativos. Cuando no se cumplan esos criterios, pero se cumplan los criterios generales de aplicabilidad de artículo 87, apartado 1, del Tratado, las compensaciones de servicio público constituyen ayudas estatales y están sujetas a los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado.
- (33) Pueden resultar necesarias compensaciones de servicio público en el sector del transporte terrestre de viajeros para que las empresas encargadas de los servicios públicos funcionen con arreglo a principios y en condiciones que les permitan llevar a cabo su misión. Dicha compensación podrá ser compatible con el Tratado, en aplicación de su artículo 73, en determinadas condiciones. Por una parte, deben otorgarse para asegurar la prestación de servicios que son de interés general con arreglo a lo establecido en el Tratado. Por otra, para evitar distorsiones injustificadas de la competencia, no deben superar el importe necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos que generen y unos beneficios razonables.
- (34) Las compensaciones otorgadas por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento pueden quedar por lo tanto exentas de la notificación previa exigida en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.
- (35) El presente Reglamento sustituye al Reglamento (CEE) n° 1191/69; procede por tanto derogar dicho Reglamento. Un período transitorio de tres años facilitará en los servicios públicos de transporte de mercancías, la supresión gradual de compensaciones no autorizadas por la Comisión, de conformidad con los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado. Toda compensación concedida en relación con la prestación de servicios de transporte público de viajeros distintos de los cubiertos por el presente nuevo Reglamento que pueda suponer el riesgo de ayudas estatales en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, debe quedar sometida a las disposiciones de sus artículos 73, 86, 87 y 88, con inclusión de toda interpretación pertinente que haga el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas y, especialmente, la sentencia en el asunto C-280/00 Altmark Trans GmbH. Así, cuando estudie esos casos, la Comisión debe aplicar principios similares a los establecidos en el presente Reglamento o, según proceda, otra legislación en el ámbito de los servicios que obre en el interés económico general.

(¹) Rec. 2003, p. I-7747.

(36) El ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable⁽¹⁾, queda cubierto por el presente Reglamento. El primero se considera obsoleto, al limitar la aplicación del artículo 73 del Tratado sin proporcionar una base jurídica adecuada para autorizar los planes actuales de inversión, en particular en relación con las inversiones en infraestructuras de transporte en una colaboración público-privada. Por ello, procede derogararlo para permitir la aplicación del artículo 73 del Tratado de forma acorde con la evolución permanente del sector sin perjuicio del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 1192/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias⁽²⁾. A fin de facilitar en mayor medida la aplicación de las normas comunitarias pertinentes, la Comisión propondrá en 2006 orientaciones de ayuda estatal para las inversiones en ferrocarril, con inclusión de las inversiones en infraestructura.

(37) Con el fin de evaluar el grado de aplicación del presente Reglamento y la evolución de los servicios de transporte de pasajeros en la Comunidad, en particular la calidad de los servicios públicos y los efectos de adjudicar directamente contratos de servicio público, la Comisión debe elaborar un informe. De ser necesario, dicho informe irá acompañado por las adecuadas propuestas de modificación del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El objetivo del presente Reglamento es definir las modalidades según las cuales, en cumplimiento de las disposiciones del Derecho comunitario, las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar.

Con ese fin, el presente Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer o contratar obligaciones de servicio público, compensan a los operadores de servicios públicos por los costes que se hayan derivado y conceden derechos exclusivos en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público.

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. Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento al transporte público de viajeros por vía navegable.

3. El presente Reglamento no se aplicará a las concesiones de obras públicas en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales⁽³⁾, ni el del artículo 1, apartado 3, de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios⁽⁴⁾.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «transporte público de viajeros»: servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua;
- b) «autoridad competente»: todo poder público o agrupación de poderes públicos de uno o más de un Estado miembro que esté habilitado para intervenir en el transporte público de viajeros en un área geográfica determinada, o todo órgano que reúna esas facultades;
- c) «autoridad competente al nivel local»: toda autoridad competente cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional;
- d) «operador de servicio público»: toda empresa o agrupación de empresas de derecho público o privado que explote servicios de transporte público de viajeros o todo organismo público que preste servicios de transporte público de viajeros;
- e) «obligación de servicio público»: exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución;
- f) «derecho exclusivo»: derecho que reserva a un operador de servicio público determinado la posibilidad de explotar servicios de transporte público de viajeros en una línea, red o zona determinada, con exclusión de otros operadores;
- g) «compensación de servicio público»: toda ventaja, especialmente de carácter financiero, concedida directa o indirectamente por una autoridad pública mediante recursos públicos durante el período de ejecución de una obligación de servicio público o en relación con ese período;

⁽¹⁾ DO L 130 de 15.6.1970, p. 1, Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 543/97 (DO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

⁽²⁾ DO L 156 de 28.6.1969, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

⁽³⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 2083/2005 de la Comisión (DO L 333 de 20.12.2005, p. 28).

⁽⁴⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 2083/2005.

- h) «adjudicación directa»: adjudicación de un contrato de servicio público a un operador de servicio público determinado en ausencia de todo procedimiento previo de licitación;
- i) «contrato de servicio público»: uno o varios actos jurídicamente vinculantes que plasmen el acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público determinado de confiar a este último la gestión y la explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a las obligaciones de servicio público; el contrato podrá, según el Derecho de los Estados miembros, consistir asimismo en una decisión adoptada por la autoridad competente:
- que revista la forma de acto legislativo o reglamentario independiente, o
 - que contenga las condiciones con arreglo a las cuales la autoridad competente preste por sí misma o confíe la prestación de esos servicios a un operador interno;
- j) «valor»: el valor de un servicio, de una línea, de un contrato de servicio público, o de un régimen de compensación, para el transporte público de viajeros, correspondiente a la remuneración total, sin IVA, del operador o los operadores de servicio público, incluidos las compensaciones, cualquiera que sea su naturaleza, otorgadas por los poderes públicos y los ingresos procedentes de la venta de los títulos de transporte que no se reintegren a la autoridad competente correspondiente;
- k) «regla general»: medida que se aplica sin discriminación a todos los servicios de transporte público de viajeros de un mismo tipo en una zona geográfica determinada de la que es responsable una autoridad competente;
- l) «servicios públicos integrados de transporte de viajeros»: servicios de transporte interconectados dentro de un área geográfica determinada que cuenten con un servicio único de información, de expedición de billetes y un solo horario.

Artículo 3

Contratos de servicio público y reglas generales

1. Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las obligaciones de servicio público dirigidas a fijar tarifas máximas para el conjunto o para determinadas categorías de viajeros podrán también ser objeto de reglas generales. Con arreglo a los principios definidos en los artículos 4 y 6 y en el anexo, la autoridad competente compensará a los operadores de servicio público por la incidencia financiera neta, positiva o negativa, en los costes e ingresos que para ellos se hayan derivado del cumplimiento de las obligaciones tarifarias establecidas mediante reglas generales, de manera tal que se evite una compensación excesiva. Ello se entiende sin perjuicio del derecho de las autoridades competentes a integrar obligaciones de servicio público mediante la fijación de tarifas máximas en los contratos de servicios públicos.

3. Sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento las normas generales sobre compensaciones económicas por las obligaciones de servicio público que establezcan tarifas máximas para alumnos, estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida. Estas normas generales deberán notificarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 del Tratado. Dichas notificaciones deberán contener información completa sobre la medida, en particular los detalles sobre el método de cálculo.

Artículo 4

Contenido obligatorio de los contratos de servicio público y de las reglas generales

1. En los contratos de servicio público y en las reglas generales se deberán:
 - i) definir claramente las obligaciones de servicio público que el operador de servicio público debe ejecutar, y los territorios correspondientes,
 - ii) establecer por anticipado, de modo objetivo y transparente, los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, de manera tal que se evite una compensación excesiva. En el caso de los contratos de servicio público adjudicados con arreglo al artículo 5, apartados 2, 4, 5 y 6, esos parámetros se determinarán de forma que ninguna compensación pueda exceder en caso alguno del importe necesario para cubrir la incidencia financiera neta en los costes e ingresos derivados de la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes conservados por el operador de servicio público y la existencia de unos beneficios razonables,
 - iii) definir las modalidades de distribución de los costes derivados de la prestación de los servicios. Estos costes podrán incluir en particular los de personal, energía, gastos de infraestructura, mantenimiento y reparación de los vehículos de transporte público, del material rodante y de las instalaciones necesarias para el funcionamiento de los servicios de transporte de viajeros, y los costes fijos y una remuneración apropiada de los capitales propios.
2. Los contratos de servicio público y las reglas generales definirán asimismo las modalidades de distribución de los ingresos derivados de la venta de los títulos de transporte, ingresos que podrán ser conservados por el operador de servicio público, reintegrados a la autoridad competente o repartidos entre ambos.
3. La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar y quince para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios. La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a quince años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50 % del valor de los servicios en cuestión.

4. En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original si el operador de servicio público 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 de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos.

Si estuviese justificado por los costes que se derivan de una situación geográfica particular, la duración de los contratos de servicio público especificados en el apartado 3 en las regiones ultraperiféricas podrá prorrogarse en un porcentaje máximo del 50 %.

Si estuviese justificado por la amortización de capital en relación con una inversión excepcional en infraestructuras, material rodante o vehículos y el contrato de servicio público se hubiese adjudicado merced a un procedimiento de licitación equitativo, un contrato de servicio público podrá tener una mayor duración. Para garantizar la transparencia en ese caso, la autoridad competente remitirá a la Comisión en el plazo de un año tras la celebración del contrato, el contrato de servicio público de que se trate y los elementos que justifiquen su mayor duración.

5. Sin perjuicio del Derecho nacional y comunitario, e incluidos los convenios colectivos entre los interlocutores sociales, las autoridades competentes podrán solicitar al operador de servicio público seleccionado que ofrezca al personal previamente contratado para prestar los servicios los derechos que este hubiera tenido si se hubiese producido un traspaso con arreglo a la Directiva 2001/23/CE. Cuando las autoridades competentes exijan a los operadores de servicio público cumplir determinadas normas sociales, los documentos de la licitación y los contratos de servicio público enumerarán el personal afectado y detallarán de modo transparente sus derechos contractuales y las condiciones en las cuales se considera a los empleados vinculados a los servicios.

6. Cuando las autoridades competentes, de acuerdo con la legislación nacional, exijan a los operadores de servicio público que cumplan determinadas normas de calidad, estas se incluirán en los documentos de licitación y en los contratos de servicio público.

7. Los documentos de licitación y los contratos de servicio público indicarán con toda claridad si es posible o no la subcontratación. El contrato de servicio público determinará, con arreglo al Derecho nacional y al Derecho comunitario, las condiciones aplicables a la subcontratación.

Artículo 5

Adjudicación de contratos de servicio público

1. Los contratos de servicio público se adjudicarán de acuerdo con las normas establecidas en el presente Reglamento. Sin embargo, los contratos de servicios o los contratos de servicio públicos, tal que definidos en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE, respecto de los servicios público de transporte de viajeros en autobús o tranvía, se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en dichas Directivas cuando dichos contratos no adopten la forma de contratos de concesión

de servicios en la acepción de esas Directivas. No se aplicarán las disposiciones de los apartados 2 a 6 del presente artículo a los contratos que hayan de adjudicarse con arreglo a las Directivas 2004/17/CE o 2004/18/CE.

2. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, cualquier autoridad competente al nivel local (independientemente de que sea una autoridad individual o una agrupación de autoridades que presten servicios públicos integrados de transporte de viajeros) podrá optar por prestar ella misma servicios de transporte público de viajeros o por adjudicar directamente contratos de servicio público a una entidad jurídicamente independiente sobre la que la autoridad local competente (o en el caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente) ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios (denominada en lo sucesivo «el operador interno»). Cuando una autoridad local competente adopte tal decisión se aplicará lo siguiente:

- a) para determinar la existencia de ese control por la autoridad local competente, 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. De conformidad con la legislación comunitaria, la propiedad del 100 % por parte de la autoridad pública competente, en particular en el caso de colaboraciones público-privadas, no constituye un requisito obligatorio para determinar que existe un control en el sentido del presente apartado, siempre que exista un influencia pública dominante y que pueda determinarse el control sobre la base de otros criterios;
- b) la condición para aplicar el presente apartado será que el operador interno y cualquier entidad sobre la cual este operador ejerza una influencia, por mínima que sea, realicen sus actividades de transporte público de viajeros dentro del territorio de la autoridad local competente, no obstante las líneas salientes u otros elementos auxiliares de dicha actividad que entren en el territorio de autoridades locales competentes vecinas, y no participen en licitaciones relativas a la prestación de servicios de transporte público de viajeros organizadas fuera del territorio de la autoridad local competente;
- c) no obstante lo dispuesto en la letra b), un operador interno podrá participar en una licitación equitativa a partir de dos años antes de la conclusión de su contrato de servicio público adjudicado directamente, con la condición de que se haya adoptado una decisión definitiva de licitar equitativamente los servicios de transporte de viajeros que abarque el contrato del operador interno y este no haya celebrado ningún otro contrato de servicio público adjudicado directamente;
- d) de no existir una autoridad local competente, las letras a), b) y c) se aplicarán a una autoridad nacional en beneficio de una zona geográfica que no sea nacional, siempre que el operador interno no participe en licitaciones relativas a la prestación de servicios de transporte público de viajeros organizados fuera de la zona para la cual se ha adjudicado el contrato de servicio público.

3. Toda autoridad competente que recurra a un tercero que no sea un operador interno deberá adjudicar los contratos de servicio público con arreglo a un procedimiento de licitación equitativo, salvo en los casos indicados en los apartados 4, 5 y 6. El procedimiento adoptado para la licitación estará abierto a cualquier operador, será equitativo y respetará los principios de transparencia y no discriminación. Tras la presentación de las ofertas y una posible preselección, podrán llevarse a cabo negociaciones, siempre en cumplimiento de los mencionados principios, con el fin de precisar los elementos que mejor permitan responder a la especificidad o la complejidad de las necesidades.

4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público sea cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 millón EUR, sea cuando tengan por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios de transporte público de viajeros.

En los casos de contratos de servicio público adjudicados directamente a pequeñas y medianas empresas que no utilicen más de 20 vehículos, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado en menos de 1,7 millones EUR, o en el caso de la prestación anual de menos de 500 000 kilómetros de servicios de transporte público de viajeros.

5. En caso de interrupción de los servicios o de riesgo inminente de tal situación, la autoridad competente podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de servicio público, o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público. El operador de servicio público tendrá derecho a recurrir la decisión de imponer la prestación de determinadas obligaciones de servicio público. La adjudicación o prórroga de un contrato de servicio público como medida de emergencia, o la imposición de dicho contrato, no excederá de dos años.

6. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público de transporte ferroviario, con la excepción de otros tipos de transporte por vía férrea, como el metro o el tranvía. A modo de excepción a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 3, la duración de dichos contratos no será superior a diez años, salvo cuando sea de aplicación el artículo 4, apartado 4.

Artículo 6

Compensaciones de servicio público

1. Toda compensación vinculada a una regla general o a un contrato de servicio público deberá cumplir lo dispuesto en el artículo 4, con independencia de las modalidades de adjudicación del contrato. Toda compensación, cualquiera que sea su naturaleza, vinculada a un contrato de servicio público adjudicado directamente conforme al artículo 5, apartados 2, 4, 5 o 6, o vinculada a una regla general deberá además ajustarse a lo dispuesto en el anexo.

2. A petición escrita de la Comisión, los Estados miembros le comunicarán en un plazo de tres meses u otro plazo más largo fijado en la mencionada petición todos los datos que la Comisión considere necesarios para determinar si las compensaciones otorgadas son compatibles con el presente Reglamento.

Artículo 7

Publicidad

1. Cada autoridad competente hará público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, los operadores de servicio público seleccionados y las compensaciones y los derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público en contrapartida. Ese informe permitirá el control y la evaluación de las prestaciones, la calidad y la financiación de la red de transporte público.

2. Cada autoridad competente adoptará las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o un año antes de la adjudicación directa se publiquen en el *Diario Oficial de la Unión Europea* los datos siguientes, como mínimo:

- nombre y datos de la autoridad competente;
- tipo de adjudicación considerado;
- servicios y territorios potencialmente afectados por la adjudicación.

Las autoridades competentes podrán optar por no publicar esta información cuando un contrato de servicio público tenga por objeto la prestación anual de menos de 50 000 kilómetros de servicio de transporte público de viajeros.

En caso de que la información sufriera cambios después de su publicación, la autoridad competente publicará una rectificación lo antes posible. Esta rectificación se entiende sin perjuicio de la fecha de inicio de la adjudicación directa o de la licitación.

Este apartado no se aplicará a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5.

3. En el caso de las adjudicaciones directas de contratos de servicio público de transporte ferroviario según se contempla en el artículo 5, apartado 6, la autoridad competente hará pública la siguiente información dentro del plazo de un año a partir de la fecha de la adjudicación:

- nombre de la entidad contratante y propietario;
- duración del contrato de servicio público;
- descripción de los servicios de transporte de pasajeros que se deben realizar;
- descripción de los parámetros de la compensación económica;
- objetivos de calidad;
- condiciones sobre los activos principales.

4. A petición de cualquier parte interesada, la autoridad competente le remitirá la motivación de la decisión por la que haya adjudicado directamente un contrato de servicio público.

Artículo 8

Disposiciones transitorias

1. Los contratos de servicio público se adjudicarán de acuerdo con las normas establecidas en el presente Reglamento. Sin embargo, los contratos de servicios o los contratos de servicios públicos, tal que definidos en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE, respecto de los servicios públicos de transporte de viajeros en autobús o tranvía, se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en dichas Directivas cuando dichos contratos no adopten la forma de contratos de concesión de servicios en la acepción de esas Directivas. No se aplicarán las disposiciones de los apartados 2 a 4 del presente artículo a los contratos que hayan de adjudicarse de conformidad con las Directivas 2004/17/CE o 2004/18/CE.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, la adjudicación de contratos de servicio público por ferrocarril y por carretera cumplirá lo dispuesto en el artículo 5 a partir del ... (*). Durante ese período transitorio de los Estados miembros tomarán medidas para cumplir progresivamente el artículo 5 con el fin de evitar problemas estructurales graves, en particular en lo que respecta a la capacidad de transporte.

Dentro de un plazo de seis meses a partir del final de la primera mitad del período transitorio los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe de evaluación en el que se destacará la aplicación de la adjudicación progresiva de los contratos de servicio público de acuerdo con el artículo 5. Tomando como base los informes de evaluación de los Estados miembros, la Comisión podrá proponer las medidas adecuadas a la atención de los Estados miembros.

3. En lo que respecta a la aplicación del apartado 2, no se tendrán en cuenta los contratos de servicio público adjudicados con arreglo al Derecho comunitario y al Derecho nacional:

- a) antes del 26 de julio de 2000, con arreglo a un procedimiento de licitación;
- b) antes del 26 de julio de 2000, con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación;
- c) a partir del 26 de julio de 2000 y antes del ... (**), con arreglo a un procedimiento de licitación;
- d) a partir del 26 de julio de 2000 y antes del ... (**), con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación.

Los contratos a que se refiere la letra a) podrán continuar hasta su expiración. Los contratos a que se refieren las letras b) y c) podrán continuar asimismo hasta su expiración, pero no por un período superior a treinta años. Los contratos a que se refiere la letra d) también podrán continuar hasta su expiración, siempre que sean de duración limitada y comparable a las duraciones que se especifican en el artículo 4.

(*) 12 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

(**) Fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Los contratos de servicio público podrán continuar hasta su expiración en caso de que su rescisión pueda provocar consecuencias jurídicas o económicas indebidas y siempre que la Comisión haya dado su aprobación.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, durante la segunda mitad del período de transición indicado en el apartado 2, las autoridades competentes podrán excluir de la participación en los procedimientos de adjudicación de contratos de servicio público mediante licitación a los operadores que no puedan aportar la prueba de que el valor de los servicios de transporte público 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 que disfruten de una compensación o derecho exclusivo. Esta exclusión no se aplicará a los operadores de servicio público que presten los servicios que hayan ser objeto de licitación. A efectos de la aplicación de este criterio, no se tendrán en cuenta los contratos de servicio público adjudicados por medida de emergencia a que se refiere el artículo 5, apartado 5.

Cuando las autoridades competentes recurran a la opción mencionada en el primer párrafo, lo harán de forma no discriminatoria, excluirán a todos los operadores de servicio público 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.

Las autoridades competentes concernidas comunicarán a la Comisión su intención de aplicar esta disposición al menos dos meses antes de la publicación de la licitación.

Artículo 9

Compatibilidad con el Tratado

1. Las compensaciones de servicio público para la prestación de servicios de transporte público de viajeros o para cumplir las obligaciones tarifarias establecidas en virtud de normas generales, abonadas de conformidad con el presente Reglamento, serán compatibles con el mercado común y quedarán exentas de la obligación de notificación previa establecida en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado, los Estados miembros, de conformidad con el artículo 73 del Tratado, podrán seguir concediendo al sector de los transportes ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, distintas de las recogidas en el presente Reglamento, y en particular:

- a) hasta la entrada en vigor de las normas comunes sobre asignación de los costes de infraestructuras, cuando las ayudas se concedan a empresas que tengan que soportar un gasto relativo a las infraestructuras que utilicen, mientras que otras empresas no estén sometidas a una carga semejante. Al determinar el importe de la ayuda así concedida, se tendrán en cuenta los costes de infraestructuras que los modos de transporte competidores no soporten;
- b) cuando el fin de las ayudas sea fomentar o desarrollar la investigación de tecnologías y sistemas de transporte más económicos para la Comunidad en general.

Las ayudas se limitarán a la fase de investigación y desarrollo y no podrán cubrir la explotación comercial de esas tecnologías y sistemas de transporte.

Artículo 10

Derogación

1. Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 1191/69. No obstante, sus disposiciones seguirán aplicándose en relación con los servicios de transporte público de mercancías por un período de tres años tras la entrada en vigor del presente Reglamento.
2. Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 1107/70.

Artículo 11

Informes

Una vez concluido el período de transición indicado en el artículo 8, apartado 2, la Comisión presentará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y la evolución de la prestación del transporte público de viajeros en la Comunidad, evaluando en particular la evolución de la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros y los efectos de las adjudicaciones directas, informe que irá acompañado, si fuera necesario, de las adecuadas propuestas de modificación del presente Reglamento.

Artículo 12

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el ... (*).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) Tres años después de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

ANEXO

REGLAS APLICABLES A LA COMPENSACIÓN EN LOS CASOS INDICADOS EN EL ARTÍCULO 6, APARTADO 1

1. Las compensaciones vinculadas a contratos de servicio público adjudicados directamente conforme al artículo 5, apartados 2, 4, 5 o 6, o las vinculadas a una regla general deberán calcularse conforme a las reglas fijadas en el presente anexo.
 2. La compensación no podrá rebasar el importe correspondiente a la incidencia financiera neta, que equivale a la suma de las incidencias, positivas y negativas, del cumplimiento de la obligación de servicio público en los costes y los ingresos del operador de servicio público. Las incidencias se evaluarán comparando la situación de cumplimiento de la obligación de servicio público con la situación que se hubiera producido si la obligación no se hubiera cumplido. Para calcular la incidencia financiera neta, la autoridad competente se guiará por el siguiente esquema:
los costes derivados en relación con una obligación de servicio público o una serie de obligaciones impuestas por la autoridad o las autoridades competentes, que figuren en un contrato de servicio público o en una norma general,
 - menos cualquier incidencia financiera positiva surgida en la red explotada con arreglo a la obligación o las obligaciones de servicio público de que se trate,
 - menos los ingresos procedentes de tarifas o cualquier otro ingreso producido al cumplir la obligación o las obligaciones de servicio público de que se trate,
 - más un beneficio razonable,= incidencia financiera neta.
 3. El cumplimiento de la obligación de servicio público podrá tener una incidencia en las posibles actividades de transporte de un operador más allá de la obligación o las obligaciones de servicio público de que se trate. Por consiguiente, para evitar una compensación excesiva o una falta de compensación, las incidencias financieras cuantificables en las redes del operador afectadas se tomarán en cuenta a la hora de calcular la incidencia financiera neta.
 4. El cálculo de los costes y los ingresos deberá realizarse con arreglo a los principios contables y fiscales vigentes.
 5. Para aumentar la transparencia y evitar subvenciones cruzadas, cuando un operador de servicio público explote a la vez servicios compensados sometidos a obligaciones de servicio de transporte público y otras actividades, la contabilidad de dichos servicios públicos deberá separarse de forma que se cumplan como mínimo las condiciones siguientes:
 - las cuentas correspondientes a cada una de esas actividades de explotación serán separadas y la parte de los activos correspondientes y los costes fijos se imputará con arreglo a las normas contables y fiscales vigentes,
 - ningún coste variable, ninguna contribución adecuada a los costes fijos ni ningún beneficio razonable que guarden relación con cualquier otra actividad del operador de servicio público costes podrán imputarse en ningún caso al servicio público en cuestión,
 - los costes del servicio público se equilibrarán mediante los ingresos de explotación y los pagos de las autoridades públicas, sin posibilidad de transferir los ingresos a otro sector de actividad del operador de servicio público.
 6. Por «beneficio razonable» se entenderá una tasa de remuneración del capital que sea la habitual para el sector en un determinado Estado miembro y que tenga en cuenta el riesgo o la ausencia de riesgo que suponga para el operador de servicio público la intervención de la autoridad pública.
 7. El método de compensación deberá impulsar el mantenimiento o el desarrollo:
 - de una gestión eficaz por parte del operador de servicio público, que pueda apreciarse objetivamente, y
 - de una prestación de servicios de transporte de viajeros con un nivel suficiente de calidad.
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

- La Comisión presentó la propuesta revisada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, conocida como «Propuesta sobre obligaciones de servicio público», el 20 de julio de 2005 ⁽¹⁾. Antes de esta propuesta revisada, la Comisión había presentado otros dos textos: la propuesta original ⁽²⁾, el 27 de julio de 2000, y una propuesta modificada ⁽³⁾, el 21 de febrero de 2002.
- El Parlamento Europeo votó su dictamen en primera lectura el 14 de noviembre de 2001 ⁽⁴⁾, sobre la base de la propuesta original de la Comisión de julio de 2000. El Parlamento Europeo decidió tratar la propuesta de julio de 2005 como una versión revisada de la propuesta inicial de julio de 2000 y, en consecuencia, examinarla solo en segunda lectura.
- En su reunión del 9 de junio de 2006, el Consejo alcanzó un acuerdo político sobre la propuesta revisada, con la abstención de las Delegaciones checa, griega, luxemburguesa y maltesa. El Consejo adoptó su Posición Común el 11 de diciembre de 2006.
- El Consejo tuvo en cuenta durante sus trabajos los dictámenes del Comité Económico y Social Europeo ⁽⁵⁾ y del Comité de las Regiones ⁽⁶⁾.

II. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

En la presente exposición de motivos, el Consejo no puede hacer referencias a enmiendas parlamentarias concretas porque la primera lectura del Parlamento Europeo se basó en la propuesta inicial de la Comisión (de 2000), mientras que la Posición Común del Consejo se basa en la propuesta de 2005, considerablemente modificada. En vez de ello, el Consejo se referirá a la primera lectura del Parlamento en términos generales y en relación con los elementos esenciales de la Posición Común.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

1. Observaciones generales

El actual marco regulador de las obligaciones de servicio público data de 1969, y se modificó por última vez en 1991 ⁽⁷⁾. El Consejo considera que el mercado europeo actual de servicios de transporte público de viajeros, en el que los operadores han dejado de ser exclusivamente nacionales, regionales o locales, requiere un nuevo conjunto de reglas. Estas deben reducir las distorsiones de la competencia estableciendo condiciones no discriminatorias de competencia entre los operadores, aumentando la transparencia y garantizando la seguridad jurídica tanto a los operadores como a las autoridades que intervienen en el transporte público de viajeros. Se establecerán así unas condiciones equitativas capaces de promover unos servicios públicos de transporte de viajeros más seguros y eficientes y de buena calidad.

Las propuestas de la Comisión de 2000 y 2002 no alcanzaron en el Consejo la mayoría necesaria, principalmente por las grandes diferencias existentes entre Estados miembros en lo que respecta a la introducción de mayores niveles de competencia en el sector del transporte público de viajeros. Por lo demás, los Estados miembros querían esperar a que el Tribunal de Justicia dictara sentencia sobre el asunto *Altmark* ⁽⁸⁾, indicando la forma en que las disposiciones sobre ayudas públicas debían aplicarse a los servicios públicos en general, y al transporte público en particular. Era necesario que tanto la Comisión como los Estados miembros adoptasen un planteamiento más pragmático a fin de allanar el camino para la Posición Común del Consejo. La Comisión decidió hacer mayor hincapié en la subsidiariedad, lo cual dio lugar a una propuesta más simple y más flexible que las anteriores, y los Estados miembros, tras varios años de experiencia con diferentes modelos de organización del transporte público, estaban en mejores condiciones de apreciar sus respectivas ventajas e inconvenientes. Por último, la sentencia *Altmark* destacó claramente la necesidad de modernizar la legislación comunitaria sobre transporte público de viajeros.

⁽¹⁾ DO C 49 de 28.2.2006, p. 37.

⁽²⁾ DO C 365 E de 19.12.2000, p. 169.

⁽³⁾ DO C 151 E de 25.6.2002, p. 146.

⁽⁴⁾ DO C 140 E de 13.6.2002, p. 164.

⁽⁵⁾ DO C 195 de 18.8.2006, p. 20.

⁽⁶⁾ DO C 192 de 16.8.2006, p. 1.

⁽⁷⁾ Reglamento (CEE) n° 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 (DO L 156 de 28.6.1969, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n° 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

⁽⁸⁾ Sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00, *Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Rec. 2003, p. I-7747).

En su Posición Común, el Consejo ha establecido un equilibrio entre varios intereses: el interés de las autoridades en poder determinar por sí mismas cómo organizar el transporte público, el deseo de aumentar la competencia en el sector del transporte público mediante la adjudicación por licitación de contratos de servicio público (proceso denominado también «competencia regulada»), y la necesidad de establecer un nuevo marco legislativo que tenga en cuenta las singularidades de los sistemas de transporte público existentes, fijando al mismo tiempo plazos suficientes para que estos se adapten a las nuevas normas. El Consejo ha introducido asimismo modificaciones de la propuesta de la Comisión para facilitar su aplicación práctica.

2. Principales cuestiones normativas

2.1. *Ámbito de aplicación*

El ámbito de aplicación del Reglamento fijado por el Consejo incluye los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera en los que las autoridades competentes, al imponer o contratar obligaciones de servicio público, compensan a los operadores por los gastos realizados o les conceden derechos exclusivos como contrapartida por la ejecución de las obligaciones de servicio público. El Consejo opina que, a la luz de la evolución del mercado europeo de transporte público, sería inadecuado restringir el ámbito de aplicación al transporte local, tal como había propuesto el Parlamento.

Por otra parte, a diferencia de las propuestas de 2000 y 2002, que incluían el transporte público de viajeros por vías navegables, la propuesta de la Comisión de 2005 estaba restringida al transporte por ferrocarril y carretera, aplicándose el Reglamento a los servicios de transporte por vías navegables únicamente en caso de que formasen parte de un sistema de transporte público más amplio. Ahora, el Consejo ha decidido volver al espíritu de las propuestas anteriores incluyendo en la Posición Común una disposición que permite a los Estados miembros que lo deseen aplicar el Reglamento a los servicios públicos de transporte de viajeros por vías navegables.

El Consejo precisa en la Posición Común el tipo de contratos a los que se aplica el Reglamento. En primer lugar, indica que los contratos de servicio público de transporte de viajeros por autobús o tranvía deben adjudicarse de conformidad con los procedimientos fijados en las directivas de contratación pública, a menos que dichos contratos formen parte de contratos de concesión de servicios. Con ello, el Consejo aclara el planteamiento que había propuesto la Comisión, que dejaba a las autoridades la elección del régimen aplicable. Si un contrato de servicio público entraña un riesgo para el operador, se aplicará el Reglamento; de lo contrario, se aplicarán las Directivas sobre contratación pública⁽¹⁾. Debido a esta libertad de elección administrativa, el Consejo prefiere el planteamiento de la Comisión al propuesto por el Parlamento, que quería que el Reglamento se aplicase a todos los contratos de transporte público de viajeros. En segundo lugar, la Posición Común excluye expresamente del ámbito de aplicación del Reglamento las concesiones de obras públicas, dado que los regímenes aplicables a este tipo de contratos se establecen en las directivas sobre contratación pública.

Por último, para dar mayor flexibilidad a las autoridades, el Consejo, en su Posición Común, les permite excluir del ámbito de aplicación del Reglamento las reglas generales de compensación económica de la obligación de servicio público que fijan tarifas máximas para estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida.

2.2. *Adjudicación directa*

El Consejo considera que un sistema que ofrezca a las autoridades competentes libertad para elegir entre la licitación y la adjudicación directa es la mejor garantía de mejora de la calidad y eficiencia del transporte público. En vista de ello, ha mantenido en su Posición Común cuatro excepciones que permiten a las autoridades optar por la adjudicación directa, tal como proponía la Comisión, pero ha introducido varias modificaciones por lo que respecta a las modalidades exactas.

⁽¹⁾ Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (DO L 134 de 30.4.2004, p. 114), o Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 134 de 30.4.2004, p. 1).

2.2.1. Operadores internos

El Consejo ha aceptado la propuesta de la Comisión de permitir que las autoridades competentes que opten por no someter a licitación sus servicios de transporte público puedan prestar estos servicios ellas mismas o adjudicarlos directamente a un tercero sobre el cual ejerzan un control similar al ejercido sobre sus propios servicios (el denominado «operador interno»). El Consejo está de acuerdo con la primera lectura del Parlamento y con la propuesta revisada de la Comisión en que, para evitar riesgos de distorsión de la competencia, el operador interno no debe, en principio, participar en procedimientos de licitación fuera del territorio de jurisdicción de la autoridad que le haya concedido la adjudicación directa.

En su Posición Común, el Consejo ha mantenido el concepto general de operador interno, pero ha añadido varias disposiciones a la propuesta de la Comisión para tener en cuenta las características específicas de los sistemas de transporte nacionales y locales:

- dado que el Consejo reconoce que la organización del transporte público es una responsabilidad nacional, los Estados miembros conservan la facultad de prohibir por ley a las autoridades locales que hagan uso de la posibilidad de adjudicar directamente contratos de servicio público en su territorio.
- además de la definición de autoridad competente, se destaca que el concepto de «autoridad competente de nivel local» abarca tanto a la autoridad individual como a un grupo de autoridades que ofrezcan servicios de transporte interconectados.
- se han mantenido los elementos de determinación del «control» de la autoridad sobre el operador interno que proponía la Comisión, pero especificando que ese control no requiere necesariamente la plena propiedad.
- se ha aclarado la cuestión de la restricción territorial del operador interno a fin de evitar restricciones de los servicios públicos de transporte que cruzan las fronteras entre territorios administrativos, que serían contrarias a los intereses de los viajeros.
- los operadores internos cuyos contratos de servicio público de adjudicación directa estén a punto de vencer están autorizados, en determinadas condiciones, a participar en licitaciones, de modo que puedan prepararse para funcionar en un entorno competitivo.
- en caso de que no existan autoridades competentes de nivel local, las autoridades nacionales pueden celebrar contratos de servicio público con un operador interno.

2.2.2. Contratos de escasa cuantía

Con respecto a la propuesta presentada por la Comisión a la luz de la primera lectura del Parlamento, el Consejo no ha modificado los umbrales por debajo de los cuales los contratos de servicio público pueden adjudicarse directamente. Las autoridades pueden abstenerse de organizar una licitación pública si el valor medio anual del contrato es inferior a 1 millón EUR o si el contrato tiene por objeto la prestación de menos de 300 000 kilómetros de servicios de transporte público de viajeros al año. Por otra parte, atendiendo como el Parlamento a los intereses de las pequeñas y medianas empresas (PYME), el Consejo ha introducido otros umbrales para las PYME que no exploten más de 20 veinte vehículos. En este caso, se podrá optar por la adjudicación directa para los contratos cuyo valor medio anual sea inferior a 1,7 millones EUR o que tengan por objeto la prestación de menos de 500 000 kilómetros de servicios de transporte público de viajeros al año. Por último, reconociendo que la organización del transporte público es una responsabilidad nacional, la Posición Común otorga a los Estados miembros la facultad de prohibir que las autoridades de su territorio se acojan a la posibilidad de adjudicación directa en el caso de los contratos de escasa cuantía.

2.2.3. Situaciones de emergencia

El Consejo apoya la propuesta de la Comisión, inspirada en la primera lectura del Parlamento, de que se puedan otorgar contratos por adjudicación directa en caso de interrupción del servicio o de riesgo inmediato de que se produzca tal situación. Sin embargo, considerando el tiempo necesario para organizar la adjudicación de nuevos contratos de servicio público, el Consejo ha optado por autorizar las medidas de emergencia durante un período de dos años, en lugar de uno como proponía la Comisión. Por otra parte,

para tener en cuenta los usos existentes, se especifica en la Posición Común que las medidas de emergencia pueden tomar la forma de adjudicaciones directas, acuerdos formales de prórroga de un contrato de servicio público o imposición de la prestación de determinadas obligaciones de derecho público. En este último caso, el operador del servicio público tiene derecho de recurso.

2.2.4. Ferrocarril pesado

En vista de la especial situación de los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril, el Consejo establece que las autoridades podrán optar por la adjudicación directa de contratos de servicio público para todos los tipos de ferrocarril pesado, a menos que lo prohíba la legislación nacional. Al ampliar la posibilidad de adjudicación directa del ferrocarril regional y de larga distancia, tal como proponía la Comisión, a todos los tipos de ferrocarril pesado, incluidos el ferrocarril urbano y suburbano y las redes integradas, el Consejo evita las dificultades a que podría dar lugar la necesidad de establecer una distinción entre larga distancia y regional, por una parte, y ferrocarril urbano y suburbano, por otra. En lo que respecta a esta ampliación de la posibilidad de adjudicación directa a todos los tipos de ferrocarril pesado, la Delegación sueca formuló una declaración, a la que se sumó la Delegación italiana (anexo I), para el acta del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía de 9 de junio de 2006, día en el que se alcanzó el acuerdo político.

2.3. Duración de los contratos

Por lo que respecta a la duración de los contratos de servicio público para el transporte en autocar y autobús y en ferrocarril y otros modos de transporte ferroviarios, el Consejo ha establecido un equilibrio entre, por una parte, la necesidad de un período de amortización financieramente razonable y, por otra, la necesidad de que la duración del contrato ofrezca incentivos a los nuevos operadores. Para el ferrocarril y otros modos de transporte ferroviario, el Consejo ha mantenido la duración de quince años propuesta. Para los servicios de autocar y autobús, ha ampliado la duración propuesta por la Comisión de ocho a diez años, como había hecho la propia Comisión en su propuesta modificada a la luz de la primera lectura del Parlamento, excepto por lo que respecta a la prórroga adicional de dos años para los contratos de transporte en autobús. Como contrapeso de la extensión de la adjudicación directa a todos los servicios de transporte en ferrocarril pesado, se limita la duración inicial de estos a un máximo de diez años.

Por otra parte, el Consejo ha mantenido, con algunos cambios, la propuesta de la Comisión de autorizar una prórroga máxima del 50 % de la duración de los contratos de servicio público cuando lo justifique la inversión realizada. Además, el Consejo ha autorizado una prórroga del 50 % para los contratos en las zonas ultraperiféricas si lo justifican los costes derivados de una situación geográfica determinada.

Por último, en casos excepcionales, la Posición Común autoriza prórrogas superiores al 50 % de la duración del contrato siempre que esté justificado por razones de amortización del capital en relación con inversiones excepcionales en infraestructura, material rodante o vehículos. En este caso, además, el contrato de servicio público debe haberse adjudicado mediante un procedimiento de licitación equitativo y la autoridad que permita prórrogas de este tipo debe remitir a la Comisión, en el plazo de un año a partir de la celebración del contrato, el contrato y los elementos que justifiquen su mayor duración.

2.4. Normas sociales y calidad del servicio

A diferencia de las propuestas de 2000 y 2002, la propuesta revisada de 2005 de la Comisión deja a las autoridades la definición de los criterios sociales y de calidad aplicables a los servicios de transporte público de viajeros, según el principio de subsidiariedad. El Consejo ha seguido este planteamiento.

El Consejo precisa y amplía la propuesta de la Comisión relativa a la transferencia de derechos sociales. La disposición de la propuesta de la Comisión permitía a las autoridades decidir si los operadores de servicio público seleccionados quedarían obligados o no a reconocer al personal contratado con anterioridad para la prestación del servicio los mismos derechos sociales a los que habrían podido acogerse de haberse producido un traspaso en el sentido de la Directiva 2001/23/CE. El Consejo opina, al igual que la Comisión, que se trata de un tema al que se aplica el principio de subsidiariedad, por lo que no considera necesario hacer obligatoria esta

disposición sobre los derechos de los trabajadores, contrariamente a lo que sugirió el Parlamento en primera lectura. Sin embargo, el Consejo añade a esta disposición la obligación de que las autoridades, al fijar tales requisitos, se atengan a las restricciones establecidas por la legislación nacional y comunitaria. Por otra parte, en aras de la transparencia, el Consejo incorpora a su Posición Común la obligación de que las autoridades, si obligan a los operadores de servicio público a cumplir determinadas normas sociales, incluyan en el pliego de condiciones y en los contratos de servicio público la lista del personal afectado y precisen de forma transparente sus derechos contractuales y las condiciones en las que se entenderá que los trabajadores están vinculados a los servicios.

A fin de simplificar el Reglamento y conforme al principio de subsidiariedad, la Comisión optó en su propuesta revisada por no enumerar los criterios de calidad que las autoridades deberían aplicar a la hora de adjudicar contratos de servicio público. En su Posición Común, el Consejo se adhiere al razonamiento de la Comisión de que las autoridades deben conservar la competencia de establecer normas de calidad. Sin embargo, para aumentar la transparencia, el Consejo introduce la obligación de que, de fijarse normas de calidad, las autoridades las incluyan en sus pliegos de condiciones y contratos de servicio público.

2.5. Transparencia

Con ánimo de aumentar la transparencia, el Consejo se suma a la propuesta de la Comisión de que las autoridades competentes celebren un contrato de servicio público en caso de que concedan derechos exclusivos o compensaciones como contrapartida de la ejecución de obligaciones de servicio público. Por otra parte, para evitar el riesgo de distorsiones de la competencia, es esencial que la adjudicación y el contenido de los contratos de servicio público sean transparentes, en particular en los casos de adjudicación directa. También el Parlamento reconoció en varias ocasiones, durante su primera lectura, la importancia de aumentar la transparencia en el sector del transporte público de viajeros.

Para potenciar la transparencia de dicho sector y como contrapeso de la decisión de hacer extensiva la posibilidad de adjudicación directa a todo el transporte en ferrocarril pesado, el Consejo ha introducido las siguientes medidas en su Posición Común:

- Obligación de que las autoridades remitan a cualquier parte interesada que lo solicite su decisión motivada respecto de los contratos de servicio público otorgados por adjudicación directa. La Delegación checa manifestó en el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía del 9 de junio de 2006 que se oponía a esta disposición e hizo constar en acta la declaración que figura en el anexo II del presente documento.
- Obligación de que las autoridades hagan pública determinada información en el caso de los contratos de servicio público de adjudicación directa para el transporte por ferrocarril, en un plazo de un año a partir de la adjudicación.

Aunque apoya las propuestas de la Comisión en materia de publicidad, el Consejo ha introducido varias modificaciones para facilitar su aplicación práctica y evitar procedimientos burocráticos innecesarios:

- las autoridades quedan obligadas a presentar un informe agregado sobre sus contratos de servicio público en lugar del informe detallado que proponía la Comisión,
- las autoridades deben publicar en el Diario Oficial, con al menos un año de antelación, los anuncios de convocatoria de licitación o adjudicación directa de contratos de servicio público. Quedan exentas de esta obligación en el caso de los contratos de escasa cuantía,
- las autoridades deben publicar una rectificación en caso de que la información anunciada respecto del contrato de servicio público sufra modificaciones,
- quedan exentas de la obligación de anuncio previo las medidas de emergencia,
- el período inicial durante el cual los Estados miembros deben comunicar a la Comisión la información necesaria para determinar si la compensación concedida es compatible con el Reglamento se amplía a tres meses, en lugar de los 20 días hábiles que proponía la Comisión.

2.6. Disposiciones transitorias

El Consejo ha introducido varias modificaciones en las disposiciones transitorias propuestas por la Comisión con el fin de que las autoridades y los operadores tengan tiempo suficiente para adaptarse al nuevo marco legislativo. En primer lugar, el Reglamento entrará en vigor a los tres años de su publicación. Doce años después, los contratos de servicio público para el transporte por ferrocarril y carretera deberán adjudicarse conforme a lo dispuesto en el Reglamento. En segundo lugar, el Consejo sustituye la distinción establecida en la propuesta de la Comisión entre períodos transitorios para el transporte por carretera, por una parte, y transporte por ferrocarril, por otra, por una disposición transitoria única. Dado que la posibilidad de adjudicación directa se ha hecho extensiva a todo el ferrocarril pesado, el Consejo considera que no hay ya justificación para establecer un período transitorio más largo para este modo de transporte público que para el transporte público por carretera. En tercer lugar, en lugar de un período transitorio en dos etapas, el Consejo ha optado por un planteamiento gradual que autoriza a las autoridades a determinar por sí mismas, hasta cierto punto, la forma de organizar la transición hacia el nuevo conjunto de normas de adjudicación de contratos. En un plazo de seis meses a partir de la primera mitad del período transitorio, los Estados miembros deberán facilitar a la Comisión sendos informes de situación. Sobre la base de dichos informes, la Comisión evaluará la necesidad de introducir medidas adicionales para evitar perturbaciones de la oferta de transporte público.

Por lo que respecta a los contratos celebrados antes de la entrada en vigor del Reglamento, la Posición Común prevé un período transitorio que concuerda en gran medida con las propuestas formuladas por el Parlamento en primera lectura. El Consejo ha intentado establecer un equilibrio entre, por una parte, el respeto del principio *pacta sunt servanda* y, por otra, la necesidad de evitar que los mercados queden cerrados durante demasiado tiempo. Para ello se establece una distinción entre:

- los contratos adjudicados mediante procedimientos de licitación equitativos y los contratos adjudicados por otros procedimientos,
- los contratos adjudicados antes del 26 de julio de 2000 (fecha en que la Comisión presentó su propuesta inicial sobre obligaciones de servicio público) y los adjudicados después de dicha fecha.

El Consejo propone disposiciones de vencimiento específicas para cada una de estas cuatro categorías de contratos. Para casos excepcionales en que la rescisión del contrato entrañe consecuencias jurídicas o económicas indebidas, la Posición Común prevé la continuación hasta el vencimiento, previa aprobación de la Comisión.

El Consejo mantiene en su Posición Común la disposición de la propuesta de la Comisión en virtud de la cual, durante la segunda mitad del período transitorio, las autoridades podrán excluir de las licitaciones que organicen a los operadores que no puedan demostrar que el valor de los servicios de transporte público por los reciben compensación o gozan de un derecho exclusivo concedido de conformidad con el Reglamento representan al menos la mitad del valor del conjunto de sus servicios de transporte público. A esta disposición, el Consejo añade que las autoridades no estarán facultadas para excluir de la participación en procedimientos de licitación a los operadores que ya estén prestando los servicios que van a ser objeto de licitación. Tras intensas discusiones, el Consejo decidió no recoger en la Posición Común la cláusula en virtud de la cual las autoridades pueden excluir de la participación en procedimientos de licitación a los operadores que hayan obtenido la totalidad o una parte de sus contratos por adjudicación directa. A la luz de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el Consejo considera inadecuada semejante cláusula de reciprocidad. El Consejo fija condiciones estrictas para la aplicación de cláusulas de reciprocidad, por considerar que solo son admisibles en el contexto del proceso de liberalización gradual y siempre que sean transitorias y de duración limitada.

2.7. Otras cuestiones importantes

Entre las restantes cuestiones importantes reflejadas en la Posición Común del Consejo cabe mencionar las siguientes:

- el Consejo se ha sumado a la propuesta de la Comisión de que no se fijen normas específicas de subcontratación para el sector del transporte público por vías navegables. Sin embargo, en aras de la transparencia, ha incluido en la Posición Común el requisito de que los pliegos de condiciones y los contratos de servicio público indiquen claramente en qué casos es posible la subcontratación. Por otra parte, el contrato debe determinar las condiciones aplicables a la subcontratación conforme al Derecho nacional y comunitario,

- la Comisión había propuesto derogar en su totalidad los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70. Dado que ciertas disposiciones de dichos Reglamentos siguen siendo de aplicación, la Posición Común del Consejo dispone una derogación gradual del Reglamento (CEE) n° 1191/69 y la inclusión de determinadas disposiciones del Reglamento (CEE) n° 1107/70 en el nuevo Reglamento sobre obligaciones de servicio público,
- el Consejo ha adaptado en su Posición Común la disposición relativa a los informes de la Comisión sobre la evolución de la prestación de servicios de transporte público de viajeros en Europa, exigiendo en particular que evalúe la calidad de dichos servicios y los efectos de las adjudicaciones directas,
- el Consejo ha introducido algunos cambios en el anexo del Reglamento con miras a mejorar el procedimiento de cálculo de la compensación otorgada en el caso de los contratos de adjudicación directa, para facilitar su aplicación práctica.

IV. CONCLUSIÓN

El Consejo, que no consiguió alcanzar un acuerdo sobre las propuestas relativas a la obligación de servicio público presentadas por la Comisión en 2000 y 2002, ha logrado establecer una Posición Común sobre la base de la presentada en 2005. La Comisión elaboró esta última propuesta revisada a la luz de la primera lectura por el Parlamento de su propuesta inicial de 2000, con miras a conciliar las posiciones de las tres instituciones. Dado que la Posición Común se atiene a grandes rasgos al planteamiento de esa propuesta revisada, el Consejo considera que constituye una buena base para las deliberaciones correspondientes a la segunda lectura del Parlamento.

ANEXO I

DECLARACIÓN DE SUECIA, A LA QUE SE SUMA ITALIA, PARA EL ACTA DEL CONSEJO DEL 9 DE JUNIO DE 2006**Ad. punto 9: Propuesta revisada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera**

ACUERDO POLÍTICO

Al alcanzarse un acuerdo político sobre la Posición Común relativa al Reglamento sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, Suecia desea hacer constar la posición siguiente:

1. Como acordó el Consejo en su sesión del 5 de diciembre de 2005, el objetivo principal del Reglamento es establecer un marco jurídico para la compensación por contratos de servicio público, y no la apertura del mercado de servicios ferroviarios. Esta es la razón por la que el Reglamento establece la opción de la adjudicación directa para los servicios ferroviarios.
2. La decisión del Consejo de permitir la continuación de la adjudicación directa para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril no excluye que la Comisión, en virtud de su derecho de iniciativa, presente en el futuro propuestas legislativas sobre la apertura de los mercados nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, que estudiarían a continuación el Parlamento Europeo y el Consejo.
3. Toda futura propuesta de apertura de los mercados nacionales de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril deberá basarse en la determinación razonada de si tal apertura debe adoptar la forma de un acceso abierto de todos los operadores a la red ferroviaria o la de una licitación competitiva para la adjudicación de contratos de servicio público o derechos exclusivos, o ambas cosas.
4. A falta de legislación armonizada sobre la apertura de los mercados nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, Suecia considera que los Estados miembros conservan el derecho de aplicar medidas de reciprocidad, siempre que sean compatibles con la legislación comunitaria.

ANEXO II

DECLARACIÓN DE LA REPÚBLICA CHECA PARA EL ACTA DEL CONSEJO DEL 9 DE JUNIO DE 2006

Ad. punto 9: Propuesta revisada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera

ACUERDO POLÍTICO

La República Checa es plenamente consciente de que uno de los objetivos principales de la propuesta de Reglamento sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera es dar la mayor transparencia posible a la adjudicación de contratos de servicio público. A este respecto, la República Checa no tiene objeción alguna en que se exija a la autoridad competente que notifique a todas las partes interesadas, a petición de estas, las decisiones de adjudicación directa de contratos de servicio público que haya adoptado, y que demuestre que ha actuado con arreglo a los artículos pertinentes del Reglamento, incluido el establecimiento de compensaciones acordes con las normas que figuran en el anexo del Reglamento. Sin embargo, la República Checa no puede aceptar la redacción actual del artículo 7, apartado 4 (9840/06), ya que a su juicio reduce la seguridad jurídica de todas las partes que intervienen en la adjudicación directa. A la República Checa le preocupa, sobre todo, la posibilidad de que una parte que considere que se han lesionado sus intereses impugne una decisión razonada determinada con el fin de forzar una comparación entre el contrato otorgado por adjudicación directa y su propia oferta. En algunos casos, esto podría posteriormente impedir la adjudicación directa de un contrato de servicio público, cosa que la República Checa considera totalmente inaceptable.

Debido a esta reserva, la República Checa no puede refrendar el acuerdo político del Consejo sobre esta propuesta, por lo que se abstiene en la votación.

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 3/2007**aprobada por el Consejo el 11 de diciembre de 2006****con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° .../2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... , sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2320/2002****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2007/C 70 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de proteger a las personas y las mercancías en la Unión Europea, es preciso prevenir los actos de interferencia ilícita en aeronaves civiles mediante la introducción de normas comunes para la protección de la aviación civil. Este objetivo ha de alcanzarse estableciendo reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea, así como mecanismos para supervisar su cumplimiento.
- (2) En aras de la seguridad de la aviación civil en general, es conveniente sentar las bases para interpretar de forma común el anexo XVII del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional, de 7 de diciembre de 1944.
- (3) El Reglamento (CE) n° 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil ⁽³⁾, fue adoptado como consecuencia de los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos.
- (4) El Reglamento (CE) n° 2320/2002 debe revisarse a la luz de la experiencia adquirida, y el propio Reglamento debe derogarse y sustituirse por el presente Reglamento que tenga como objetivo simplificar, armonizar y aclarar las normas vigentes e incrementar los niveles de seguridad.

(5) Es necesaria mayor flexibilidad a la hora de adoptar medidas y procedimientos de seguridad a fin de seguir la evolución de las evaluaciones del riesgo y hacer posible la introducción de nuevas tecnologías, por lo que el presente Reglamento debe establecer los principios básicos de las medidas que se han de tomar para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita sin entrar en detalles técnicos o de procedimiento sobre la manera en que deben aplicarse.

(6) El presente Reglamento ha de ser aplicable a los aeropuertos utilizados por la aviación civil situados en el territorio de un Estado miembro, a los operadores que prestan servicios en dichos aeropuertos y a las entidades suministradoras de bienes y/o servicios a esos aeropuertos o a través de ellos.

(7) Sin perjuicio del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves (Tokio, 1963), del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970) y del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971), es conveniente que el presente Reglamento regule, asimismo, las medidas de seguridad aplicables a bordo de las aeronaves, o durante los vuelos, de las compañías aéreas comunitarias.

(8) Cada Estado miembro podrá decidir por sí mismo si dispone o no la presencia de agentes de seguridad durante los vuelos en las aeronaves en él matriculadas y en las aeronaves de compañías aéreas titulares de una licencia que él haya expedido.

(9) Los diversos tipos de aviación civil no presentan necesariamente el mismo nivel de riesgo. A la hora de elaborar normas básicas comunes de seguridad aérea deben tenerse en cuenta las dimensiones de la aeronave, el tipo de operación y la frecuencia de las operaciones en los aeropuertos con el fin de hacer posible la concesión de exenciones.

(10) Asimismo, procede autorizar a los Estados miembros, sobre la base de una evaluación del riesgo, a aplicar medidas más estrictas que las establecidas en el presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO C 185 de 8.8.2006, p. 17.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 15 de junio de 2006 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 11 de diciembre de 2006, y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ DO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 849/2004 (DO L 158 de 30.4.2004, p. 1).

- (11) Los terceros países pueden exigir la aplicación de medidas distintas de las establecidas en el presente Reglamento con respecto a los vuelos procedentes del aeropuerto de un Estado miembro que tengan como destino o sobrevuelen el territorio de dichos países. No obstante, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en los que sea Parte la Comunidad, la Comisión ha de poder examinar las medidas exigidas por el tercer país en cuestión.
- (12) Aun cuando en un solo Estado miembro pueda haber varios organismos que lleven a cabo tareas en el ámbito de la seguridad aérea, cada uno de los Estados miembros ha de designar a una única autoridad responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.
- (13) Con objeto de asignar responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea y de describir las medidas que deben tomar los operadores y otras entidades a tal fin, todos los Estados miembros han de elaborar un programa nacional de seguridad para la aviación civil. Por otra parte, todos los gestores de aeropuertos, compañías aéreas y entidades que apliquen normas de seguridad aérea deben elaborar, aplicar y mantener un programa de seguridad para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Reglamento y en el programa nacional de seguridad para la aviación civil que sea aplicable.
- (14) A fin de supervisar la observancia del presente Reglamento y del programa nacional de seguridad para la aviación civil, cada Estado miembro deberá elaborar un programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil y velar por su aplicación.
- (15) Al objeto de supervisar la aplicación del presente Reglamento por parte de los Estados miembros, así como de formular recomendaciones para mejorar la seguridad aérea, es conveniente que la Comisión realice inspecciones, entre ellas, inspecciones sin previo aviso.
- (16) Los actos de aplicación que establezcan medidas y procedimientos comunes para aplicar las normas básicas comunes de seguridad aérea y contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad, así como los informes de inspección de la Comisión y las respuestas de las autoridades competentes, deben considerarse «información clasificada de la UE» con arreglo a la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Comisión, de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica su Reglamento interno ⁽¹⁾. Dichos elementos no deberán publicarse; solo deberán ponerse a disposición de los operadores y entidades legítimamente interesados.
- (17) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽²⁾.
- (18) Conviene, en particular, habilitar a la Comisión para que establezca las condiciones en virtud de las cuales deben adoptarse las medidas contempladas en el artículo 4, apartado 3, y en el artículo 9, apartado 2. Estas medidas de alcance general, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento o completarlo mediante la adición de nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (19) Se debe potenciar el objetivo del «control de seguridad único» para todos los vuelos dentro de la Unión Europea.
- (20) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de seguridad aérea, incluidas las que se refieren al transporte de mercancías peligrosas.
- (21) Los Estados miembros deben determinar las sanciones para los casos en que se infrinjan las disposiciones del presente Reglamento. Las sanciones previstas, que pueden ser de naturaleza civil o administrativa, deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (22) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar convenida el 18 de septiembre de 2006 en Córdoba con motivo de la primera reunión ministerial del Foro de Diálogo sobre Gibraltar sustituirá a la Declaración Conjunta sobre el Aeropuerto de Gibraltar hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987, y su aplicación plena se entenderá como el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (23) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, salvaguardar la aviación civil de actos de interferencia ilícita y sentar las bases para interpretar de forma común el anexo XVII del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones y los efectos del presente Reglamento, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivos

1. El presente Reglamento establece normas comunes para salvaguardar la aviación civil de actos de interferencia ilícita.

⁽¹⁾ DO L 317 de 3.12.2001, p. 1. Decisión modificada por la Decisión 2006/548/CE, Euratom (DO L 215 de 5.8.2006, p. 38).

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

Asimismo, sienta las bases para una interpretación común del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional.

2. Los medios para lograr los objetivos mencionados en el apartado 1 serán los siguientes:

- a) establecimiento de reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea;
- b) mecanismos para supervisar su cumplimiento.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento será aplicable a:

- a) todos los aeropuertos o partes de los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro que no se utilicen exclusivamente con fines militares;
- b) todos los operadores, entre ellos las compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);
- c) todas las entidades que aplican normas de seguridad aérea que lleven a cabo sus actividades en locales situados dentro o fuera de las instalaciones del aeropuerto y suministren bienes y/o servicios a los aeropuertos mencionados en la letra a) o a través de ellos.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en relación con el litigio acerca de la soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «aviación civil»: toda operación aérea llevada a cabo por aeronaves civiles, con exclusión de las operaciones llevadas a cabo por las aeronaves de Estado a que hace referencia el artículo 3 del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional;
- 2) «seguridad aérea»: el conjunto de medidas y de recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita;
- 3) «operador»: la persona, organización o empresa que efectúa una operación de transporte aéreo u ofrece sus servicios para efectuarla;
- 4) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo titular de una licencia de explotación válida o su equivalente;
- 5) «compañía aérea comunitaria»: la compañía aérea titular de una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ⁽¹⁾;

- 6) «entidad»: una persona, organización o empresa distinta de un operador;
- 7) «artículos prohibidos»: las armas, los explosivos u otros instrumentos, sustancias u objetos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita;
- 8) «control»: la utilización de medios técnicos o de otra índole cuyo fin es identificar y/o detectar artículos prohibidos;
- 9) «control de seguridad»: la utilización de medios que pueden impedir la introducción de artículos prohibidos;
- 10) «control de acceso»: la utilización de medios para poder impedir la entrada de personas o vehículos no autorizados, o de ambos;
- 11) «sector de operaciones»: la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso;
- 12) «sector de tierra»: la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es un sector de operaciones;
- 13) «zona restringida de seguridad»: la parte del sector de operaciones en la que, además de estar restringido el acceso, se aplican otras normas de seguridad aérea;
- 14) «zona demarcada»: una zona que está separada, mediante control de acceso, de las zonas restringidas de seguridad o, si la propia zona demarcada es una zona restringida de seguridad, de otras zonas restringidas de seguridad de un aeropuerto;
- 15) «comprobación de antecedentes personales»: una comprobación registrada de la identidad de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad;
- 16) «pasajeros, equipajes, carga o correo en transferencia»: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en una aeronave distinta de aquella en que llegaron;
- 17) «pasajeros, equipajes, carga o correo en tránsito»: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en la misma aeronave en que llegaron;
- 18) «pasajero potencialmente problemático»: el pasajero que bien ha sido expulsado de un país, bien es considerado inadmisibles a efectos de inmigración, bien viaja custodiado;
- 19) «equipaje de mano»: el equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave;
- 20) «equipaje de bodega»: el equipaje destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave;
- 21) «equipaje de bodega acompañado»: el equipaje, transportado en la bodega de una aeronave, que ha facturado para un vuelo un pasajero que viaja en ese mismo vuelo;

⁽¹⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

- 22) «correo de las compañías aéreas»: el correo que tiene como remitente y destinatario a una compañía aérea;
- 23) «material de las compañías aéreas»: el material cuyo origen y destino es una compañía aérea o que es utilizado por una compañía aérea;
- 24) «correo»: el envío de correspondencia y demás objetos, que no sea el correo de las compañías aéreas, realizado por los servicios postales y destinado a los mismos, de conformidad con las normas de la Unión Postal Universal;
- 25) «carga»: todos los bienes destinados al transporte en una aeronave, excepto los equipajes, el correo, el correo de las compañías aéreas, y el material de las compañías aéreas, y las provisiones de a bordo;
- 26) «agente acreditado»: la compañía aérea, el agente, el transitario o cualquier otra entidad que realiza los controles de seguridad de la carga o del correo;
- 27) «expedidor conocido»: el expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga o dicho correo se puedan transportar en cualquier aeronave;
- 28) «expedidor cliente»: el expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga se pueda transportar en aeronaves exclusivamente de carga o el correo en aeronaves exclusivamente de correo;
- 29) «control de seguridad de la aeronave»: la inspección de las partes del interior de una aeronave a las que puedan haber tenido acceso los pasajeros, así como de la bodega de la aeronave, con el fin de detectar artículos prohibidos y actos de interferencia ilícita;
- 30) «registro de seguridad de la aeronave»: la inspección del interior y de las zonas accesibles del exterior de la aeronave encaminada a detectar artículos prohibidos y actos de interferencia ilícita;
- 31) «agente de seguridad a bordo»: la persona empleada por un Estado para que viaje a bordo de una aeronave de una compañía aérea titular de una licencia expedida por dicho Estado miembro con el propósito de proteger la aeronave y sus ocupantes de actos de interferencia ilícita.
- a) métodos de control, control de acceso y otros controles de seguridad;
- b) métodos de realización de controles de seguridad y registros de seguridad de aeronaves;
- c) artículos prohibidos;
- d) criterios de eficacia y pruebas de aceptación de equipos;
- e) contratación de personal y requisitos de formación;
- f) definición de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad;
- g) obligaciones y procedimientos de validación de agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes;
- h) categorías de personas, bienes y aeronaves que por razones objetivas se someterán a procedimientos especiales de seguridad o quedarán exentos de controles, controles de acceso u otros controles de seguridad.
3. La Comisión, mediante la modificación del presente Reglamento en virtud de una decisión de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3, fijará criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes mencionadas en el apartado 1 y adoptar medidas de seguridad alternativas que proporcionen un nivel adecuado de protección sobre la base de una evaluación local de riesgos. Estas medidas alternativas se justificarán por motivos relacionados con el tamaño de la aeronave, o por motivos relacionados con la naturaleza, alcance o frecuencia de las operaciones u otras actividades pertinentes.
- Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión puede utilizar el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 15, apartado 4.
- Los Estados miembros informarán de tales medidas a la Comisión.
4. Los Estados miembros garantizarán la aplicación de las normas básicas comunes a que se refiere el apartado 1 en sus respectivos territorios. Cuando un Estado miembro tenga motivos para creer que el nivel de la seguridad aérea se ha visto comprometido a consecuencia de una infracción de la seguridad, velará por que se tomen inmediatamente las medidas adecuadas para poner fin a dicha infracción y garantizar la seguridad continua de la aviación civil.

Artículo 4

Normas básicas comunes

- Las normas básicas comunes para proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita se establecen en el anexo.
- Las medidas detalladas de aplicación de las normas básicas comunes mencionadas en el apartado 1 se establecerán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

Tales medidas se refieren, en particular, a los siguientes aspectos:

Artículo 5

Medidas más estrictas aplicadas por los Estados miembros

- Los Estados miembros podrán aplicar medidas más estrictas que las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4. En este caso, deberán actuar sobre la base de una evaluación del riesgo y de conformidad con el Derecho comunitario. Esas medidas más estrictas serán pertinentes, objetivas, no discriminatorias y proporcionales al riesgo que se plantee.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de tales medidas lo antes posible tras su aplicación. Una vez recibida dicha información, la Comisión la hará llegar a los demás Estados miembros.

3. Los Estados miembros no estarán obligados a informar a la Comisión cuando las medidas solo se refieran a un vuelo determinado en una fecha concreta.

Artículo 6

Medidas de seguridad exigidas por terceros países

1. Sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en los que la Comunidad sea Parte, el Estado miembro interesado informará a la Comisión de las medidas de seguridad exigidas por un tercer país cuando estas difieran de las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4 respecto de los vuelos con origen en un aeropuerto del Estado miembro que tengan como destino o sobrevuelen el territorio de ese tercer país.

2. A petición del Estado miembro interesado o por propia iniciativa, la Comisión examinará la aplicación de todas las medidas notificadas al amparo del apartado 1, y podrá elaborar, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2, una respuesta adecuada destinada al tercer país interesado.

3. Los apartados 1 y 2 no serán de aplicación cuando:

- a) el Estado miembro interesado aplique las medidas en cuestión de conformidad con el artículo 5, o
- b) las exigencias impuestas por el tercer país estén limitadas a un vuelo determinado en una fecha concreta.

Artículo 7

Autoridad competente

En caso de que un Estado miembro cuente con varios organismos que lleven a cabo tareas en el ámbito de la seguridad de la aviación civil, dicho Estado miembro designará a una única autoridad (denominada en lo sucesivo «la autoridad competente») como responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4.

Artículo 8

Programa nacional de seguridad para la aviación civil

1. Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa nacional de seguridad para la aviación civil.

Dicho programa determinará responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4 y describirá las medidas exigidas a los operadores y entidades a tal fin.

2. La autoridad competente facilitará, por escrito y siguiendo el principio de «necesidad de conocer», las partes adecuadas de su programa nacional de seguridad para la aviación civil a los operadores y entidades que a su juicio tengan un interés legítimo.

Artículo 9

Programa nacional de control de calidad

1. Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa nacional de control de calidad.

Dicho programa permitirá a los Estados miembros verificar la calidad de sus sistemas de seguridad de la aviación civil a fin de cerciorarse del cumplimiento tanto del presente Reglamento como de su programa nacional de seguridad para la aviación civil.

2. Las especificaciones del programa nacional de control de calidad se adoptarán modificando el presente Reglamento mediante la inclusión de un anexo de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3.

Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión puede utilizar el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 15, apartado 4.

El programa hará posible una rápida detección y corrección de las deficiencias. Asimismo, establecerá que todos los aeropuertos, operadores y entidades responsables de la aplicación de normas de seguridad aérea situados en el territorio del Estado miembro interesado sean periódicamente controlados directamente por la autoridad competente, o bajo la supervisión de esta.

Artículo 10

Programa de seguridad aeroportuaria

1. Todos los gestores de aeropuertos elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad aeroportuaria.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir el gestor del aeropuerto para dar cumplimiento tanto al presente Reglamento como al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en que esté situado el aeropuerto.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan de qué modo comprueba el gestor del aeropuerto la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad aeroportuaria se presentará a la autoridad competente, la cual podrá adoptar otras medidas en caso necesario.

*Artículo 11***Programa de seguridad de las compañías aéreas**

1. Todas las compañías aéreas elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía aérea para dar cumplimiento tanto al presente Reglamento como al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en que preste sus servicios.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan de qué modo comprueba la compañía aérea la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad de la compañía aérea se presentará a la autoridad competente si esta así lo solicita. La autoridad competente podrá adoptar otras medidas en caso necesario.

3. Cuando el programa de seguridad de una compañía aérea comunitaria haya sido validado por la autoridad competente del Estado miembro que haya concedido la licencia de explotación, los demás Estados miembros deberán considerar que dicha compañía aérea cumple los requisitos del apartado 1. Esta disposición se entenderá sin perjuicio del derecho de un Estado miembro a solicitar a una compañía aérea que explique con detalle la aplicación de:

- a) las medidas de seguridad aplicadas por dicho Estado miembro en virtud de lo dispuesto en el artículo 5, y/o
- b) los procedimientos locales aplicables en los aeropuertos en los que opera.

*Artículo 12***Programa de seguridad de las entidades**

1. Todas las entidades obligadas a aplicar normas de seguridad aérea en virtud de un programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 8 elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad de las entidades.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la entidad para dar cumplimiento al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro con respecto a las operaciones en dicho Estado miembro.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan de qué modo la entidad ha de comprobar la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. Previa petición, el programa se presentará a la autoridad competente del Estado miembro de que se trate, que podrá adoptar medidas al respecto si procede.

*Artículo 13***Inspecciones de la Comisión**

1. La Comisión, en cooperación con la autoridad competente del Estado miembro interesado, realizará inspecciones, entre

ellas inspecciones de aeropuertos, operadores y entidades que aplican normas de seguridad aérea, con objeto de supervisar la aplicación del presente Reglamento por parte de los Estados miembros y, en su caso, formular recomendaciones para mejorar la seguridad aérea. Con este fin, la autoridad competente notificará por escrito a la Comisión todos los aeropuertos de su territorio que presten servicios a la aviación civil, con excepción de los contemplados en el artículo 4, apartado 3.

Los procedimientos de realización de las inspecciones de la Comisión se adoptarán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

2. Las inspecciones de la Comisión de que sean objeto aeropuertos, operadores y entidades que apliquen normas de seguridad aérea se efectuarán sin previo aviso. La Comisión informará al Estado miembro interesado con tiempo suficiente antes de la inspección.

3. Los informes de inspección de la Comisión se darán a conocer a la autoridad competente del Estado miembro interesado, que expondrá en su respuesta las medidas adoptadas para corregir todas las deficiencias detectadas.

El informe y la respuesta de la autoridad competente se comunicarán posteriormente a la autoridad competente de los demás Estados miembros.

*Artículo 14***Divulgación de la información**

Los siguientes documentos se considerarán «información clasificada de la UE» a los efectos de la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom, y no se harán públicos:

- a) medidas y procedimientos a que hacen referencia el artículo 4, apartados 2 y 3, el artículo 5, apartado 1, y el artículo 6, apartado 1, cuando contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad;
- b) informes de inspección de la Comisión y respuestas de las autoridades competentes a los que se hace referencia en el artículo 13, apartado 3.

*Artículo 15***Comité**

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1, 2 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 16

Sanciones

Los Estados miembros determinarán las normas relativas a las sanciones que deberán imponerse en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su cumplimiento. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Artículo 17

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) n° 2320/2002.

Artículo 18

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del ... (*), con excepción del artículo 4, apartados 2 y 3, del artículo 9, apartado 2, del artículo 13, apartado 1, y del artículo 15, que serán de aplicación a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) Dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

ANEXO

NORMAS BÁSICAS COMUNES (ARTÍCULO 4)**1. SEGURIDAD AEROPORTUARIA****1.1. Requisitos de planificación aeroportuaria**

1. A la hora de diseñar o construir nuevas instalaciones aeroportuarias o de modificar las ya existentes, se tomarán plenamente en consideración los requisitos previstos para la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el presente anexo y los correspondientes actos de aplicación.
2. Se deberán crear las siguientes zonas en los aeropuertos:
 - a) sector de tierra;
 - b) sector de operaciones;
 - c) zonas restringidas de seguridad, y
 - d) zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

1.2. Control de accesos

1. El acceso al sector de operaciones estará restringido para impedir la entrada en él de personas y vehículos no autorizados.
2. El acceso a las zonas restringidas de seguridad estará controlado para garantizar que no entren en ellas personas y vehículos no autorizados.
3. Solamente se permitirá acceder al sector de operaciones y a las zonas restringidas de seguridad a las personas y vehículos que cumplan los requisitos previstos en materia de seguridad.
4. Todas las personas, incluidos los miembros de la tripulación de cabina, deberán haber superado una comprobación de antecedentes personales antes de que les sea expedida una tarjeta de identificación, como miembro de la tripulación o como personal del aeropuerto, que autorice el libre acceso a las zonas restringidas de seguridad.

1.3. Control de personas que no sean pasajeros y de los objetos que lleven consigo

1. Las personas que no sean pasajeros y los objetos que lleven consigo serán controlados mediante comprobaciones aleatorias continuas al entrar en las zonas restringidas de seguridad con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dichas zonas.
2. Todas las personas que no sean pasajeros y los objetos que lleven consigo serán controlados al entrar en las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dichas zonas.

1.4. Inspección de vehículos

Los vehículos que entren en una zona restringida de seguridad serán inspeccionados con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dicha zona.

1.5. Vigilancia, patrullas y otros controles físicos

Los aeropuertos y, cuando proceda, las zonas adyacentes de acceso público, se someterán a vigilancia, patrullas y otros controles físicos a fin de detectar comportamientos sospechosos de personas, descubrir puntos vulnerables que puedan ser aprovechados para cometer actos de interferencia ilícita y disuadir a las personas de cometerlos.

2. ZONAS DEMARCADAS DE LOS AEROPUERTOS

Las aeronaves estacionadas en las zonas demarcadas de los aeropuertos en las que sean aplicables las medidas alternativas contempladas en el artículo 4, apartado 3, estarán separadas de las aeronaves a las que se apliquen plenamente las normas básicas comunes, a fin de garantizar que no queden comprometidas las normas de seguridad aplicables a la aeronave, los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo de estas últimas.

3. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

1. Antes de la salida, la aeronave será sometida a un control o registro de seguridad de la aeronave para garantizar que no hay ningún artículo prohibido a bordo. Cuando se trate de una aeronave en tránsito, podrán aplicarse otras medidas apropiadas.
2. Todas las aeronaves estarán protegidas de interferencias no autorizadas.

4. PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

4.1. Control de pasajeros y equipaje de mano

1. Todos los pasajeros de un vuelo inicial, los pasajeros en transferencia y los pasajeros en tránsito, así como su equipaje de mano, se someterán a control para evitar que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad y a bordo de una aeronave.
2. Los pasajeros en transferencia y su equipaje de mano podrán quedar exentos de controles cuando:
 - a) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
 - b) procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.
3. Los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de controles cuando:
 - a) permanezcan a bordo de la aeronave, o
 - b) no se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya controlados, salvo aquellos que embarquen en la misma aeronave, o
 - c) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
 - d) procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

4.2. Protección de los pasajeros y el equipaje de mano

1. Los pasajeros y su equipaje de mano quedarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que pasen el control hasta el despegue de la aeronave que los transporta.
2. Los pasajeros en espera de embarcar que ya hayan pasado el control no se mezclarán con los pasajeros de llegada, a menos que:
 - a) los pasajeros procedan de un Estado miembro, siempre que la Comisión o ese Estado miembro no hayan informado de que los pasajeros de llegada y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
 - b) los pasajeros procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

4.3. Pasajeros potencialmente problemáticos

Antes de la salida, los pasajeros potencialmente problemáticos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas.

5. EQUIPAJE DE BODEGA

5.1. Control del equipaje de bodega

1. Todos los equipajes de bodega serán objeto de control antes de ser embarcados en una aeronave con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de la aeronave.
2. El equipaje de bodega en transferencia podrá quedar exento de controles cuando:
 - a) proceda de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dicho equipaje no puede considerarse controlado de acuerdo con las normas básicas comunes, o
 - b) proceda de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.
3. El equipaje de bodega en tránsito podrá quedar exento de controles cuando permanezca a bordo de la aeronave.

5.2. Protección del equipaje de bodega

El equipaje de bodega que vaya a transportarse en una aeronave quedará protegido de interferencias no autorizadas desde el punto en que pase el control o en que la compañía aérea se haga cargo de él, según el hecho que ocurra en primer lugar, hasta el despegue de la aeronave que debe transportarlo.

5.3. Vinculación de pasajero y equipaje

1. Todos los bultos del equipaje de bodega se identificarán como acompañados o no acompañados.
2. El equipaje de bodega no acompañado no se transportará, a menos que haya quedado separado por motivos ajenos a la voluntad del pasajero o haya sido sometido a más controles de seguridad adicionales.

6. CARGA Y CORREO

6.1. Controles de seguridad de la carga y el correo

1. Todos los tipos de carga y de correo serán objeto de controles de seguridad antes de ser embarcados en una aeronave. Las compañías aéreas no aceptarán transportar una carga o correo en una aeronave a menos que ellas mismas hayan realizado los controles de seguridad o que un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente haya confirmado y justificado que se ha realizado dichos controles.
2. La carga en transferencia y el correo en transferencia podrán someterse a controles de seguridad alternativos del modo indicado en un acto de aplicación.
3. La carga en tránsito y el correo en tránsito podrán quedar exentos de controles de seguridad si permanecen a bordo de la aeronave.

6.2. Protección de la carga y el correo

1. La carga y el correo que deban transportarse en una aeronave estarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se practiquen los controles de seguridad hasta el despegue de la aeronave.
2. La carga y el correo que no estén debidamente protegidos de interferencias no autorizadas tras la realización de los controles de seguridad deberán ser controlados.

7. CORREO Y MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA

El correo y el material de una compañía aérea estarán sujetos a controles de seguridad, tras los que quedarán protegidos hasta ser embarcados en la aeronave a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

8. PROVISIONES DE A BORDO

Las provisiones de a bordo, entre ellas los productos de restauración, destinadas al transporte o al uso a bordo de una aeronave estarán sujetas a controles de seguridad, tras los que quedarán protegidas hasta ser embarcadas en la aeronave a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

9. SUMINISTROS DE AEROPUERTO

Los suministros que vayan a ser vendidos o utilizados en las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos, entre ellos los destinados a tiendas libres de impuestos y restaurantes, estarán sujetos a controles de seguridad a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos en tales zonas.

10. MEDIDAS DE SEGURIDAD DURANTE EL VUELO

1. Sin perjuicio de las normas de seguridad aérea aplicables:
 - a) se impedirá que personas no autorizadas entren en el compartimento de la tripulación de vuelo durante el vuelo;
 - b) los pasajeros potencialmente problemáticos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas durante el vuelo.
2. Se tomarán medidas de seguridad adecuadas, tales como acciones de formación de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros, para impedir los actos de interferencia ilícita durante el vuelo.
3. No se permitirá llevar armas a bordo de la cabina de vuelo ni del compartimento de la tripulación de vuelo de una aeronave, a menos que los Estados interesados lo hayan autorizado de conformidad con sus respectivas legislaciones nacionales.
4. El apartado 4 también será aplicable a los agentes de seguridad a bordo que vayan armados.

11. CONTRATACIÓN Y FORMACIÓN DE PERSONAL

1. Las personas que practiquen controles, controles de acceso u otros controles de seguridad o sean responsables de ellos serán contratadas, formadas y, cuando proceda, certificadas de modo que quede garantizada su idoneidad para el puesto y su capacidad para llevar a cabo las tareas que se les asignen.
2. Las personas, excepto los pasajeros, que necesiten acceder a las zonas restringidas de seguridad deben recibir formación en materia de seguridad para que puedan expedírseles tarjetas de identificación como personal del aeropuerto o como miembros de la tripulación.
3. La formación mencionada en los puntos 1 y 2 tendrá carácter inicial y permanente.
4. Los instructores dedicados a la formación de las personas mencionadas en los puntos 1 y 2 tendrán las cualificaciones necesarias.

12. EQUIPO DE SEGURIDAD

El equipo utilizado en los controles, controles de acceso y otros controles de seguridad deberá ser capaz de efectuar los controles de seguridad de que se trate.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

En septiembre de 2005, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento del Consejo por el que se sustituye el Reglamento (CE) n° 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil ⁽¹⁾, redactado y adoptado en respuesta a los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos y en vigor desde enero de 2003. Se considera necesario sustituir el Reglamento (CE) n° 2320/2002 por un nuevo texto ya que su aplicación ha originado una serie de problemas.

El 15 de junio de 2006, el Parlamento Europeo adoptó, en primera lectura, un dictamen con 85 enmiendas.

El Consejo consideró la posibilidad de alcanzar un acuerdo en primera lectura con el Parlamento Europeo sobre el texto del proyecto de Reglamento. Sin embargo, con ocasión de una serie de contactos informales con representantes del Parlamento Europeo, quedó en evidencia que, para poder conseguir un texto aceptable para todas las partes, habría que estudiar con mayor detalle el tema de la financiación de las medidas de seguridad. Así, el Consejo decidió adoptar una posición común que tuviera en cuenta en la medida de lo posible las enmiendas del Parlamento Europeo en primera lectura, y tratar de conseguir un acuerdo con el Parlamento Europeo en una fase posterior.

Tras la revisión el texto por parte de los juristas lingüistas, el Consejo adoptó su Posición Común el 11 de diciembre de 2006. Al hacerlo, tomó buena nota del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura y aceptó 46 enmiendas.

El Consejo tomó nota también del dictamen del Comité Económico y Social Europeo.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo pudo aprobar los aspectos principales de la propuesta de la Comisión. Sobre algunos puntos, no obstante, el Consejo decidió modificar el texto, generalmente para que fuera más claro, más simple y más fácil de comprender.

Las modificaciones más importantes efectuadas por el Consejo en la propuesta de la Comisión se refieren a los dos aspectos expuestos a continuación.

En primer lugar, por lo que se refiere a la comitología, el Consejo tuvo en cuenta las nuevas normas que adoptó el Consejo en julio de 2006 ⁽²⁾. El nuevo procedimiento de reglamentación establecido por estas nuevas normas, que otorga todavía más poder al Parlamento Europeo, figura en el artículo 4, apartado 3, y en el artículo 9, apartado 2, del proyecto de Reglamento. El artículo 4, apartado 3, se refiere a los en virtud de los cuales los Estados miembros pueden establecer excepciones a las normas generales aplicables a los pequeños aeropuertos o las pequeñas aeronaves. El artículo 9, apartado 2, especifica las normas aplicables a los programas nacionales de control de la calidad de los Estados miembros.

En segundo lugar, el artículo 5, apartado 2, permite a los Estados miembros aplicar medidas nacionales más estrictas que las que figuran en el Reglamento. En vista de lo que está en juego, de la gravedad de las distintas amenazas a la seguridad y de la rapidez a la que evolucionan las circunstancias en que se inscriben estas amenazas, el Consejo consideró que los Estados miembros debían contar con un margen de maniobra suficiente para imponer las medidas adicionales o especiales que consideren necesarias. En opinión del Consejo, estas medidas no deberían exigir una justificación especial a escala comunitaria.

Por lo que se refiere a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo, el Consejo pudo aceptar, total o parcialmente, las 46 enmiendas siguientes:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23 a 30, 33, 34, 37, 40, 45 a 49, 51, 53 a 58, 65 a 68, 73, 77 a 79, 82 y 84.

Sin embargo, el Consejo no pudo aceptar algunas de las otras enmiendas, entre las que destacan las enmiendas 3, 35, 43 y 44 sobre la financiación de las medidas de seguridad de conformidad con el Reglamento. El Consejo considera que no es adecuado que un Reglamento técnico como el que se está examinando contenga exigencias u obligaciones en materia de financiación. El principio de subsidiariedad requiere que estas cuestiones se resuelvan a nivel nacional.

⁽¹⁾ DO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 849/2004 (DO L 158 de 30.4.2004, p. 1).

⁽²⁾ DO L 200 de 22.7.2006, p. 11.

No se aceptaron, o no se aceptaron parcialmente, otras enmiendas, porque ampliaban el ámbito de aplicación del Reglamento más allá de los objetivos en materia de seguridad que se le habían asignado. Se trata, en particular, de las enmiendas 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 y 85. No se aceptaron, total o parcialmente, las enmiendas 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 y 74, porque contradecían otras partes del proyecto de Reglamento, no añadían nada al texto en cuanto al fondo o que no eran conformes a la terminología aceptada en materia de seguridad de la aviación. Por último, no se aceptaron, total o parcialmente, las enmiendas 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 y 83, ya que el Consejo consideró que eran demasiado detalladas para un Reglamento de este tipo o incompatibles con los acuerdos institucionales de la Comunidad o contenían disposiciones cuya aplicación sería imposible bien por los Estados miembros, bien por los operadores económicos interesados.

III. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que el texto de su Posición Común es adecuado y equilibrado. Opina que su Posición Común refleja los objetivos que subyacen a la mayor parte de las enmiendas del Parlamento.

El Consejo desea destacar los esfuerzos importantes realizados por alcanzar rápidamente un acuerdo sobre este Reglamento y confía en que la Posición Común permitirá que este acto legislativo pueda adoptarse sin demora y en el momento oportuno.
