

PROTOCOLO DE APOYO PARA FIJAR LOS CRITERIOS DE LOS CONCURSOS DE LAS CONCESIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS, REGULARES Y DE USO GENERAL, DE COMPETENCIA DEL MINISTERIO DE FOMENTO, QUE VENZAN A PARTIR DE 2007.

En Madrid, a 24 de abril de 2007

REUNIDOS EN LA SEDE DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Por un lado,

El Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento, D. Fernando Palao Taboada, en virtud de las atribuciones que le confiere su nombramiento por Real Decreto 810/2004, de 23 de abril, en nombre y representación del Ministerio de Fomento, con sede en Madrid (Paseo de la Castellana, nº 67).

Por otro lado,

El Presidente del Departamento de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera, D. Gerardo Díaz Ferrán

El Presidente de la Sección de Transporte Regular del Comité Nacional de Transporte por Carretera D. Alfonso Caravaca de Coca

El Presidente de Fenebus: D. Alfonso Caravaca de Coca

El Secretario General-Director de Asintra: D. Lorenzo Chacón Gutiérrez

El Secretario Federal Sector Estatal de Carretera y Urbanos de UGT:
D. Manuel Guerrero Cortes.

El Secretario General del Sector Federal por Carretera de CCOO:
D. Alberto Margalló Pascual

El Presidente del CERMI: D. Mario García Sánchez

El Secretario General de FUCI en representación del Consejo de Consumidores y Usuarios.: D. Gustavo Samayoa Estrada

El Presidente de ASCABUS: D. Angel M^a Pozueta Mate

El Director General de ANFAC: Luis Valero Artola

El Director General de ANIACAM: Víctor García Alía

Al objeto de firmar este protocolo, como expresión de acuerdo en los criterios que reflejan los intereses en juego, de cara a los próximos concursos para la adjudicación de concesiones de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, permanentes y de uso general, para que sirvan de guía en la preparación y tramitación de los citados concursos por parte de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento.

Por ello, y teniendo en cuenta los siguientes antecedentes

1. A partir de 2007 y hasta 2018 se producirá el vencimiento de las concesiones de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, permanentes y de uso general, de competencia del Ministerio de Fomento (a diciembre de 2006 un total de 108).
2. Por parte de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, a partir del vencimiento de las concesiones se llevará a cabo la tramitación de los concursos para la adjudicación de la empresa prestataria de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, permanentes y de uso general, lo que dará lugar a un nuevo contrato administrativo por un plazo determinado.
3. Los actuales servicios públicos han ido conformándose a lo largo de décadas de existencia por la acción de las propias empresas concesionarias, los usuarios, las demás administraciones interesadas (Ayuntamientos, Diputaciones y CCAA), así como de la propia Dirección General de Transportes por Carretera, en una continua adaptación del servicio a las necesidades de los clientes.
4. La Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento lleva trabajando desde el año 2004 de manera continuada, junto con el Comité Nacional de Transporte por Carretera (en una tarea recogida por el Plan PLATA -Plan de Líneas de Actuación del Transporte en Autobús- y en el PEIT -Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento-), y con empresarios del sector, en la preparación de criterios y procedimientos para la realización de los concursos. También ha habido reuniones con diversas asociaciones representativas de los diversos intereses afectados. Así, con los sindicatos (UGT y CCOO), para el estudio de los aspectos

relativos a las cuestiones sociales, subrogación de los contratos laborales y otras cuestiones sociales de su interés. Igualmente con CERMI, para reflejar en los pliegos las cuestiones relativas a la incorporación paulatina de la accesibilidad. El Consejo de Consumidores y Usuarios en representación de los clientes de los servicios públicos. Por último, también ha habido encuentros y reuniones con las asociaciones de las empresas fabricantes de vehículos y de carrocería, para coordinar el esfuerzo de inversión y fabricación que se avecina de cara a la renovación de material móvil.

5. De igual manera, dado el trabajo llevado a cabo por todas las partes signatarias del presente protocolo en la búsqueda de un acuerdo que pone de manifiesto el interés general en la consecución de objetivos comunes, la Dirección General de Transportes por Carretera se compromete a dar traslado del contenido del mismo a las Comunidades Autónomas, recomendando la búsqueda del consenso social en los procesos de renovación de concesiones que pudieran llevar a cabo en el futuro.
6. Han colaborado en los criterios y en aportar estudios de interés el catedrático de Derecho del Trabajo D. Tomás Sala, el equipo que dirige el profesor D. Francisco Aparicio dentro del INSIA de la Universidad Politécnica de Madrid, y los encuentros y debates con los representantes de todas las CCAA.

Basándose en los siguientes consideraciones

1. En las concesiones de servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera cuyo plazo vence a partir de 2007, el servicio se encuentra ya establecido, por lo que el procedimiento debe ser abreviado, ya que es innecesaria la elaboración y tramitación de un anteproyecto, salvo que se pretendan introducir modificaciones sustanciales.
2. Con el vencimiento del contrato concesional, se celebrará un concurso para designar a la empresa concesionaria en el nuevo contrato, sin que, en principio y salvo por razones de interés público debidamente motivadas deba modificarse el diseño del servicio regular en funcionamiento.

3. En el concurso se aplicarán las reglas contenidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT) y en su reglamento de aplicación (en adelante ROTT), y supletoriamente la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, así como cualquier otra norma de desarrollo que se apruebe, o las reglas que se establezcan como instrucciones de procedimiento previo por la Dirección General de Transportes por Carretera, así como en los propios pliegos de condiciones de cada concurso.
4. Fruto del análisis llevado a cabo en los últimos dos años, ha sido la elaboración y tramitación de una modificación del ROTT, aprobada por Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre de 2006, (BOE de 15 de noviembre de 2006). En el mismo se recoge un criterio simplificado para los procedimientos de los concursos sucesivos al vencimiento de los contratos. Por lo tanto, y como ya se ha expuesto, no será necesario un anteproyecto, y su consiguiente estudio económico de viabilidad, información pública, y aprobación del Proyecto por el titular, el Ministerio de Fomento, por lo que el pliego de condiciones del concurso debe partir de la situación y condiciones obligatorias del servicio público, tal y como recogía el título concesional y estaba siendo explotado en el momento de finalizar el contrato.

Y teniendo en cuenta los siguientes objetivos que se pretenden alcanzar en la ejecución de los concursos:

1. Diversos objetivos de carácter político, económico, ecológico y social, ya recogidos en los planes aprobados por el Gobierno, y en vigor, especialmente el PEIT, el Plan Nacional de Reformas, el Plan Nacional de Asignaciones, el Plan E4 de eficiencia energética, el Plan de seguridad Vial, etc, han sido incorporados a las tareas que se deben llevar a cabo para la realización de los concursos. Entre ellos:
 - a. Mejorar de la productividad de las empresas y de la eficacia de los servicios públicos.
 - b. Impulsar la seguridad.
 - c. Apostar por la promoción del transporte público como respuesta a la congestión, la emisión de gases de los vehículos privados, y en busca de la eficiencia energética.
 - d. Garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos a los servicios públicos de transporte, en especial de aquellos con discapacidades o de movilidad reducida.

2. Por otro lado, es importante tener en cuenta los objetivos que se han ido identificando a lo largo de las reuniones mantenidas. En ellos se ha consideran como más importante:

- Dar continuidad al servicio público: la finalización del contrato y el concurso no deben perjudicar la prestación y normal desarrollo del servicio regular de transporte de viajeros por carretera.
- Incentivar las inversiones en los periodos anteriores a la finalización de los contratos.
- Dar estabilidad en el empleo y facilitar la subrogación de los contratos laborales.
- Incorporar a lo largo del proceso el máximo de condiciones de accesibilidad en los autobuses y en los servicios, de acuerdo con la legislación vigente en la materia, y tratando de promover el cumplimiento de las recomendaciones para que en las estaciones de autobuses se remuevan los obstáculos que permitan una plena accesibilidad de personas discapacitadas.
- Introducir todas aquellas mejoras técnicas contrastadas en materia de seguridad del vehículo.
- Apostar por unos servicios ampliamente comprometidos con la calidad y la atención a los ciudadanos, tanto los que son clientes como aquellos que aún no son usuarios de estos servicios.
- Aportación de criterios de carácter medioambiental y de eficiencia energética en los vehículos y en los servicios en general.
- Modernizar los servicios y las empresas mediante la incorporación de nuevas tecnologías

Han concluido que lo más eficaz para el cumplimiento y concreción de los anteriores objetivos es la aplicación de los siguientes criterios para la elaboración de los futuros pliegos de condiciones:

1. Trabajos previos al vencimiento de las concesiones de servicios por concesión administrativa de los servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera y preparatorios de los concursos.

La Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento tiene que llevar a cabo unas tareas previas a la convocatoria de los concursos.

Principalmente, la elaboración del pliego de condiciones exige poder disponer de unos datos de explotación, algunos de los cuales ya han sido previamente comunicados de manera ordinaria por la empresa a la Administración, sin perjuicio de las competencias de control atribuidas a esta última por la normativa vigente.

Los viajeros-kilómetro que se producen en la concesión, como dato orientativo a incluir en el pliego se tomarán hallando la media de los cinco últimos años completos comunicados a la Administración, así como el dato del último año disponible.

2. Sobre los plazos de los contratos de concesión.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 72.3, establece los plazos de los contratos concesionales entre 6 y 15 años.

La propuesta de Reglamento de la Unión Europea sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, dispone un máximo de 10, y en casos de necesidad por razones de amortización de las inversiones, el plazo puede llegar a 15 años.

Los pliegos de condiciones recogerán una variación entre 8 y 10 años, y sólo concesiones inferiores a 6 millones de viajeros-kilómetros, podrán llegar a 12 años, como tiempo que les permita amortizar los vehículos.

Los plazos en años serían los siguientes:

Inferiores a 1.000.000 de viajeros-kilómetros.	11/12
Entre 1.000.000 y 6.000.000 de viajeros-kilómetros	10/11
Entre 6.000.000 y 30.000.000 de viajeros-kilómetros.	10
Entre 30.000.000 y 100.000.000 de viajeros-kilómetros.	9
Superior a 100.000.000 de viajeros-kilómetros.	8

Excepcionalmente, podrán incrementarse los plazos señalados en la tabla anterior cuando fuera preciso para la adecuada recuperación de las inversiones en infraestructuras necesarias para el servicio, siempre dentro de los límites fijados por la legislación española y europea vigente en cada momento.

3. Acerca de la subrogación de los contratos laborales.

Ni la LOTT ni el ROTT prevén la adscripción concreta de trabajadores a las concesiones.

El artículo 75.4 de la LOTT, establece que respecto a la subrogación de las relaciones laborales se estará a lo que disponga la legislación laboral. El artículo 73.2 del ROTT prevé que en la fase de valoración sea tenido en cuenta el compromiso de absorber al personal del antiguo concesionario.

El artículo 95.2 del ROTT establece que cuando el plazo finalice revertirá a la Administración quedando a favor del concesionario saliente los bienes e instalaciones que el mismo hubiera aportado para la explotación del servicio.

También la propuesta de Reglamento de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera recoge en su artículo 4, punto 5, la posibilidad de que las autoridades exijan al operador entrante la subrogación de contratos cuando se cumplan los presupuestos legalmente establecidos al efecto, pero no lo hace obligatorio para la Administración.

Por lo tanto, aún no existiendo una obligatoriedad de subrogación de los contratos laborales, ni una adscripción obligatoria, ni un traspaso del negocio con elementos materiales, infraestructuras y otros bienes, sí se pueden, por otras vías, conseguir el mismo efecto que produce una sucesión de empresas según lo recoge el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores y la jurisprudencia:

- Incentivando la transmisión de los vehículos adscritos a la concesión, bajo determinados requisitos.
- Estableciendo una fórmula para determinar el personal adscrito o que viene prestando preferentemente su servicio.
- Incorporando como criterio de valoración de las propuestas el compromiso del licitador de absorber o mantener, en su caso, al personal del antiguo concesionario en las condiciones que tuvieran establecidas al vencimiento de la concesión que se licita.

Por ello, el procedimiento para la determinación de la plantilla y los costes laborales de cara a proporcionar la información precisa para que los posibles licitadores puedan incorporar en sus propuestas el citado compromiso de absorción del personal de la concesión antigua será el siguiente:

1. Con una antelación mínima de 6 meses al vencimiento de la concesión la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento pedirá de la empresa concesionaria el listado del personal que presta sus servicios en la concesión, así como el coste laboral anual y la relación de derechos laborales individuales y colectivos, así como los datos correspondientes al Comité de Empresa y a los delegados sindicales al objeto de poder llevar a cabo por parte de la Administración las consultas relativas al personal.
2. En el caso de empresas concesionarias de varias concesiones de servicios regulares, sea quien sea su titular (estatal o autonómico o provincial), y/o de empresas que además presten servicios discrecionales o regulares de uso especial, que no tengan adscritos de manera exclusiva los trabajadores a la concesión que va a vencer, deberán aportar la plantilla necesaria, así como los costes anuales máximos y los derechos laborales que puedan serles de aplicación.
3. Por la Dirección General de Transportes por Carretera se llevarán a cabo las consultas y las comprobaciones necesarias, en caso de duda, acerca de los datos comunicados por el concesionario.
4. El personal sujeto a la absorción será el personal conductor, auxiliares a bordo o azafatas y comerciales (taquilleros...), así como administrativo, personal de tráfico, de taller y encargados de mantenimiento.
5. El pliego del concurso recogerá el personal, los costes anuales máximos de cada puesto y demás derechos laborales individuales o colectivos a tener en cuenta.
6. En caso de adjudicación provisional a una empresa diferente a la que venía explotando el servicio que hubiera incluido en su propuesta el compromiso de absorción del personal de la antigua empresa, se notificará a esta última para que, a su vez, comunique la situación al personal afectado así como a los representantes de los trabajadores (Comité de Empresa o delegados sindicales).
7. El concesionario antiguo deberá notificar a la Dirección General de Transportes por Carretera en el plazo de 15 días desde la recepción del escrito de ésta, la voluntad expresa, por escrito, del personal afectado a aceptar la absorción, (en caso de no haber un colectivo de trabajadores desempeñando sus tareas de forma habitual, se

consultará por orden de antigüedad dentro de cada categoría profesional).

8. La Dirección General de Transportes por Carretera comunicará a la empresa provisionalmente adjudicataria la voluntad de las personas afectas y en cuyos contratos tiene que absorber. Se entiende incluido en dicha comunicación, el marco laboral a respetar a dicho personal independientemente de su naturaleza colectiva y/o individual.
9. El incumplimiento del antiguo concesionario en los citados trámites llevará consigo la pérdida de efecto del compromiso de absorción del personal del nuevo concesionario, salvo que fuera de aplicación el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores o lo acordado en los Convenios Colectivos.
10. En caso de adjudicación a empresa distinta del antiguo prestatario, el nuevo titular de la concesión deberá acreditar, con anterioridad a la adjudicación definitiva, que se ha producido la absorción de personal a la que se comprometió en su propuesta.
11. La parte empresarial (nuevos y antiguos concesionarios) y la parte sindical se comprometen a colaborar en el proceso de absorción del personal para garantizar el buen desarrollo del traspaso de personal, garantizando la continuidad y calidad del servicio, mediante las consultas necesarias entre las partes.

4. Acerca de las expediciones.

El pliego partirá de las expediciones ordinarias que tenga autorizadas en el momento del vencimiento medidas en vehículos-kilómetro. Siendo una condición no esencial de carácter orientativo, las empresas licitadoras podrán mejorarla. El conjunto de expediciones ordinarias explotadas con vehículos propios por el concesionario anterior, medidas en vehículos-kilómetros, podrán incrementarse hasta un máximo de un 10% cuando la concesión haya tenido autorizadas expediciones de calidad diferenciada en los últimos tres años. En caso contrario, el incremento máximo será del 5%. Los pliegos, en el apartado de valoración únicamente tendrán en cuenta los incrementos hasta los límites expresados.

Los pliegos valorarán una sola calidad de la oferta presentada. Las empresas concesionarias podrán solicitar una autorización para llevar a cabo expediciones con calidad diferenciada, conforme a lo dispuesto en el artículo 88 del ROTT.

5. Antigüedad máxima de los vehículos

La experiencia acumulada en los concursos realizados principalmente durante la década de los 90 aconseja evitar la presentación de ofertas en las que se proponga una antigüedad máxima de los vehículos inferior a 4 años. Se considera que nada justifica que los autobuses por debajo de dicha antigüedad deban dejar de prestar servicio en las concesiones del Ministerio de Fomento. No obstante, y al igual que sucede en otros aspectos, la antigüedad de los vehículos ha de graduarse en función de la tipología de la concesión de manera que aquellos que van a recibir un uso más intenso, tanto en expediciones como en viajeros transportados, sean retirados antes de este tipo de servicios regulares.

En consecuencia, las antigüedades máximas valorables para cada tipo de concesión serían las siguientes:

Inferiores a 1.000.000 de viajeros-kilómetros.	12/14
Entre 1.000.000 y 6.000.000 de viajeros-kilómetros	10/12
Entre 6.000.000 y 30.000.000 de viajeros-kilómetros.	8/10
Entre 30.000.000 y 100.000.000 de viajeros-kilómetros.	6
Superior a 100.000.000 de viajeros-kilómetros.	4

En aquellas concesiones en las que, de conformidad con lo señalado en el punto siguiente, puedan adscribirse vehículos del tipo básico, la antigüedad de estos últimos podrá incrementarse en dos años sobre la prevista en la tabla anterior.

6. Procedimiento para asegurar la continuidad del servicio respecto a los vehículos.

Diversas razones abonan la idea de que los vehículos tienen que tener un tratamiento especial en los futuros pliegos. En efecto, el posibilitar que los vehículos de la anterior concesión, que cumplan con una serie de requisitos, cumplan con su vida útil adscritos a la nueva concesión, tiene ventajas como las que se exponen a continuación:

- 1 Adelantar la incorporación de mejoras de calidad, seguridad, accesibilidad y respeto medioambiental en vehículos de concesiones que aún no hayan vencido.
- 2 Por lo tanto, también incentivar la inversión de los concesionarios cuando esté próximo el vencimiento concesional.

- 3 Facilitar, en su caso, la subrogación de los contratos laborales (sucesión de empresas del artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores).
- 4 Alterar lo menos posible la prestación del servicio si existen plazos muy cortos para disponer de toda una flota.
- 5 Colaborar con la industria fabricante y carrocera de España en la organización de la producción de vehículos.
- 6 Evitar agravios comparativos uniformizando lo más posible las prestaciones de los vehículos adscritos a las concesiones del Ministerio de Fomento.

Por ello, es conveniente establecer unos vehículos tipo que se van a exigir en los futuros concursos con el objetivo de:

- 1 Asegurar unos tipos de vehículos lo más homogéneos posible en todos los servicios del Ministerio de Fomento.
- 2 Evitar una presión especulativa e inventiva de añadidos inútiles sobre la industria fabricante y carrocera y sobre las ofertas.
- 3 Permitir la paulatina incorporación de vehículos a las concesiones.
- 4 Adelantar, en las concesiones que van a vencer, las inversiones en unos modelos de vehículos que incorporan tecnología de seguridad, calidad y accesibilidad, y que van a ser admitidos a continuar en los mismos.

La Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento preparará una norma que haga públicas las características de los vehículos tipo, tanto del tipo básico (utilizable exclusivamente en ámbitos de transporte metropolitano o regional en expediciones cuya longitud no supere los 75 kilómetros) como del superior (de uso en el resto de las expediciones), para que sean conocidos por todos, concesionarios actuales, futuros oferentes e industria fabricante y carrocera.

Hasta el momento en que se disponga de un catálogo de vehículos tipo fijado por el Ministerio de Fomento, los pliegos recogerán los

requisitos de calidad mínimos de las concesiones que salgan a concurso. En cualquier caso los vehículos que permanezcan deberán ser vehículos que reúnan las condiciones de la anterior concesión.

El procedimiento respecto a los vehículos adscritos, en este último caso, será el siguiente:

- 1 El pliego incorporará una cláusula que disponga que “se permitirá la continuación de los vehículos adscritos a la concesión que ha vencido, hasta que alcancen la antigüedad máxima establecida en el nuevo título concesional, sin que dicha permanencia pueda superar en ningún caso el plazo de tres años contados desde el momento de la adjudicación provisional del nuevo contrato.
- 2 El pliego incluirá la relación de vehículos adscritos a la concesión caducada que son susceptibles de continuar prestando sus servicios en la nueva.
- 3 La renovación del material móvil se hará conforme se vayan cumpliendo las antigüedades máximas señaladas en el punto 1 anterior.
- 4 Los vehículos que se incorporen a la concesión por primera vez deberán cumplir íntegramente los requisitos establecidos en la oferta ganadora.

Una vez que haya entrado en vigor la norma que haga pública las características de los vehículos tipo, los criterios para que los vehículos continúen en las concesiones serán los siguientes:

1. Habrán de cumplir los requisitos que el Ministerio de Fomento haya establecido.
2. El pliego incluirá la relación de vehículos adscritos a la concesión caducada que, por cumplir las condiciones señaladas en el punto anterior, son susceptibles de continuar prestando sus servicios en la nueva.
3. De igual manera, el pliego incorporará una cláusula que disponga que se permitirá la continuación de dichos vehículos

hasta que alcancen la antigüedad máxima establecida en el nuevo título concesional.

4. Los vehículos que se incorporen a la concesión por primera vez deberán cumplir íntegramente los requisitos establecidos en la oferta ganadora.

Al objeto de determinar las características técnicas de los vehículos tipo, se constituirá un grupo de trabajo reducido con la presencia de representantes de los sectores implicados.

7. Instalaciones y su valoración.

Se tendrán en cuenta, para su valoración, las estaciones de autobuses, y otras instalaciones, con las que cuenten las empresas licitadoras, en alguna de las localidades afectadas por la concesión, y de las que se aporte un título de disposición durante la vida concesional, así como aparcamientos suficientes para los vehículos y para mantenimiento de los mismos.

8. Acerca de la fijación de las tarifas

Los pliegos recogerán únicamente una calidad del servicio que será la ordinaria, y, por lo tanto, una única tarifa de licitación que, como condición no esencial, podrá ser mejorada.

El objetivo es, a la vez, estrechar el abanico de diferencias tarifarias entre concesiones similares del Ministerio de Fomento, y, por otro lado, no hacer caer peligrosamente las tarifas actuales, ya que con las mismas los futuros concesionarios van a tener que incrementar la calidad y accesibilidad del servicio y sostener las mismas estructuras de plantilla y los derechos laborales de los actuales trabajadores.

El cálculo de la tarifa de licitación se hará en función de las tarifas establecidas para las concesiones similares en producción de viajeros-kilómetro al año. Por lo tanto es innecesario un estudio económico teórico que justifique una tarifa.

Los criterios para adaptar los niveles tarifarios a cada concesión agrupará a las concesiones de las que es titular el Ministerio de Fomento en los siguientes bloques, según el volumen anual de viajeros-kilómetros:

- Inferiores a 1.000.000 de viajeros-kilómetros.
- Entre 1.000.000 y 6.000.000 de viajeros-kilómetros.

- Entre 6.000.000 y 30.000.000 de viajeros-kilómetros.
- Entre 30.000.000 y 100.000.000 de viajeros-kilómetros.
- Superior a 100.000.000 de viajeros-kilómetros.

Dentro de cada bloque se hallará la media ponderada en función de los viajeros-kilómetro anuales. La citada media, mejorada en la calidad que se exige en los pliegos, servirá de tarifa de licitación para todas aquellas concesiones que vayan a vencer y salir a concurso, y cuya tarifa, actualizada igualmente en la calidad exigida, sea inferior a esa media. En la valoración de las tarifas propuestas se otorgarán puntos sólo hasta la tarifa de la anterior concesión actualizada en calidad.

En aquellos concursos en que la tarifa de la concesión vencida, actualizada en la calidad exigida en el pliego, sea superior a la tarifa media de su bloque, ponderada y mejorada en la misma calidad, servirá de tarifa de licitación la citada tarifa, actualizada en calidad, de la concesión vencida. Los pliegos tendrán en cuenta para la valoración de las mejoras que supongan una reducción de la tarifa, únicamente la menor de las siguientes expresiones: la media, ponderada y mejorada en calidad, del bloque al que pertenezca, o hasta el 10% de reducción de la tarifa actualizada de la anterior concesión.

La actualización de la tarifa de la concesión caducada a la calidad exigida en el pliego se realizará de la siguiente manera:

- Se comprobarán las características exigidas al material móvil adscrito a la concesión caducada.
- Se determinará el incremento de coste que implica la incorporación de las nuevas características obligatorias de los vehículos incluido el derivado de los requisitos de accesibilidad que se incluyan como obligatorios en los pliegos.
- Se determinará, en su caso, la variación de la antigüedad máxima admitida en los vehículos.
- Se repercutirán los incrementos de coste del material móvil y las variaciones de antigüedad en las partidas de amortización y de financiación de la estructura de costes de la concesión para determinar los aumentos porcentuales a aplicar en las tarifas actualizadas.
- Podrán ser tenidos en cuenta para los cálculos de la actualización de tarifa contemplada en este apartado, además de los referidos a los vehículos, otras condiciones obligatorias que se incluyan en los pliegos y que supongan un incremento del coste ocasionado por exigencias cuantificables en la prestación del servicio y no incluidas

en la concesión anterior, salvo los incrementos de coste derivados de los nuevos requisitos para acreditar la solvencia técnica y aquéllos que se produzcan por las mejoras propuestas por los licitadores.

9. Determinación de los tráficos medios anuales.

El pliego partirá de la media anual de de viajeros –kilómetro de la concesión vencida de los cinco últimos años.

10. Acerca de la legitimidad para presentarse al concurso.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del ROTT, podrán participar en los concursos para la adjudicación de concesiones de servicios regulares de viajeros, las empresas que, hallándose inscritas en el Registro Oficial de Empresas Clasificadas en los términos previstos en la legislación sobre Contratos de las Administraciones Públicas, reúnan los requisitos previstos en el artículo 42 del citado texto legal, y los que expresamente se determinan en este Pliego, dadas las características del servicio que le sirve de base.

Asimismo, podrán concurrir en forma conjunta varias empresas, haciendo una única oferta, siempre que adquieran formalmente el compromiso de constituir, en caso de que aquélla resultara seleccionada, una persona jurídica de las enumeradas en la letra a) del artículo 42.1 del ROTT, a la que se realizaría la adjudicación definitiva. Para concurrir de esta manera no será preciso que tales empresas acrediten haber constituido una unión temporal ni ninguna otra forma de colaboración empresarial, si bien ninguna de ellas podrá presentar, individualmente o junto con otras, ofertas alternativas en este concurso, debiendo, a tal efecto, identificarse con precisión cada una de las empresas que participan en la oferta conjunta.

No podrán presentar ofertas a este concurso dos personas jurídicas distintas cuando una de ellas sea titular de más del 50% del capital de la otra, o cuando una misma persona, física o jurídica, sea titular de más del 50% del capital social de una y otra.

En caso de Agrupación de empresas, se indicará en la oferta la participación de cada una de ellas en la futura sociedad.

La personalidad, capacidad y solvencia económica de los licitadores habrá de acreditarse mediante la presentación de los documentos previstos en los artículos 15 y 16 del RDL 2/2000 de 16 de junio, por el que se

aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y en los artículos 24 y 25 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas aprobado por RD 1098/2001 de 12 de octubre. Los representantes de Empresas acompañarán copia cotejada o legitimada del DNI.

11. Acerca de la solvencia técnica de las empresas que liciten.

Los criterios acerca de la solvencia técnica de las empresas licitadoras se adaptarán a cada concesión, según el volumen anual de viajeros-kilómetros.

- Inferiores a 1.000.000 de viajeros-kilómetros.
- Entre 1.000.000 y 6.000.000 de viajeros-kilómetros.
- Entre 6.000.000 y 30.000.000 de viajeros-kilómetros.
- Entre 30.000.000 y 100.000.000 de viajeros-kilómetros.
- Superior a 100.000.000 de viajeros-kilómetros.

La solvencia técnica o profesional de los licitadores, en relación con el transporte público regular de viajeros, deberá acreditarse, en base a lo previsto en el artículo 19 del Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, mediante la aportación de la siguiente documentación:

- a) En el caso de personas jurídicas, Escritura de constitución o de modificación, en la que conste que el objeto social de las mismas sea el transporte de viajeros por carretera.
- b) Autorización VD a la empresa.
- c) Certificación por el Ministerio de Economía y Hacienda de su clasificación de contratista con la categoría que le corresponda a la concesión conforme al volumen de viajeros-kilómetro anuales.
- d) Acreditación de la propiedad de un número de autobuses que deberá ser, como mínimo del 50% de los que habrán de quedar adscritos a la concesión según establezca el Pliego. También será válida la presentación de contratos de arrendamiento financiero.
- e) Acreditación de una experiencia de 5 años, como mínimo, en la prestación de, al menos, un servicio de transporte regular de viajeros por carretera, de uso especial o de uso general, que requiera la utilización de un número de autobuses igual o superior al 50% de los que habrán de quedar adscritos a la concesión según establezca el pliego.

- f) Certificado acreditativo de que el licitador cumple normas de aseguramiento de la calidad, según sistemas basados en las normas ISO 9001 o similares.

En los casos de agrupaciones de empresas para que puedan ser admitidas al concurso, cada uno de los requisitos anteriores deberá ser cumplido por alguna de las empresas integradas con participación igual o superior al 25% en la agrupación.

La clasificación a la que se refiere la letra c) se establecerá en cada pliego y para cada concurso, en función de las siguientes categorías:

Volumen de viajeros-kilómetro de la concesión	Categoría
Inferiores a 1.000.000 de viajeros-kilómetros.	A
Entre 1.000.000 y 6.000.000 de viajeros-kilómetros	A
Entre 6.000.000 y 30.000.000 de viajeros-kilómetros.	B
Entre 30.000.000 y 100.000.000 de viajeros-kilómetros.	C
Superior a 100.000.000 de viajeros-kilómetros.	D

12. Accesibilidad.

Los pliegos de condiciones para los concursos para la adjudicación de concesiones de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, permanentes y de uso general, llevarán incorporado como elemento obligatorio en los vehículos nuevos que vayan a ser adscritos a las mismas, la adaptación necesaria para la accesibilidad de personas con discapacidad, así como la obligación de asistencia a dichas personas para el acceso y abandono de los citados vehículos, conforme a lo dispuesto en la legislación vigente en cada momento en dicha materia.

13. Acerca de la valoración.

La valoración de cada uno de los elementos de la oferta será la siguiente:

- Características de los vehículos (seguridad y confort.): 26 puntos.
- Características de los vehículos: Eficiencia energética y defensa del medio ambiente (cursos de conducción eficiente, cumplimiento norma *UNE EN ISO 14001*, consumo etc.) : 8 puntos
- Disminución de la antigüedad de los vehículos (hasta los límites señalados en el apartado 5) 4 puntos.

- Condiciones de trabajo del personal de conducción (formación, personal con contratación estable y empleo femenino): 4 puntos
- Accesibilidad de personas de movilidad reducida (atención en estaciones, información en el vehículo): 5 puntos.
- Tarifas: 10 puntos. La valoración de las tarifas se realizará sobre la base de las tarifas usuario ofertadas. Los puntos se atribuirán por porcentajes de reducción de la tarifa usuario máxima establecida en el pliego, dentro de los límites establecidos en el apartado 8 de este protocolo.
- Expediciones: 5 puntos
- Instalaciones :4 puntos
- Medidas especiales de atención al público y comercialización (Reserva y venta de billetes por Internet o teléfono 24 horas, información por SMS a los usuarios, prensa y revistas, gratuitas, a bordo, bebida gratuita a bordo, indemnización por retrasos, sistemas para la facturación y control de equipajes seguro complementario de viajeros, seguro complementario de equipajes:8 puntos.
- Calidad en el servicio (Compromiso de obtención de la norma UNE EN 13816 y mantenimiento durante el plazo restante de la concesión): 4 puntos.
- Compromiso de absorber, o mantener en su caso, al personal del antiguo concesionario en idénticas condiciones a las de la concesión que se sustituye. 20 puntos.
- Otras mejoras: 2 puntos.

Procedimientos de valoración. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 73.2 del ROTT, se valorará cada uno de los componentes de las ofertas, en virtud de su importancia para la prestación del servicio.

14.Otras cuestiones que deben ser incluidas en los pliegos.

Otras cuestiones que deben añadirse al pliego, en función de las circunstancias, características y el volumen de tráfico de la concesión:

- Firma electrónica.
- Comunicación de datos y tramitación de modificaciones y comunicaciones concesionales por vías telemáticas.
- Comunicación por vía telemática de datos estadísticos y de explotación con el detalle que disponga la Dirección General de Transportes por Carretera.
- Obligación de anunciar en medios de comunicación de máxima audiencia, por cuenta del concesionario, las alteraciones del servicio

que por cualquier razón (conflicto laboral, meteorología, etc) se produzcan.

- Sistemas a la demanda en zonas rurales.
- Obligación de rotular los vehículos con la imagen corporativa cuando así lo disponga el Ministerio de Fomento.
- Obligación del concesionario de solicitar y contar con autorización previa de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento para llevar a cabo convenios con otras administraciones o entidades que afecten a la concesión.
- Obligación de comunicar a la Dirección General de Transportes por carretera el establecimiento de fórmulas distintas de ingreso o pago de los usuarios, la instalación de mecanismos de cobro, así como para llevar a cabo acuerdos o contratos privados que supongan ingresos adicionales a los previstos en la concesión o realizar actividades de publicidad o venta en el marco de la prestación del servicio.

En prueba de conformidad y respaldo a lo antes expuesto, las partes suscriben el presente protocolo, en único ejemplar, y en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

Fernando Palao Taboada
Secretario General de Transportes

POR EL PLENO DEL DEPARTAMENTO DE VIAJEROS DEL COMITÉ NACIONAL

Gerardo Díaz Ferrán
Presidente

**POR LA SECCIÓN DE TRANSPORTE REGULARES DEL
COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

**Alfonso Caravaca de Coca
Presidente**

POR FENEBÚS

**Alfonso Caravaca de Coca
Presidente**

POR ASINTRA

**Lorenzo Chacón Gutiérrez
Secretario General-Director**

POR UGT

**Manuel Guerrero Cortés
Secretario Federal Sector Estatal de Carretera y Urbanos**

POR CC.OO

**Alberto Margalló Pascual
Secretario General del Sector Federal por Carretera**

POR CERMI

Mario García Sánchez
Presidente

POR EL CONSEJO DE CONSUMIDORES Y USUARIOS

Gustavo Samayoa Estrada
Secretario General de FUCI

POR ASCABUS

Ángel M^a Pozueta Mate
Presidente

POR ANFAC

Luís Valero Artola
Director General

POR ANIACAM

Víctor García Alía
Director General