I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

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 derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, sus artículos 71 y 89,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones [2],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [3],

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 16 del Tratado confirma el lugar de los servicios de interés económico general entre los valores comunes de la Unión.

(2) El artículo 86, apartado 2, del Tratado dispone que las empresas responsables de la gestión de servicios de interés económico general quedan sometidas a las normas del Tratado, especialmente las de competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no les impida, de hecho o de Derecho, el cumplimiento de su misión específica.

(3) El artículo 73 del Tratado constituye una *lex specialis* respecto del artículo 86, apartado 2, pues establece normas aplicables a las compensaciones de las obligaciones de servicio público en el sector de los transportes terrestres.

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

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

---

[1] DO C 195 de 18.8.2006, p. 20.

[2] DO C 192 de 16.8.2006, p. 1.

[3] Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de noviembre de 2001 (DO C 140 E de 13.6.2002, p. 262), Posición Común del Consejo de 11 de diciembre de 2006 (DO C 70 E de 27.3.2007, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 10 de mayo de 2007. Decisión del Consejo de 18 de septiembre de 2007.

(6) Numerosos Estados miembros han promulgado leyes sobre la concesión de derechos exclusivos y la adjudicación de contratos de servicio público para al menos una parte de su mercado de transporte público, mediante procedimientos de licitación transparentes y equitativos. Ello ha incrementado considerablemente los intercambios entre Estados miembros y varios operadores de servicio público prestan hoy en día servicios públicos de transporte de viajeros en más de un Estado miembro. No obstante, la evolución de las legislaciones nacionales ha conducido a la aplicación de procedimientos dispares y ha creado una situación de inseguridad jurídica en lo que respecta a los derechos de los operadores de servicio público y las obligaciones de las autoridades competentes. El Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable [1], no trata del modo en que deben adjudicarse en la Comunidad los contratos de servicio público ni, en particular, de las circunstancias en que estos deben someterse a licitación. Procede por lo tanto actualizar el marco jurídico comunitario.

(7) Los estudios realizados y la experiencia adquirida por los Estados miembros cuyo sector de los transportes públicos está abierto desde hace ya varios años a la competencia muestran que, con las cláusulas de salvaguardia oportunas, la introducción de una competencia regulada entre operadores permite conseguir servicios más atractivos, innovadores y baratos, sin impedir a los operadores de servicio público la prosecución de las misiones específicas que les hayan sido confiadas. Esa línea de actuación contó con el apoyo del Consejo Europeo en el contexto del proceso de Lisboa, de 28 de marzo de 2000, en el que se solicitaba a la Comisión, al Consejo y a los Estados miembros que, dentro de los límites de sus competencias respectivas, «aceleren la liberalización en áreas como […] el transporte».

(8) Debe permitirse a los mercados del transporte de viajeros que están liberalizados y en los que no hay derechos exclusivos mantener sus características y su modo de funcionamiento en la medida en que sean compatibles con las exigencias del Tratado.

(9) A fin de organizar sus servicios públicos de transporte de viajeros de la manera más adecuada a las necesidades de los ciudadanos, todas las autoridades competentes deben poder elegir libremente su operador de servicio público teniendo en cuenta los intereses de la pequeña y mediana empresa, en las condiciones previstas por el presente Reglamento. Para garantizar la aplicación de los principios de transparencia, igualdad de trato de los operadores en competencia, y proporcionalidad, es indispensable, cuando se otorguen compensaciones o derechos exclusivos, definir en un contrato de servicio público entre la autoridad competente y el operador de servicio público elegido tanto la naturaleza de las obligaciones de servicio público como la retribución acordada. La forma o la calificación de ese contrato pueden variar en función de los sistemas jurídicos de los Estados miembros.

(10) Contrariamente al Reglamento (CEE) nº 1191/69, cuyo ámbito de aplicación se extiende a los servicios públicos de transporte de viajeros por vía navegable interior, no se considera oportuno regular en el presente Reglamento la adjudicación de los contratos de servicio público en ese sector específico. La organización de los servicios públicos de transporte de viajeros por vía navegable interior y, en la medida en que no estén regulados por el Derecho comunitario específico, por vía marítima nacional, queda por lo tanto sujeta al cumplimiento de los principios generales del Tratado, a no ser que los Estados miembros opten por aplicar el presente Reglamento a estos sectores específicos. Las disposiciones del presente Reglamento no deben suponer un impedimento a la integración de los servicios por vía navegable interior y vía marítima nacional dentro de una red ampliada de transportes públicos de viajeros urbana, suburbana o regional.

(11) En contra del Reglamento (CEE) nº 1191/69, cuyo ámbito de aplicación abarcaba los servicios de transporte de mercancías, no se considera aconsejable que el presente Reglamento cubra la adjudicación de contratos de servicio público en ese sector concreto. A los tres años de la entrada en vigor del presente Reglamento, la organización de los servicios de transporte de mercancías debe ajustarse, por tanto, a los principios generales del Tratado.

(12) Desde el punto de vista del Derecho comunitario, es irrelevante que los servicios públicos de transporte de viajeros sean explotados por empresas públicas o privadas. El presente Reglamento se fundamenta en los principios de neutralidad en lo que respecta al régimen de la propiedad indicado en el artículo 295 del Tratado, de libertad de los Estados miembros para definir los servicios de interés económico general recogido en el artículo 16 del Tratado y en los de subsidiariedad y proporcionalidad consagrados en el artículo 5 del Tratado.

(13) Algunos servicios, a menudo vinculados a una infraestructura específica, se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Habida cuenta de que esas operaciones tienen un objetivo ajeno a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, no deben quedar sujetas a las reglas y procedimientos aplicables a las exigencias de servicio público.

(14) Cuando las autoridades competentes sean responsables de la organización de la red de transporte público, esa organización puede incluir, además de la prestación efectiva del servicio de transporte, toda una serie de actividades y funciones que las autoridades competentes deben tener la libertad de realizar por sí mismas o de confiar, total o parcialmente, a un tercero.

[1] DO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

(15) Los contratos de larga duración pueden conducir al cierre del mercado durante un período más largo de lo necesario, reduciendo de esa forma los efectos beneficiosos de la presión de la competencia. Con el fin de distorsionar lo menos posible el juego de la competencia y mantener al mismo tiempo la calidad de los servicios, los contratos de servicio público deben ser de duración limitada. La ampliación de dichos contratos podría estar sujeta a su confirmación positiva por parte de los usuarios. Es necesario, en este contexto, establecer la posibilidad de ampliar contratos de servicios públicos a un máximo de la mitad de su duración inicial cuando el operador de servicio público deba invertir en activos con un período de amortización excepcional y, debido a sus características y restricciones especiales, en el caso de regiones ultraperiféricas, tal y como se detalla en el artículo 299 del Tratado. Además, podría plantearse la posibilidad de una mayor ampliación del contrato en caso de que el operador de servicios públicos haya hecho inversiones en infraestructura o en material rodante y vehículos que se consideren excepcionales en el sentido de que, para ambos conceptos, se hayan empleado elevadas sumas para su financiación, y siempre que el contrato se haya adjudicado tras un procedimiento de licitación equitativo.

(16) Cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad ([1]). Dicha Directiva no impide que los Estados miembros salvaguarden las condiciones de traspaso de otros derechos de sus empleados distintos de los cubiertos por la Directiva 2001/23/CE, teniendo para ello en cuenta, si procede, las normas sociales establecidas en la legislación, las normativas o las disposiciones administrativas nacionales o los convenios colectivos o acuerdos celebrados entre los interlocutores sociales.

(17) De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las autoridades competentes son libres de establecer criterios sociales y cualitativos para mantener e incrementar las normas de calidad para las obligaciones de servicio público, por ejemplo respecto de las condiciones mínimas de funcionamiento, los derechos de los viajeros, las necesidades de las personas con movilidad reducida, la protección medioambiental, la seguridad de los viajeros y de los empleados, así como las obligaciones derivadas de los convenios colectivos y otras normas y acuerdos relativos a los lugares de trabajo y a la protección social en el lugar de prestación del servicio. A fin de asegurar la transparencia y unos términos comparables de competencia entre los operadores, así como de advertir el riesgo de dumping social, las autoridades competentes deben ser libres de imponer normas de calidad específicas en materia social y de servicios.

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

(18) Con sujeción a las disposiciones correspondientes de la legislación nacional, cualquier entidad local o, en ausencia de la misma, cualquier autoridad nacional puede optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros en su territorio, o bien por confiarlos sin licitación a un operador interno. No obstante, esta capacidad de autoprestación debe estar sujeta a un marco reglamentario estricto con el fin de garantizar la equidad en las condiciones de competencia. La autoridad competente o el grupo de autoridades que presten servicios públicos de transporte de viajeros colectivamente o mediante sus miembros, deben ejercer el control necesario. Además, debe estar prohibido que una autoridad competente que preste su propio servicio de transporte o su operador interno participen en procedimientos de licitación competitivos organizados fuera del territorio de esa autoridad. La autoridad que controle al operador interno debe también poder prohibir a ese operador tomar parte en licitaciones competitivas organizadas dentro de su territorio. Las restricciones aplicadas a las actividades de un operador interno no afectan a con la posibilidad de adjudicar directamente contratos de servicio público cuando sean de transporte por ferrocarril, con excepción de otros modos ferroviarios como el metro o los tranvías. Además, la adjudicación directa de contratos de servicios públicos del ferrocarril convencional no excluye la posibilidad de las autoridades competentes de adjudicar al operador interno contratos de servicios públicos de transporte de viajeros en otros modos ferroviarios, como el metro y el tranvía.

(19) La subcontratación puede contribuir a un transporte público de viajeros más eficaz y permite la participación de otras empresas distintas del operador de servicio público al que se otorgó el contrato de servicio público. No obstante, con miras a la mejor utilización de los recursos públicos, las autoridades competentes deben poder determinar las modalidades de la subcontratación de sus servicios públicos de transporte de viajeros, en particular en el caso de los servicios prestados por un operador interno. Además, no debe impedirse a un subcontratista participar en licitaciones en el territorio de ninguna autoridad competente. La selección de un subcontratista por parte de la autoridad competente o de su operador interno debe realizarse con arreglo al Derecho comunitario.

(20) Cuando una autoridad pública decide confiar una misión de servicio de interés general a un tercero, debe elegir el operador de servicio público en cumplimiento del Derecho comunitario sobre contratación pública y concesiones, conforme a lo establecido en los artículos 43 a 49 del Tratado y a los principios de transparencia e igualdad de trato. En particular, las disposiciones del presente Reglamento deben aplicarse sin perjuicio de las obligaciones impuestas a las autoridades públicas con arreglo a las directivas de contratación pública cuando los contratos de servicio público entren en su ámbito de aplicación.

(21) Debe garantizarse una protección jurídica eficaz no solo para los contratos regulados por la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [1], y la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios [2], sino también para otros contratos adjudicados con arreglo al presente Reglamento. Un procedimiento de revisión eficaz es necesario, y debe ser comparable con los procedimientos pertinentes establecidos en la Directiva 89/665/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, relativa a la coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la aplicación de los procedimientos de recurso en materia de adjudicación de los contratos públicos de suministros y de obras [3], y la Directiva 92/13/CEE del Consejo, de 25 de febrero de 1992, relativa a la coordinación de los disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la aplicación de las normas comunitarias en los procedimientos de formalización de contratos de las entidades que operen en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones [4], según proceda.

(22) Algunas licitaciones obligan a las autoridades competentes a definir y describir sistemas complejos. Esas autoridades deben estar por lo tanto facultadas, cuando adjudiquen contratos en esos casos, para negociar los detalles con una parte o la totalidad de los operadores de servicio público potenciales tras la presentación de las ofertas.

(23) Las licitaciones para la adjudicación de los contratos de servicio público no deben ser obligatorias cuando el contrato tenga por objeto módicos importes o distancias. A este respecto, cantidades o distancias superiores deben permitir a las autoridades competentes tener en cuenta el especial interés de las PYME. No debe permitirse a las autoridades competentes dividir los contratos ni las redes para evitar la presentación a las licitaciones.

(24) Cuando haya algún riesgo de interrupción de la prestación de servicios, las autoridades competentes deben estar facultadas para establecer medidas de emergencia a corto plazo en espera de la adjudicación de un nuevo contrato de servicio público que esté en consonancia con todas las condiciones para la concesión que establece el presente Reglamento.

(25) El transporte público de viajeros por ferrocarril presenta problemas específicos relacionados con la importancia de las inversiones y el coste de la infraestructura. En marzo de 2004, la Comisión presentó una propuesta de modificación de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios [5], para garantizar a cualquier empresa ferroviaria comunitaria el acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros a los fines de la explotación de servicios internacionales de viajeros. El objetivo del presente Reglamento es establecer un marco jurídico para la compensación o los derechos exclusivos para los contratos de servicio público, y no una mayor apertura del mercado para los servicios ferroviarios.

(26) En el caso de los servicios públicos, el presente Reglamento permite que cada autoridad competente escoja, en el ámbito de un contrato de servicio público, su operador de servicio público de transporte de viajeros. Atendiendo a la diversidad de organización territorial de los Estados miembros en esta materia, se justifica permitir que las autoridades competentes adjudiquen directamente los contratos de servicio público de transporte por ferrocarril.

(27) La compensación concedida por las autoridades competentes para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público debe calcularse de un modo tal que no sea excesiva. Cuando una autoridad competente proponga adjudicar un contrato de servicio público sin licitación, debe también respetar una serie de normas detalladas que aseguren que el importe de las compensaciones es adecuado y reflejen el afán de otorgar eficacia y calidad a los servicios.

(28) Si tienen debidamente en cuenta en el esquema de cálculo recogido en el anexo cualquier incidencia del cumplimiento de las obligaciones de servicio público en la demanda de servicios públicos de transporte de viajeros, la autoridad competente y el operador del servicio público pueden demostrar que se ha evitado la compensación excesiva.

(29) Con vistas a la adjudicación de los contratos de servicio público, a excepción de las medidas de emergencia y de los contratos relativos a la prestación de distancias reducidas, las autoridades competentes deben adoptar las medidas publicitarias necesarias y notificarlas, al menos con un año de antelación, del hecho de que se proponen adjudicar tales contratos para que los operadores potenciales dispongan del tiempo necesario para reaccionar.

(30) Los contratos de servicio público adjudicados directamente deben estar sujetos a una mayor transparencia.

---

[1] DO L 134 de 30.4.2004, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/97/CE del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 107).

[2] DO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/97/CE del Consejo.

[3] DO L 395 de 30.12.1989, p. 33. Directiva modificada por la Directiva 92/50/CEE (DO L 209 de 24.7.1992, p. 1).

[4] DO L 76 de 23.3.1992, p. 14. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/97/CE.

[5] DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

(31) Habida cuenta de que las autoridades competentes y los operadores necesitan un período de adaptación a las disposiciones del presente Reglamento, procede establecer regímenes transitorios. Con vistas a una adjudicación progresiva de los contratos de servicio público en consonancia con lo dispuesto en el presente Reglamento, los Estados miembros deben facilitar a la Comisión informes de evaluación a los seis meses a partir del final de la primera mitad del período transitorio. La Comisión puede proponer las medidas adecuadas sobre la base de dichos informes.

(32) Durante el período transitorio, es posible que las autoridades competentes apliquen las disposiciones del presente Reglamento en distintos momentos. Es posible por lo tanto que, durante ese período, los operadores de servicios públicos procedentes de mercados aún no sujetos a dichas disposiciones liciten para la obtención de contratos de servicios públicos en los mercados que se abran con mayor rapidez a la competencia regulada. Para prevenir, mediante una actuación proporcionada, todo desequilibrio en la apertura del mercado de transportes públicos, las autoridades competentes deben tener la facultad de rechazar en la segunda mitad del período transitorio, las ofertas presentadas por aquellas empresas en las que más de la mitad del valor de los servicios de transporte público que presten no se adjudique de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, a condición de que no se produzcan discriminaciones y de que la decisión oportuna se haya tomado de forma previa a la licitación.

(33) En los apartados 87 a 95 de su sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00, Altmark Trans GmbH ([1]), el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas indicó que las compensaciones de servicio público no constituyen ventajas en el sentido del artículo 87 del Tratado, siempre y cuando se cumplan cuatro criterios cumulativos. Cuando no se cumplan esos criterios, pero se cumplan los criterios generales de aplicabilidad de artículo 87, apartado 1, del Tratado, las compensaciones de servicio público constituyen ayudas estatales y están sujetas a los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado.

(34) Pueden resultar necesarias compensaciones de servicio público en el sector del transporte terrestre de viajeros para que las empresas encargadas de los servicios públicos funcionen con arreglo a principios y en condiciones que les permitan llevar a cabo su misión. Dicha compensación podrá ser compatible con el Tratado, en aplicación de su artículo 73, en determinadas condiciones. Por una parte, deben otorgarse para asegurar la prestación de servicios que son de interés general con arreglo a lo establecido en el Tratado. Por otra, para evitar distorsiones injustificadas de la competencia, no deben superar el importe necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos que generen y unos beneficios razonables.

([1]) Rec. 2003, p. I-7747.

(35) Las compensaciones otorgadas por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento pueden quedar por lo tanto exentas de la notificación previa exigida en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.

(36) El presente Reglamento sustituye al Reglamento (CEE) nº 1191/69; procede por tanto derogar dicho Reglamento. Un período transitorio de tres años facilitará en los servicios públicos de transporte de mercancías, la supresión gradual de compensaciones no autorizadas por la Comisión, de conformidad con los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado. Toda compensación concedida en relación con la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros distintos de los cubiertos por el presente nuevo Reglamento que pueda suponer el riesgo de ayudas estatales en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, debe quedar sometida a las disposiciones de sus artículos 73, 86, 87 y 88, con inclusión de toda interpretación pertinente que haga el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas y, especialmente, la sentencia en el asunto C-280/00 Altmark Trans GmbH. Así, cuando estudie esos casos, la Comisión debe aplicar principios similares a los establecidos en el presente Reglamento o, según proceda, otra legislación en el ámbito de los servicios que obre en el interés económico general.

(37) El ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable ([2]), queda cubierto por el presente Reglamento. El primero se considera obsoleto, al limitar la aplicación del artículo 73 del Tratado sin proporcionar una base jurídica adecuada para autorizar los planes actuales de inversión, en particular en relación con las inversiones en infraestructuras de transporte en una colaboración público-privada. Por ello, procede derogarlo para permitir la aplicación del artículo 73 del Tratado de forma acorde con la evolución permanente del sector sin perjuicio del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias ([3]). A fin de facilitar en mayor medida la aplicación de las normas comunitarias pertinentes, la Comisión propondrá en 2007 orientaciones de ayuda estatal para las inversiones en ferrocarril, con inclusión de las inversiones en infraestructura.

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

([2]) DO L 130 de 15.6.1970, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 543/97 (DO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

([3]) DO L 156 de 28.6.1969, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento nº 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

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

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

2. El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios 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) nº 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.

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;

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;

[1] DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

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;

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.

Artículo 3

Contratos de servicio público y reglas generales

1. Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.

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

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

Artículo 4

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

1. En los contratos de servicio público y en las reglas generales se deberán:

a) definir claramente las obligaciones de servicio público que el operador de servicio público debe ejecutar, y los territorios 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,

de manera tal que se evite una compensación excesiva. En el caso de los contratos de servicio público adjudicados con arreglo al artículo 5, apartados 2, 4, 5 y 6, esos parámetros se determinarán de forma que ninguna compensación pueda exceder en caso alguno del importe necesario para cubrir la incidencia financiera neta en los costes e ingresos derivados de la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes conservados por el operador de servicio público y la existencia de unos beneficios razonables;

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.

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.

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

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

7. Los documentos de licitación y los contratos de servicio público indicarán con toda claridad si es posible o no la subcontratación 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.

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.

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 contratos de servicio público a una entidad jurídicamente independiente sobre la que la autoridad local competente (o, en el caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente) ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios. Cuando una autoridad local competente adopte tal decisión se aplicará lo siguiente:

a) para determinar la existencia de ese control por la autoridad local competente, habrán de tenerse en cuenta factores como el nivel de presencia en los órganos de administración, dirección o supervisión, las especificaciones correspondientes en los estatutos, la propiedad, la influencia y control efectivos de las decisiones estratégicas y las decisiones aisladas de gestión. De conformidad con la legislación comunitaria, la propiedad del 100 % por parte de la autoridad pública competente, en particular en el caso de colaboraciones público-privadas, no constituye un requisito obligatorio para determinar que existe un control en el sentido del presente apartado, siempre que exista un influencia pública dominante y que pueda determinarse el control sobre la base de otros criterios;

b) la condición para aplicar el presente apartado será que el operador interno y cualquier entidad sobre la cual este operador ejerza una influencia, por mínima que sea, realicen sus actividades de transporte público de viajeros dentro del territorio de la autoridad local competente, no obstante las líneas salientes u otros elementos auxiliares de dicha actividad que entren en el territorio de autoridades locales competentes vecinas, y no participen en licitaciones relativas a la prestación de servicios 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.

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

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

En los casos de contratos de servicio público adjudicados directamente a pequeñas y medianas empresas que no utilicen más de 23 vehículos, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado en menos de 2 000 000 EUR, o en el caso de la prestación anual de menos de 600 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

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

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

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.

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.

Artículo 6

Compensaciones de servicio público

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

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

Artículo 7

Publicidad

1. Cada autoridad competente hará público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, los operadores de servicio público seleccionados y las compensaciones y los derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público en contrapartida. Ese informe distinguirá entre transporte en autobús y transporte ferroviario, permitirá 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.

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.

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.

Artículo 8

Disposiciones transitorias

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

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, la adjudicación de contratos de servicio público por ferrocarril y por carretera cumplirá lo dispuesto en el artículo 5 a partir del 3 de diciembre de 2019. Durante ese período transitorio los Estados miembros tomarán medidas para cumplir progresivamente el artículo 5 con el fin de evitar problemas estructurales graves, en particular, en lo que respecta a la capacidad de transporte.

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

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

a) antes del 26 de julio de 2000, con arreglo a un procedimiento de licitación 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;

d) a partir del 26 de julio de 2000 y antes del 3 de diciembre de 2009, con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación equitativo.

Los contratos a que se refiere la letra a) podrán continuar hasta su expiración. Los contratos a que se refieren las letras b) y c) podrán continuar asimismo hasta su expiración, pero no por un período superior a 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 período de transición indicado en el apartado 2, las autoridades competentes podrán excluir de la participación en los procedimientos de adjudicación de contratos de servicio público mediante licitación a los operadores que no puedan aportar la prueba de que el valor de los servicios de transporte público por los que disfruten de una compensación o derecho exclusivo otorgado con arreglo al presente Reglamento represente al menos la mitad del valor de todos los servicios de transporte público por los que disfruten de una compensación o derecho exclusivo. Esta exclusión no se aplicará a los operadores de servicio público que presten los servicios que hayan 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:

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) nº 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) nº 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.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo
El Presidente
M. LOBO ANTUNES

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.

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.