

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B** **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

(DO L 315 de 3.12.2007, p. 1)

Modificado por:

| | | Diario Oficial | | |
|--------------------|---|----------------|--------|------------|
| | | n° | página | fecha |
| ► <u>M1</u> | Reglamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 | L 354 | 22 | 23.12.2016 |

▼B**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***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 públicos de transporte 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 interior y, sin perjuicio del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ⁽¹⁾, a las vías marítimas nacionales.

▼M1

Con sujeción a la aprobación de las autoridades competentes de los Estados miembros en cuyo territorio se presten los servicios, las obligaciones de servicio público podrán referirse a los servicios de transporte público a escala transfronteriza, incluidos aquellos que cubran necesidades de transporte local y regional.

▼B

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, ni del artículo 1, apartado 3, de la Directiva 2004/18/CE.

*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;

⁽¹⁾ DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

▼B

- 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 local competente»: 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 públicos de transporte de viajeros o todo organismo público que preste servicios públicos de transporte 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 públicos de transporte 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;
- 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) «operador interno»: una entidad jurídicamente independiente sobre la que una autoridad local competente, o en caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente, ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios;
- k) «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;

▼B

- l) «regla general»: medida que se aplica sin discriminación a todos los servicios públicos de transporte de viajeros de un mismo tipo en una zona geográfica determinada de la que es responsable una autoridad competente;
- m) «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;

▼M1

- a *bis*) «servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril»: el transporte público de viajeros por ferrocarril, excluido el transporte de viajeros por otros medios sobre vías tales como el metro o el tranvía.

*Artículo 2 bis***Especificación de las obligaciones de servicio público**

1. La autoridad competente establecerá las especificaciones para las obligaciones de servicio público para la prestación de servicios de transporte público de viajeros y su ámbito de aplicación de conformidad con el artículo 2, letra e). Esto incluye la posibilidad de agrupar servicios que cubran costes con servicios que no los cubran.

Al establecer esas especificaciones y el ámbito de su aplicación, la autoridad competente debe respetar debidamente el principio de proporcionalidad, de conformidad con el Derecho de la Unión.

Las especificaciones deben ser compatibles con los objetivos políticos que figuran en los documentos de política de transporte público de los Estados miembros.

El contenido y el formato de los documentos de política de transporte público y los procedimientos de consulta de las partes interesadas pertinentes se determinarán de conformidad con la legislación nacional.

2. Las especificaciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público deberá tener por objetivo:

- a) la consecución de los objetivos de la política de transporte público de forma eficiente en cuanto a los costes, y
- b) la sostenibilidad financiera de la prestación del transporte público de viajeros, de acuerdo con los requisitos establecidos en la política de transporte público a largo plazo.

▼B*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,

▼B

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:

▼M1

- a) establecer claramente las obligaciones de servicio público, definidas en el presente Reglamento y especificadas de conformidad con su artículo 2 *bis*, que el operador de servicio público debe cumplir y las áreas geográficas correspondientes;
- b) establecer por anticipado, de modo objetivo y transparente:
 - i) los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, si procede, y
 - ii) la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos concedidos, de tal manera que se evite la sobrecompensación.

En el caso de los contratos de servicio público no adjudicados con arreglo al artículo 5, apartados 1, 3 o 3 *ter*, 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;

▼B

- c) 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.

▼B

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 15 años 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 15 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.

▼M1

4 *bis*. En la ejecución de los contratos de servicio público, los operadores de servicios públicos deberán cumplir con las obligaciones aplicables en el ámbito de la legislación social y laboral establecidas por el Derecho de la Unión, la legislación nacional o los convenios colectivos.

4 *ter*. Se aplicará la Directiva 2001/23/CE en caso de cambio de operador de servicio público, cuando dicho cambio constituya una transferencia de empresa en el sentido de la Directiva.

▼B

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.

▼M1

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

▼ M1

licitación y en los contratos de servicio público. Respetando al mismo tiempo la Directiva 2001/23/CE, dichos documentos de licitación y los contratos de servicio público deberán, en su caso, incluir asimismo información sobre los derechos y obligaciones relativos a la transferencia de personal asumidos por el operador anterior.

▼ B

7. Los documentos de licitación y los contratos de servicio público indicarán con toda claridad si es posible o no la subcontratación y, en tal caso, en qué medida. Si se subcontrata, el operador al que se haya encomendado la administración y la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros estará obligado, con arreglo al presente Reglamento, a prestar por sí mismo una parte importante de los servicios públicos de transporte de viajeros. Un contrato de servicio público que cubra tanto la planificación como el establecimiento y la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros podrá autorizar la subcontratación total de la prestación de dichos servicios. El contrato de servicio público determinará, con arreglo al Derecho nacional y al Derecho comunitario, las condiciones aplicables a la subcontratación.

▼ M1

8. Los contratos de servicio público exigirán al operador que proporcione a la autoridad competente la información esencial para la adjudicación de contratos de servicio público, garantizando al mismo tiempo la legítima protección de la información empresarial confidencial. Las autoridades competentes pondrán a disposición de todas las partes interesadas la información pertinente para la preparación de una oferta en el marco de un procedimiento de convocatoria a licitación competitiva, garantizando la legítima protección de la información empresarial confidencial. Esta documentación incluirá información sobre la demanda de viajeros, las tarifas, los costes y los ingresos relativos al transporte público de viajeros objeto del procedimiento de licitación competitiva y el detalle de las especificaciones relativas a infraestructura pertinentes para el funcionamiento de los vehículos o del material rodante exigido, a fin de que las partes interesadas puedan preparar planes empresariales bien informados. Los gestores de infraestructuras ferroviarias ayudarán a las autoridades competentes a facilitar todas las especificaciones correspondientes a la infraestructura. El incumplimiento de las disposiciones antes enumeradas estará sujeto a la revisión jurídica prevista en el artículo 5, apartado 7, del presente Reglamento.

▼ B*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 público, 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 6 del presente artículo a los contratos que hayan de adjudicarse con arreglo a las Directivas 2004/17/CE o 2004/18/CE.

▼ M1

2. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, cualquier autoridad local competente (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 públicos de transporte de viajeros o por adjudicar directamente

▼ M1

contratos de servicio público a una entidad jurídicamente independiente sobre la cual la autoridad local competente (o, en el caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente) ejerza un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios.

En caso de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril, el grupo de autoridades a que se refiere el párrafo primero puede estar compuesto únicamente por las autoridades competentes locales cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional. El servicio de transporte público de viajeros o el contrato de servicio público a que se refiere el párrafo primero solo podrán cubrir las necesidades de transporte de las aglomeraciones urbanas, de las zonas rurales o de ambas.

Cuando una autoridad local competente adopte tal decisión se aplicará lo siguiente:

▼ B

- 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 públicos de transporte 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 públicos 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 públicos de transporte de viajeros organizados fuera de la zona para la cual se ha adjudicado el contrato de servicio público;
- e) si se está considerando subcontratar de conformidad con el artículo 4, apartado 7, el operador interno estará obligado a prestar por sí mismo la mayor parte del servicio público de transporte de viajeros.

▼ M1

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 competitiva, salvo en los casos indicados en los apartados 3 *bis*, 4, 4 *bis*, 4 *ter*, 5 y 6. El procedimiento adoptado para la licitación competitiva estará abierto a cualquier operador, será equitativo y respetará los principios de transparencia y no

▼ M1

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.

3 *bis*. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, respecto a los contratos de servicios públicos relativos a los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados sobre la base de un procedimiento de licitación competitiva, la autoridad competente podrá decidir conceder por un periodo limitado nuevos contratos directamente en caso de que la autoridad competente considere que la adjudicación directa está justificada por circunstancias excepcionales. Entre estas circunstancias excepcionales deberán incluirse las situaciones en que:

- ya haya otras convocatorias de procedimientos de licitación competitiva en marcha, gestionadas por la autoridad competente u otras autoridades competentes, que puedan afectar al número y la calidad de las ofertas que probablemente se recibirían si el contrato se concediera mediante un procedimiento de licitación competitiva, o
- se precisen cambios en el ámbito de aplicación de uno o varios contratos de servicio público para optimizar la prestación de los servicios públicos.

La autoridad competente motivará su decisión e informará de ello a la Comisión sin dilación indebida.

La duración de los contratos adjudicados en virtud de este párrafo será proporcional a la circunstancia excepcional de que se trate y, en cualquier caso, no superará los 5 años.

La autoridad competente publicará estos contratos. Cuando lo haga, tendrá en cuenta la legítima protección de la información empresarial confidencial y los intereses comerciales.

El contrato subsiguiente que se refiera a las mismas obligaciones de servicio público no se adjudicará basándose en esta disposición.

3 *ter*. En aplicación del apartado 3, las autoridades competentes podrán decidir que se aplique el siguiente procedimiento:

Las autoridades competentes podrán hacer públicas sus intenciones de adjudicar un contrato de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril mediante la publicación de un anuncio de información en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Esta información deberá contener una descripción detallada de los servicios que sean objeto del contrato que se vaya a adjudicar, así como el tipo y la duración de dicho contrato.

Los operadores podrán manifestar su interés en un plazo establecido por la autoridad competente que no podrá ser inferior a los 60 días siguientes a la publicación del anuncio de información.

Si tras expirar este período:

- a) un solo operador ha manifestado su interés de participar en el procedimiento de adjudicación del contrato de servicio público, y
- b) el mismo ha demostrado debidamente que efectivamente será capaz de prestar el servicio de transporte que cumpla con las obligaciones establecidas en el contrato de servicio público, y

▼ M1

- c) la falta de competencia no sea el resultado de una restricción artificial de los parámetros de la contratación, y
- d) cuando no exista una alternativa razonable,

las autoridades competentes podrán iniciar las negociaciones con este operador con el fin de adjudicar el contrato sin ulterior publicación de un procedimiento de licitación abierta.

4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, la autoridad competente podrá optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público:

- a) cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR, o, en el caso de un contrato de servicio público que incluya transporte de viajeros por ferrocarril, en menos de 7 500 000 EUR, o
- b) cuando tenga por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros, o, en el caso de un contrato de servicio público que incluya servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril, de menos de 500 000 kilómetros.

Cuando un contrato de servicio público sea adjudicado directamente a una pequeña o mediana empresa que no utilice más de 23 vehículos de carretera, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado inferior a 2 000 000 EUR, o a una prestación anual de servicios públicos de transporte de viajeros inferior a 600 000 kilómetros.

4 *bis*. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, la autoridad competente podrá optar por la adjudicación directa de los contratos de servicios públicos para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril:

- a) cuando considere que la adjudicación directa está justificada por las características estructurales y geográficas pertinentes del mercado y la red de que se trate, en particular, su tamaño, características de la demanda, la complejidad de la red, su aislamiento técnico y geográfico y los servicios que son objeto del contrato, y
- b) cuando un contrato de este tipo se traduzca en una mejora de la calidad de los servicios, de su eficiencia en términos de costes o de ambas cosas, en comparación con el anterior contrato de servicio público adjudicado.

Sobre esa base, la autoridad competente publicará una resolución motivada e informará de ello a la Comisión en el mes siguiente al de su publicación. La autoridad competente podrá proceder a la adjudicación del contrato.

Los Estados miembros en los que el 24 de diciembre de 2017 el volumen máximo anual del mercado sea inferior a 23 millones de tren-kilómetro y que tengan solo una autoridad competente a escala nacional y un contrato de servicio público que cubra toda la red, se considerará que cumplen la condición establecida en la letra a). Cuando una autoridad competente de uno de esos Estados miembros decida adjudicar un contrato de servicio público directamente, el Estado miembro de que se trate informará de ello a la Comisión. El Reino Unido podrá decidir aplicar el presente párrafo a Irlanda del Norte.

▼ M1

Cuando la autoridad competente decida adjudicar un contrato de servicio público directamente, establecerá unos requisitos de funcionamiento medibles, transparentes y controlables. Esos requisitos deberán incluirse en el contrato.

Los requisitos de funcionamiento deberán cubrir en particular la puntualidad de los servicios, la frecuencia de las operaciones de los trenes, la calidad del material rodante y la capacidad de transporte para los viajeros.

El contrato incluirá indicadores de funcionamiento específicos que permitan a la autoridad competente llevar a cabo evaluaciones periódicas. El contrato también incluirá medidas eficaces y disuasorias que deberán imponerse en caso de que la empresa ferroviaria no cumpla con los requisitos de funcionamiento.

La autoridad competente deberá evaluar periódicamente si la empresa ferroviaria ha logrado sus objetivos para cumplir con los requisitos de funcionamiento establecidos en el contrato y hacer públicas sus conclusiones. Dicha evaluación periódica se llevará a cabo al menos cada cinco años. La autoridad competente deberá adoptar las medidas adecuadas y oportunas, incluyendo la imposición de sanciones contractuales efectivas y disuasorias en caso de que no se logren las mejoras necesarias en la calidad de los servicios, su eficiencia en términos de costes, o ambas cosas. La autoridad competente podrá, en cualquier momento, suspender o dar por terminado total o parcialmente el contrato adjudicado con arreglo a esta disposición en caso de que el operador no cumpla con los requisitos de funcionamiento.

4 *ter*. Salvo que esté prohibido por el Derecho nacional, la autoridad competente podrá optar por la adjudicación directa de contratos de servicio público para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril cuando se refieran únicamente a la explotación de servicios ferroviarios de viajeros por un operador que gestione simultáneamente la totalidad o la mayor parte de la infraestructura ferroviaria en la que se presten los servicios, si la infraestructura ferroviaria está excluida de la aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies*, 8, 13 y el capítulo IV de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ de conformidad con el artículo 2, apartado 3, letras a) o b), de dicha Directiva.

No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 3, la duración de los contratos adjudicados directamente con arreglo al presente apartado y al apartado 4 *bis* del presente artículo no será superior a diez años, salvo cuando sea de aplicación el artículo 4, apartado 4.

Los contratos adjudicados de conformidad con el presente apartado y el apartado 4 *bis* serán publicados, teniendo al tiempo en cuenta la legítima protección de la información empresarial confidencial y los intereses comerciales.

5. En caso de interrupción de los servicios o de riesgo inminente de esa situación, la autoridad competente podrá adoptar medidas de emergencia.

Esta medida de emergencia adoptará la 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. El período de adjudicación, prórroga o imposición de un contrato de servicio público como medida de emergencia no excederá de dos años.

⁽¹⁾ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

▼B

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.

▼M1

6 *bis*. Con el fin de aumentar la competencia entre empresas ferroviarias, las autoridades competentes podrán decidir adjudicar a diferentes empresas ferroviarias contratos de transporte público de viajeros por ferrocarril que cubran partes de la misma red o paquete de rutas. A tal efecto, las autoridades competentes podrán decidir, antes de poner en marcha el procedimiento de licitación competitiva, limitar el número de contratos que deben adjudicarse a la misma empresa ferroviaria.

▼B

7. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para asegurar que las decisiones adoptadas de conformidad con los apartados 2 a 6 puedan revisarse eficaz y rápidamente, a petición de una persona que tenga o haya tenido interés en obtener un contrato particular y que haya sido perjudicada o corra el riesgo de ser perjudicada por una supuesta infracción, cuando dichas decisiones han infringido el Derecho comunitario o normas nacionales de aplicación de dicho Derecho.

▼M1

En los casos previstos en el apartado 4 *bis* y 4 *ter*, dichas medidas deberán incluir la posibilidad de solicitar una evaluación de la resolución motivada adoptada por la autoridad competente, efectuada por un organismo independiente designado por el Estado miembro de que se trate. El resultado de dicha evaluación se hará público de conformidad con la legislación nacional.

▼B

Cuando los organismos responsables de los procedimientos de revisión no tienen carácter judicial, sus decisiones habrán de motivarse siempre por escrito. Además, en este caso, deberán adoptarse medidas para que toda supuesta medida ilegal adoptada por el organismo responsable de la revisión o todo supuesto defecto en el ejercicio de las competencias que le han sido conferidas pueden ser objeto de revisión judicial o de revisión por otro organismo que sea un órgano jurisdiccional con arreglo al artículo 234 del Tratado e independiente de la autoridad contratante y del organismo responsable de la revisión.

▼M1*Artículo 5 bis***Material rodante**

1. A efectos de iniciar un procedimiento de licitación competitiva, las autoridades competentes deberán evaluar si son necesarias medidas para garantizar el acceso efectivo y no discriminatorio a material rodante adecuado. Esta evaluación tendrá en cuenta la presencia de empresas de alquiler de material rodante, o de otros agentes del mercado que alquilen material rodante, en el mercado de referencia. El informe de evaluación se hará público.

2. De acuerdo con la legislación nacional y en cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, las autoridades competentes podrán decidir la adopción de medidas apropiadas para garantizar el acceso efectivo y no discriminatorio a material rodante adecuado. Estas medidas podrán incluir:

▼ M1

- a) la adquisición por la autoridad competente del material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público, con el fin de ponerlo a disposición del operador de servicio público seleccionado a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo, o
 - b) el otorgamiento por la autoridad competente de una garantía para la financiación del material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo, incluyendo una garantía que cubra el riesgo de valor residual, o
 - c) el compromiso de la autoridad competente en el contrato de servicio público de hacerse cargo del material rodante en condiciones financieras predefinidas al concluir el contrato a precio de mercado, o
 - d) la cooperación con otras autoridades competentes para crear un mayor fondo común de material rodante.
3. Si el material rodante se pone a disposición de un nuevo operador de transporte público, la autoridad competente incluirá en los documentos de licitación toda la información disponible sobre el coste de mantenimiento y sobre el estado físico del material rodante.

▼ B*Artículo 6***Compensaciones de servicio público****▼ M1**

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 no adjudicado conforme al artículo 5, apartados 1, 3, o 3 *ter*, o vinculada a una regla general deberá además ajustarse a lo dispuesto en el anexo.

▼ B

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****▼ M1**

1. Cada autoridad competente hará público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia. Dicho informe incluirá la fecha de inicio y duración de los contratos de servicio público, los operadores de servicio público seleccionados y las compensaciones y los derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público en contrapartida. El informe

▼ M1

distinguirá entre transporte en autobús y transporte ferroviario, facilitará el control y la evaluación de las prestaciones, la calidad y la financiación de la red de transporte público y, si procede, proporcionará información sobre la naturaleza y el alcance de todo derecho exclusivo concedido. El informe también deberá tomar en consideración los objetivos políticos que figuren en los documentos de política de transporte público del Estado miembro de que se trate. Los Estados miembros facilitarán el acceso centralizado a tales informes, por ejemplo a través de un sitio web común.

▼ B

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:

- a) nombre y datos de la autoridad competente;
- b) tipo de adjudicación considerado;
- c) servicios y territorios potencialmente afectados por la adjudicación;

▼ M1

d) la fecha prevista de inicio y duración del contrato de servicio público.

▼ B

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 servicios públicos de transporte 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:

- a) nombre de la entidad contratante, propietario y, si procede, el nombre de la parte o partes que ejercen el control jurídico;
- b) duración del contrato de servicio público;
- c) descripción de los servicios de transporte de viajeros que se deben realizar;
- d) descripción de los parámetros de la compensación económica;
- e) objetivos de calidad como puntualidad y fiabilidad, así como primas y sanciones aplicables;
- f) 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.

▼B*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.

▼M1

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3,
- i) el artículo 5 se aplicará a la adjudicación de contratos públicos de servicios de transporte de viajeros por carretera y por otros tipos de transporte por vía férrea diferentes del ferrocarril como el metro o el tranvía a partir del 3 de diciembre de 2019,
 - ii) el artículo 5 se aplicará a los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril a partir del 3 de diciembre de 2019,
 - iii) el artículo 5, apartado 6, y el artículo 7, apartado 3, dejarán de aplicarse a partir del 25 de diciembre de 2023.

La duración de los contratos adjudicados de conformidad con el artículo 5, apartado 6, entre el 3 de diciembre de 2019 y el 24 de diciembre de 2023 no excederá de 10 años.

Hasta el 2 de diciembre de 2019 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 25 de diciembre de 2020, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe de situación en el que destacarán la aplicación de la adjudicación progresiva de los contratos de servicio público de acuerdo con el artículo 5. Tomando como base los informes de situación de los Estados miembros, la Comisión llevará a cabo una revisión y, en su caso, presentará propuestas legislativas.

2 bis. Los contratos de servicio público para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente sobre la base de un procedimiento distinto del procedimiento competitivo equitativo desde el 24 de diciembre de 2017 hasta el 2 de diciembre de 2019 podrán continuar hasta su fecha de caducidad. 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.

▼B

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 equitativo;
 - b) antes del 26 de julio de 2000, con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación equitativo;
 - c) a partir del 26 de julio de 2000 y antes del 3 de diciembre de 2009, con arreglo a un procedimiento de licitación equitativo;

▼ M1

d) desde el 26 de julio de 2000 y antes del 24 de diciembre de 2017, con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación competitiva.

▼ B

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 periodo superior a 30 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.

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 periodo 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 de 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 públicos de transporte 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:

▼B

- 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 públicos de transporte de viajeros 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 3 de diciembre de 2009.

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

*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 o 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,
 - igual a la 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 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.

▼B

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.