

**Informe 18/12, de 20 de noviembre de 2012. "Posibilidad de ampliación del plazo de duración de un contrato de gestión de servicio público mediante su modificación, y procedencia, en su caso, de adjudicación directa conforme a lo establecido en un Reglamento de la UE. Adquisición de un autobús."**

Clasificación de los informes. 22. Contratos de gestión de servicios públicos. 22.6. Modificación del contrato de gestión de servicios públicos.

## **ANTECEDENTES**

La Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Arnedo (La Rioja) solicita a la Junta Consultiva Contratación Administrativa del Estado que emita un informe referido a las siguientes cuestiones:

PRIMERO.- En este Ayuntamiento se tramitó el correspondiente expediente administrativo para la contratación de la gestión del servicio público *de autobúis urbano, en la modalidad de concierto, en la que el contratista aportó* sus propios medios a la gestión del servicio. Se trata de un municipio de poco más de 14.000 habitantes en el que el servicio se presta con un único autobús.

El procedimiento seguido para la contratación fue el del procedimiento negociado sin publicidad por no exceder los gastos de primer establecimiento de 30.050,61 €, ni la duración total del contrato de cinco años, invitándose al efecto a tres empresas del sector.

SEGUNDO.- Con fecha 12 de marzo de 2008 se suscribió con la empresa "Autobuses Jiménez, S.L." el contrato para la gestión del servicio público de autobús urbano en la localidad de Arnedo.

El servicio comenzó a prestarse con un autobús usado, pero durante la vigencia del contrato fue adquirido por parte del contratista un autobús nuevo que fue incorporado al servicio en sustitución del anterior a finales de 2010, mediando para ello un requerimiento municipal de carácter verbal. No consta en el expediente requerimiento formal alguno como tampoco un expediente de modificación del contrato.

Ni el contrato ni el Pliego de contratación establecen previsión alguna respecto a la reversión de los bienes adscritos por el contratista al servicio. En aplicación del art. 164 TRLCAP y, más concretamente, del 211.4 de la Ley 1/2003 de Administración Local de La Rioja, en los contratos de gestión de servicios públicos por concierto no se produce la reversión, sobre todo si no está previsto en el Pliego.

TERCERO.- El contrato fue tramitado durante la vigencia del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP, R.D. Leg. 2/2000).

En el pliego y en el contrato se preveía una duración inicial de un año prorrogable hasta un máximo total de cuatro años, por mutuo acuerdo expreso de las partes. Estas prórrogas fueron acordadas llegando el término del contrato con fecha 12 de marzo de 2012, sin posibilidad legal de continuación.

No obstante, el Ayuntamiento ha comunicado al contratista que conforme a lo dispuesto en el artículo 14.4 de la Ley 812005 de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja, que como no ha concluido el procedimiento para adjudicar nuevamente el servicio deberá prolongar su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento con un límite de doce meses.

CUARTO.- Llegado el fin del contrato sin posibilidad de prórroga, la empresa ha planteado diversos escritos y recursos, relativos a la falta de amortización del nuevo vehículo que adquirió para la prestación del servicio, reclamando su derecho a recuperar esa cantidad. En defensa de sus intereses alude, entre otros, al Derecho europeo, y más concretamente, al Reglamento 1370/2007.

A tal efecto plantea tres alternativas:

- 1) La modificación del contrato para ampliar la vigencia del mismo hasta 2019.
- 2) La adjudicación directa del servicio por el tiempo que resta para la amortización del vehículo conforme al REGLAMENTO (CE) N° 1370/2007.
- 3) La tramitación de una nueva licitación imponiendo en el Pliego que se apruebe al efecto que el nuevo adjudicatario se haga cargo tanto del personal (chófer) como los medios materiales (vehículo) dedicados al servicio.

#### CONSULTA:

Se plantean las siguientes dudas con respecto a las opciones planteadas por el contratista:

#### PRIMERA CUESTIÓN:

No consideramos viable la opción de ampliación del plazo del contrato por considerar que no se ajusta al pliego, ni al contrato, ni a la legislación aplicable.

La posibilidad a modificar el contrato por razones de interés público con prórroga contractual hasta 2019 para dar cabida a un nuevo vehículo (incorporado en noviembre de 2010 a requerimiento verbal del equipo de gobierno) se ve claramente limitada en atención a la forma y procedimiento de adjudicación utilizados, además de por la fórmula contractual utilizada (concierto), en atención a los cuales resulta de imposible aplicación lo dispuesto en el alegado REGLAMENTO (CE) No 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogaron los Reglamentos (CEE) N° 1191/69 Y (CEE) n° 1107/70 del Consejo.

El contratista invoca el art. 163 TRLC que dispone que la Administración podrá modificar, por razones de interés público, las características del servicio contratado y las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios y que cuando dichas modificaciones afecten al régimen financiero del contrato, deberá compensar al contratista de manera que se mantenga el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación del contrato. Considera que como se le ha exigido adquirir un vehículo nuevo para su adscripción al servicio de Arnedo el Ayuntamiento debe de modificar el contrato y ampliar el plazo de duración del mismo hasta 2019, para que pueda amortizar la inversión realizada.

Aunque no fue tramitado el expediente de modificación contractual, el equipo de gobierno ha admitido que requirió verbalmente al contratista para que incorporase un nuevo vehículo con mecanismos más modernos de acceso para personas con minusvalía.

*¿Considera la Junta Consultiva de Contratación Administrativa viable jurídicamente la tramitación de una modificación contractual con ampliación del plazo de duración del contrato hasta 2019?*

#### SEGUNDA CUESTIÓN:

En lo que respecta a la posibilidad de aplicar la forma de adjudicación directa a estos contratos, es decir, con ausencia de procedimiento previo de licitación, es preciso señalar que conforme al art. 5.1. del REGLAMENTO (CE) N° 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, los contratos de gestión de S.P. de bus-urbano se registrarán por la Directiva 2004/118/CE cuando adopten la forma de gestión indirecta por concierto, empresa mixta y gestión interesada, siendo de aplicación el Reglamento en exclusiva a los supuestos de "concesión". En este supuesto podrá acudir a la forma de adjudicación directa cuando no lo prohíba el Derecho nacional (art. 5.3.) cuando el valor estimado medio anual sea inferior a 1.000.000 E o bien cuando la prestación anual no supere 300.000 Km. y en caso de PYMES que no utilicen más de 23 vehículos, cuando los valores sean inferiores a 2 millones o a 600.000 km.

Ley 8/2005, de 30 junio, reguladora del Transporte Urbano por Carretera de La Rioja (arts. 10 a 14) dispone que los transportes públicos urbanos regulares permanentes de uso general de viajeros tienen el carácter de servicios públicos de titularidad municipal, que como regla general se gestionarán de forma indirecta mediante concesión y se adjudicarán por procedimiento abierto, mediante concurso.

En nuestro caso no es que el Derecho nacional lo prohíba expresamente sino que las propias normas reguladoras nos remiten a un procedimiento abierto mediante concurso, con lo cual la posibilidad de aplicar dicha forma de adjudicación resulta en principio inviable. A lo sumo, será posible acudir a los procedimientos negociados que regula el TRLCSP, salvo que el mismo sea modificado y adaptado al Reglamento comunitario antes del 3 de diciembre de 2019 (fecha en que será de obligado cumplimiento el art. 5º, salvo que lo prohíba el Derecho nacional en el caso de su aptdo. 4º).

*¿Considera la Junta Consultiva de Contratación Administrativa viable jurídicamente la adjudicación directa de un contrato administrativo de gestión de servicio público de autobús-urbano conforme a lo dispuesto en el REGLAMENTO (CE) nº 1370/2007?*

### **TERCERA CUESTIÓN:**

Respecto a la posibilidad de exigir al nuevo adjudicatario que asuma el vehículo que actualmente se está destinando al servicio por la empresa "Autobuses Jiménez, S.L.", ya hemos visto que ni el contrato ni el Pliego de contratación establecen previsión alguna respecto a la reversión de los bienes adscritos por el contratista al servicio y que, en aplicación del art. 164 TRLCAP y, más concretamente, del 211.4. de la Ley 1/2003 de Administración Local de La Rioja, en los contratos de gestión de servicios públicos por concierto no se produce la reversión, sobre todo si no está previsto en el Pliego.

El Ayuntamiento a priori considera la imposibilidad legal de asumir el vehículo e imponer su uso al nuevo contratista.

*¿Considera la Junta Consultiva de Contratación Administrativa viable jurídicamente que el Ayuntamiento asuma el vehículo aportado por el contratista a finales del año 2010 y lo adscriba al servicio en futuras licitaciones?*

### **CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

1. Antes de entrar en el examen de las cuestiones planteadas, procede reiterar el criterio de esta Junta expresado en anteriores ocasiones (informe 7/06, entre otros) en cuanto a que a la misma no le corresponde informar los concretos expedientes de contratación de las Entidades Locales, ni entrar a dirimir los conflictos que se planteen entre contratista y órgano de contratación, ni sustituir la función de informe o resolución que corresponde a los propios órganos del Ayuntamiento.

Por el contrario a esta Junta Consultiva le compete dar respuesta a consultas jurídicas en el ámbito de la contratación pública que revistan un interés general. Por ello la intervención de esta Junta, vía de informe, debe limitarse a señalar criterios jurídicos de carácter general sin entrar a dirimir controversias concretas. Ello sin perjuicio de que la Junta Consultiva ponga de manifiesto las irregularidades e ilegalidades que observe en los procedimientos de licitación y contratos en ejecución, atendiendo a la legislación de contratos del sector público.

2. Dicho esto, esta Junta Consultiva considera que es preciso abordar tres cuestiones previas, antes de estar en disposición de dar respuesta a las tres consultas que plantea el Alcalde de Arnedo.

En primer lugar, en lo que respecta al régimen jurídico aplicable, éste está integrado por el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, toda vez que la fecha de aprobación de los pliegos en el

procedimiento negociado sin publicidad que dió origen al contrato controvertido es anterior a la fecha de entrada en vigor de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, según el criterio de derecho transitorio que sienta la Disposición Transitoria 1ª de esta última norma. Asimismo son de aplicación al contrato: el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre; el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales aprobado por Decreto de 17 de junio de 1955 en todo aquello que no contravenga las normas anteriormente citadas; así como la legislación autonómica y la normativa local que por razón de la competencia y de la materia corresponda.

Una segunda cuestión preliminar se refiere a la tipificación jurídica del contrato como de gestión de servicio público bajo la modalidad de concierto. Vista la consulta y la documentación aneja a ésta, esta Junta Consultiva coincide con el Ayuntamiento de Arnedo en que esta calificación jurídica es la idónea. En efecto estamos ante un contrato que tiene por objeto la gestión del servicio público de transporte urbano de viajeros en autobús, por un plazo de un año prorrogable anualmente hasta un máximo de cuatro años en total, a cambio de un precio de 119.774 Euros anuales pagaderos mensualmente por el Ayuntamiento y que se actualizará anualmente conforme al Índice de Precios al Consumo. A la vista del artículo 25.2.1) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y tomando en consideración la naturaleza jurídica del servicio, el contenido de la documentación contractual y el régimen jurídico de lo regula, cabe concluir que el contrato en cuestión cumple todos los requisitos que exige el artículo 155 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas para calificarlo jurídicamente como un contrato de gestión de servicio público.

En lo que respecta a la modalidad elegida del concierto, viene reconocida expresamente en el artículo 156 c) del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y en el artículo 113 c) del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales aprobado mediante Decreto de 17 de junio de 1955, y está regulada escuetamente por los artículos 143 a 147 de esta última norma. Conforme a esta regulación el concierto exige que el contratista viniera “realizando prestaciones análogas a las que constituyen el servicio público de que se trate” (artículo 156. c) del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas), como es el caso de AUTOBUSES JIMÉNEZ, S.L., según se indica en el expediente. Ello le permite a la Administración titular del servicio emplear los medios de que dispone una empresa que ya se encuentra activa en el sector, medios cuya titularidad mantiene la empresa contratista, a cambio de un precio que “se fijará en un tanto alzado inalterable” (artículo 146 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales), “sin que el concierto origine nueva persona jurídica” (artículo 143 de la misma norma), y con una vocación de transitoriedad, de ahí la duración limitada (en comparación con las concesiones) a diez años como máximo, de acuerdo con el artículo 144.1 del citado Reglamento.

El contrato que nos ocupa tiene encaje en esta descripción legal del concierto, por lo que cabe concluir que la calificación jurídica que hace el Ayuntamiento del contrato como de gestión de servicio público bajo la modalidad de concierto es correcta y acorde con la legalidad.

En tercer lugar conviene hacer una valoración jurídica de conjunto de la forma de proceder del Ayuntamiento de Arnedo y del contratista, toda vez que esta Junta Consultiva aprecia irregularidades que deben ser puestas de manifiesto con antelación a entrar a responder las tres cuestiones concretas que nos plantea el Ayuntamiento. Así, la documentación remitida a esta Junta Consultiva pone de manifiesto una sucesión de errores de la Administración y del contratista que nos conducen a la situación actual de ruptura de la ecuación económica del contrato y de finalización de un contrato estando pendiente de amortización la mayor parte de la inversión realizada por la empresa contratista en un vehículo nuevo que durante la ejecución del contrato vino a sustituir al inicialmente adscrito a la prestación del servicio de transporte.

La primera irregularidad le es imputable al Ayuntamiento de Arnedo que habiendo dado su conformidad al vehículo inicialmente adscrito al servicio de transporte, tanto en el Acuerdo de adjudicación del contrato como en el Acta de puesta en marcha del servicio, y tras considerar que el

mismo reunía las condiciones y requisitos comprometidos por el contratista, en fecha posterior formuló requerimiento verbal a este último para que adquiriera un nuevo vehículo “con mecanismos más modernos de acceso para personas con minusvalía”. Este requerimiento verbal no responde al cumplimiento de ninguna obligación derivada de la documentación contractual ni tampoco se enmarca en el curso de un procedimiento contradictorio de modificación contractual que hubiere instado el Ayuntamiento de acuerdo con el artículo 101 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Por otra parte este procedimiento de modificación únicamente da lugar a una modificación contractual cuando se den los requisitos que apuntan los artículos 101 y 163 del Texto Refundido ya citado. En este sentido la mejora de la calidad del servicio, según entiende esta Junta Consultiva, no es causa suficiente para justificar una modificación contractual con amparo en causa de “interés público”, de acuerdo con el artículo 101 de la citada Ley. De ahí que se estime que no procedía modificar, pese a que ni siquiera se inició el procedimiento correspondiente, como tampoco procedía exigir un cambio de vehículo cuando no había obligación contractual según la documentación contractual que se nos ha remitido. Adicionalmente todo parece indicar que el Ayuntamiento dio su consentimiento tácito a la adquisición y adscripción del vehículo nuevo a la prestación del servicio contratado por éste.

El segundo error le es imputable al contratista por no actuar con la diligencia debida dado que adquirió el vehículo sin estar, sin embargo, obligado a hacerlo, de conformidad con la documentación contractual y la legalidad que le es aplicable a ésta. Un simple requerimiento verbal por parte del Ayuntamiento bastó para que tomara una decisión empresarial que desequilibró económicamente el contrato y, sin embargo, esperó a que finalizase el contrato para poner de manifiesto este desequilibrio y para exigir una compensación económica o de otro tipo por la inversión no amortizada a la fecha de finalización del contrato. Y, sin embargo, en el momento actual, la empresa contratista sí parece haberse procurado el asesoramiento legal necesario para defender sus intereses.

Como consecuencia de sendos errores nos encontramos ante un contrato finalizado, una inversión no amortizada a la fecha de finalización del contrato y una modificación “de facto” del contrato que sendas partes han consentido y que se produjo estando el contrato en fase de ejecución, modificación que de acuerdo con la Ley no era posible en ejercicio del “ius variandi” de la Administración y que, en el caso de haberse podido acometer, debería haberse acompañado de las medidas necesarias para reestablecer el equilibrio económico del contrato.

Esta es la situación que contextualiza las tres cuestiones que se relacionan en la consulta del Ayuntamiento de Arnedo y que procede abordar a continuación.

3. La primera consulta que plantea el Ayuntamiento de Arnedo se refiere a si es viable jurídicamente la tramitación de una modificación contractual con ampliación de plazo de duración del contrato hasta 2019.

En primer lugar procede señalar que el momento para realizar una modificación contractual no es éste, una vez finalizado el contrato, sino durante la vigencia del mismo.

A continuación no está de más recordar que lo pactado en el contrato vincula a las partes –“*pacta sunt servanda, contractus lex inter partes*” (artículo 1091 CC y artículos 4 y 49.5 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas)-, no siendo posible por tanto su modificación salvo excepcionalmente, “por razón de interés público en los elementos que lo integran, siempre que sean debidas a necesidades nuevas o a causas imprevistas, justificándolo (el órgano de contratación) debidamente en el expediente” (artículo 101.1 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas). La sustitución de un vehículo usado, que aparentemente se ajustaba a los requerimientos de la documentación contractual y de la normativa entonces vigente, por otro nuevo con “mecanismos más modernos de acceso para personas con minusvalía”, si bien representa indudablemente una mejora en la calidad del servicio público de transporte, entendemos que no viene a satisfacer “necesidades nuevas o causas imprevistas”, dado que el vehículo inicial ya disponía de mecanismos de acceso para minusválidos.

Por todo ello, esta Junta Consultiva considera que no concurre razón de interés público que legitime al órgano de contratación para modificar el contrato, concretamente el vehículo adscrito al servicio, con lo que tampoco procede el establecimiento de un mecanismo que salvaguarde la ecuación financiera del contrato, como pueda ser la prórroga del plazo contractual. El deber de la Administración de compensar económicamente al contratista es correlativo al ejercicio por parte de esta primera del “*ius variandi*” o poder de modificar unilateralmente el objeto del contrato que consagran los artículos 59.1 y 101 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y también, en el ámbito del contrato de gestión de servicios públicos, el artículo 163 de la misma norma.

Recordemos que el Consejo de Estado ha dictaminado que en ausencia de razones de interés público, que deben justificarse debidamente, la Administración no puede apartarse de lo pactado (Dictámenes de 24 de julio de 1985, de 16 de enero de 1986, de 10 de enero de 1991, entre otros).

En similar sentido se ha manifestado reiteradamente esta Junta Consultiva, entres otros, en sus informes 48/95, 47/98, 52/00, 59/00, 50/03, 07/06 y 12/06, al recordar “en primer lugar el carácter restrictivo con que la vigente legislación de contratos de las Administraciones Públicas contempla las modificaciones de contratos adjudicados y que aparte de los requisitos formales a que se sujetan tiene su reflejo en los artículos 101, con carácter general, y 163 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, para el contrato de gestión de servicio público, ligando ambos la posibilidad de modificación a razones de interés público (...)”. En segundo lugar debe reiterarse el criterio de esta Junta de que hay que poner límites a las posibilidades de modificación de los contratos puesto que “celebrada mediante licitación pública la adjudicación de un contrato (...) la solución que presenta la adjudicación para el adjudicatario en cuanto a precio y demás condiciones, no puede ser alterada sustancialmente por vía de modificación consensuada, ya que ello supone un obstáculo a los principios de libre concurrencia y buena fe que deben presidir la contratación de las Administraciones Públicas, teniendo en cuenta que los licitadores distintos del adjudicatario podían haber modificado sus proposiciones si hubieran sido concededores de la modificación que ahora se produce” (extracto del informe 12/06).

A mayor abundamiento no está de más recordar por su interés para la consulta concreta la Sentencia del TJUE de 29 de abril de 2004 en el asunto C-496/99, *Succhi di frutta*. En la misma el Tribunal de Justicia entendió que como consecuencia de la aplicación de los principios de transparencia y de igualdad de trato entre los licitadores, la entidad adjudicadora no estaba autorizada a “alterar el sistema general de la licitación modificando unilateralmente más tarde una de sus condiciones esenciales y, en particular, una estipulación que, si hubiese figurado en el anuncio de licitación, habría permitido a los licitadores presentar una oferta sustancialmente diferente” (párrafo 116). Y continúa la sentencia en su párrafo 120 indicando que “si la entidad adjudicadora estuviera autorizada para modificar a su arbitrio, durante la fase de ejecución del contrato las propias condiciones de licitación, sin que las disposiciones pertinente aplicables contengan una habilitación expresa en tal sentido, los términos de la adjudicación del contrato, tal como se estipularon inicialmente, resultarían desnaturalizados”.

En el caso que nos ocupa, se consulta acerca de la modificación del plazo de duración del contrato y se pretende su extensión hasta 2019, cuando el plazo de duración inicial era de cuatro años sin previsión de prórroga. Esta modificación, entiende esta Junta, afecta a una condición esencial y por lo tanto exige una nueva licitación, no siendo acorde con los principios de igualdad de trato y de transparencia que consagra el Derecho Comunitario de la contratación pública.

Por último, hay que rechazar la posibilidad de una modificación de mutuo acuerdo de un contrato finalizado. La conclusión contraria equivaldría a una adjudicación directa que contravendría todos los principios de la contratación pública y, en especial, el de transparencia y el de trato igualitario, además de que se estarían vulnerando numerosos preceptos del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, entre los cuales cabe destacar el artículo 73 y el 159.

4. En una segunda cuestión el Ayuntamiento de Arnedo consulta acerca de la viabilidad jurídica de que se proceda a la adjudicación directa de un contrato administrativo de gestión de servicio público de autobús urbano conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) N° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo. Esta norma por primera vez entra a regular cuándo los contratos que denomina “de servicios públicos” de transporte de viajeros en autobús deben someterse a licitación, y al hacerlo indica que sus disposiciones 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 (considerando 20 y artículo 5). Los contratos de servicio público de transporte de viajeros que no entran en el ámbito de aplicación de las Directivas de contratos, como es sabido, son aquéllos que tengan la consideración de “concesiones de servicios” en la acepción comunitaria que señalan las Directivas comunitarias y que elabora la Comisión Europea en su Comunicación interpretativa 2000/C 121/02. No obstante, la aplicación de este Reglamento no solo reviste la dificultad de analizar si el contrato a que se refiere la consulta reúne los requisitos para considerarse una “concesión de servicios” en el sentido de las Directivas comunitarias de contratos, que parece que no es el caso, sino también hay que tomar en consideración la normativa sectorial aplicable en materia de transporte terrestre de viajeros tanto estatal como autonómica y local. Dicho esto, esta Junta Consultiva considera que la aplicación de esta normativa sectorial, por otra parte compleja y sujeta en la actualidad a estudio por parte de la Comisión Europea por ser susceptible de restringir las libertades comunitarias, va más allá de su ámbito competencial y de especialidad.

5. En una tercera y última cuestión el Ayuntamiento de Arnedo pregunta acerca de la viabilidad jurídica de que él mismo asuma el vehículo nuevo aportado por el contratista durante la ejecución del contrato y lo adscriba al servicio de transporte en futuras licitaciones. El Ayuntamiento en definitiva consulta acerca de la reversión del vehículo al Ayuntamiento al finalizar el contrato como compensación para el contratista por la no amortización de vehículo a la fecha de finalización del contrato.

Recordemos que el concierto se caracteriza por que el contratista ya venía “realizando prestaciones análogas a las que constituyen el servicio público de que se trate” (artículo 156. c) de la LCAP), de lo que sigue que es razonable asumir que una vez finalizado el contrato la empresa ex contratista podrá amortizar el vehículo en el ejercicio de la que es su actividad mercantil originaria.

El concierto asimismo se caracteriza por que, salvo estipulación expresa en contrario en la documentación contractual (artículo 115.13ª, 131 y 143 del RSCCLL y 164 del TRLCAAPP), el contratista mantiene la propiedad de los bienes que aporta para la gestión del servicio público. Dado que en el caso que nos ocupa la documentación contractual no hace referencia expresa alguna a la reversión, la misma no procede.

## **CONCLUSIÓN**

1. En un contrato de gestión de servicio público bajo la modalidad de concierto sujeto al TR de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la sustitución de un vehículo usado, que aparentemente se ajustaba a los requerimientos de la documentación contractual y de la normativa entonces vigente, por otro nuevo con “mecanismos más modernos de acceso para personas con minusvalía”, si bien representa indudablemente una mejora en la calidad del servicio público de transporte, entendemos que no viene a satisfacer “necesidades nuevas o causas imprevistas”, dado que el vehículo inicial ya disponía de mecanismos de acceso para minusválidos. Por todo ello esta Junta Consultiva considera que no concurre razón de interés público que legitime al órgano de contratación para modificar el contrato, concretamente el vehículo adscrito al servicio, con lo que tampoco procede el establecimiento de un mecanismo que salvaguarde la ecuación financiera del contrato, como pueda ser la prórroga del plazo contractual. El deber de la Administración de compensar económicamente al contratista es correlativo al ejercicio por parte de esta primera del “ius variandi” o poder de modificar unilateralmente el objeto del contrato. Adicionalmente esta

modificación, entiende esta Junta, sí afectaría a una condición esencial y por lo tanto exige una nueva licitación, no siendo acorde con los principios de igualdad de trato y de transparencia que consagra el Derecho Comunitario de la contratación pública.

2. El concierto se caracteriza por que el contratista ya venía “realizando prestaciones análogas a las que constituyen el servicio público de que se trate” (artículo 156. c) de la LCAP), de lo que sigue que es razonable asumir que una vez finalizado el contrato la empresa ex contratista podrá amortizar el vehículo en el ejercicio de la que es su actividad mercantil originaria. El concierto asimismo se caracteriza porque, salvo estipulación expresa en contrario en la documentación contractual (artículo 115.13ª, 131 y 143 del RSCCLL y 164 del TRLCAAPP), el contratista mantiene la propiedad de los bienes que aporta para la gestión del servicio público. Dado que en el caso que nos ocupa la documentación contractual no hace referencia expresa alguna a la reversión, la misma no procede.