Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 27 de octubre de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Contratos públicos — Servicios públicos de transporte de viajeros en autobús — Reglamento (CE) n.º 1370/2007 — Artículo 4, apartado 7 — Subcontratación — Obligación del operador de prestar por sí mismo una parte importante de los servicios públicos de transporte de viajeros — Alcance — Artículo 5, apartado 1 — Procedimiento de adjudicación del contrato — Adjudicación del contrato de conformidad con la Directiva 2004/18/CE»

En el asunto C-292/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Vergabekammer Südbayern (Cámara de contratos públicos del Sur de Baviera, Alemania), mediante resolución de 5 de junio de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 10 de junio de 2015, en el procedimiento entre

Hörmann Reisen GmbH

y

Stadt Augsburg,

Landkreis Augsburg,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de Sala, y los Sres. E. Juhász (Ponente) y C. Vajda, la Sra. K. Jürimäe y el Sr. C. Lycourgos, Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Hörmann Reisen GmbH, por los Sres. S. Roling y T. Martin, Rechtsanwälte;

— en nombre de la Stadt Augsburg y el Landkreis Augsburg, por el Sr. R. Wiemann, Rechtsanwalt;

— en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y A. Tokár y por la Sra. J. Hottiaux, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 28 de junio de 2016;

* Lengua de procedimiento: alemán.

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 4, apartado 7, y del artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 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.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO 2007, L 315, p. 1).

2 Esta petición ha sido presentada en el marco de un litigio entre Hörmann Reisen GmbH, por un lado, y la Stadt Augsburg (municipio de Augsburgo, Alemania) y el Landkreis Augsburg (distrito de Augsburgo) (en lo sucesivo, conjuntamente, «poderes adjudicadores»), por otro, en relación con la legalidad de una licitación de servicios públicos de transporte de viajeros en autobús.

Marco jurídico

3 El considerando 4 del Reglamento n.º 1370/2007 enuncia:

«Los objetivos principales del Libro Blanco de la Comisión [Europea], 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. [...]»

4 A tenor del considerando 7 del citado Reglamento:

«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. [...]»

5 Según el considerando 9 del citado Reglamento:

«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. [...]»

6 El considerando 19 del mismo Reglamento establece:

«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 [de la Unión].»

7 El artículo 1 del Reglamento n.º 1370/2007, con el epígrafe «Objeto y ámbito de aplicación», dispone:

«1. El objetivo del presente Reglamento es definir las modalidades según las cuales, en cumplimiento de las disposiciones del Derecho [de la Unión], 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. [...]

[...]»

8 El artículo 2 de dicho Reglamento tiene el siguiente tenor:

«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;

[...]

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; [...]

[...]»

9 El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007 dispone:

«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.»

10 El artículo 4 de dicho Reglamento, con el epígrafe «Contenido obligatorio de los contratos de servicio público y de las reglas generales», establece:

«1. En los contratos de servicio público [...] se deberán:

[...]

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. [...]

[...]

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 [de la Unión], las condiciones aplicables a la subcontratación.»

11 El artículo 5 de dicho Reglamento, con el epígrafe «Adjudicación de contratos de servicio público», tiene el siguiente tenor:

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

[...]»

12 El artículo 5, apartados 2 a 6, del Reglamento n.º 1370/2007 incluye normas relativas a la adjudicación de contratos de servicio público que constituyen excepciones al Derecho de la Unión en materia de contratación pública. En particular, el artículo 5, apartado 4, párrafo primero, de ese Reglamento prevé que, «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 [euros], sea cuando tengan por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.».

13 El artículo 1, apartado 3, letra b), de la Directiva 2004/17 define la «concesión de servicios», a efectos de dicha Directiva, como «un contrato que presente las mismas características que el contrato de servicios, con la salvedad de que la contrapartida de [la] prestación de servicios consista, bien únicamente en el derecho a explotar el servicio, bien en dicho derecho acompañado de un pago».

14 Con arreglo al artículo 1 de la Directiva 2004/18, en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 1336/2013 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2013 (DO 2013, L 335, p. 17) (en lo sucesivo, «Directiva 2004/18 modificada»):

«1. A efectos de la presente Directiva, serán de aplicación las definiciones que figuran en los apartados 2 a 15.

2.

a) Son "contratos públicos" los contratos onerosos y celebrados por escrito entre uno o varios operadores económicos y uno o varios poderes adjudicadores, cuyo objeto sea la ejecución de obras, el suministro de productos o la prestación de servicios en el sentido de la presente Directiva.[...]

d) Son "contratos públicos de servicios" los contratos públicos distintos de los contratos públicos de obras o de suministro cuyo objeto sea la prestación de los servicios a los que se refiere el anexo II.

Un contrato público que tenga por objeto al mismo tiempo productos y servicios de los contemplados en el anexo II se considerará un "contrato público de servicios" cuando el valor de los servicios en cuestión sea superior al de los productos incluidos en el contrato.

Un contrato público que tenga por objeto servicios de los contemplados en el anexo II e incluya actividades mencionadas en el anexo I únicamente de forma accesoria en relación con el objeto principal del contrato se considerará un contrato público de servicios.

[...]

4. La "concesión de servicios" es un contrato que presente las mismas características que el contrato público de servicios, con la salvedad de que la contrapartida de la prestación de servicios consista, o bien únicamente en el derecho a explotar el servicio, o bien en dicho derecho acompañado de un precio.

[...]»

15 El artículo 7 de la Directiva 2004/18 modificada, con el epígrafe «Importes de los umbrales de los contratos públicos», fija los umbrales de los valores estimados sin el impuesto sobre el valor añadido (IVA) a partir de los cuales la adjudicación de un contrato debe efectuarse con arreglo a las normas de dicha Directiva.

16 Esos umbrales se modifican periódicamente mediante reglamentos de la Comisión, adaptándose a las circunstancias económicas. En la fecha de la publicación del anuncio de licitación controvertido en el asunto principal, el umbral relativo a los contratos de servicios adjudicados por los poderes adjudicadores distintos de las autoridades gubernamentales contrales se elevaba a 207 000 euros, sin IVA, en virtud del artículo 7, letra b), de la Directiva 2004/18 modificada.

17 El artículo 20 de esta Directiva establece:

«Los contratos que tengan por objeto servicios que figuren en el anexo II A se adjudicarán con arreglo a los artículos 23 a 55.»

18 El artículo 25 de dicha Directiva, que lleva como epígrafe «Subcontratación», tiene el siguiente tenor:

«En el pliego de condiciones, el poder adjudicador podrá pedir o podrá ser obligado por un Estado miembro a pedir al licitador que mencione en la oferta la parte del contrato que se proponga subcontratar a terceros, así como los subcontratistas propuestos.

Dicha comunicación no prejuzgará la cuestión de la responsabilidad del operador económico principal.»

19 Entre las categorías de servicios enumeradas en el anexo II A de esa misma Directiva figura la categoría 2, que remite a los siguientes servicios:

«Servicios de transportes por vía terrestre [...], incluidos servicios de furgones blindados y servicios de mensajería, excepto transporte de correo.»

20 En virtud del artículo 90, apartado 1, primera frase, de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18 modificada (DO 2014, L 94, p. 65):

«Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 18 de abril de 2016.»

21 Conforme al artículo 91, párrafo primero, de la Directiva 2014/24:

«Queda derogada la [Directiva 2004/18 modificada] con efecto a partir del 18 de abril de 2016.»

Hechos del asunto principal y cuestiones prejudiciales

22 Los poderes adjudicadores publicaron, el 7 de marzo de 2015, en el suplemento del *Diario Oficial de la Unión Europea*, con el número 2015/S 047-081632, un anuncio de licitación sobre la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros en autobús en determinadas líneas regionales. Según dicho anuncio de licitación, los licitadores podían encomendar a subcontratistas hasta el 30 % como máximo de la prestación, calculada en función de los kilómetros de itinerario.

23 Hörmann Reisen se dirigió a la Vergabekammer Südbayern (Cámara de contratos públicos del Sur de Baviera, Alemania) para impugnar la legalidad de la mencionada limitación de la subcontratación. Alega que dicha limitación es incompatible con la Directiva 2004/18 modificada y añade que, si bien es cierto que el artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 prevé efectivamente la limitación del recurso a la subcontratación, dicho Reglamento no es aplicable al procedimiento principal con arreglo al artículo 5, apartado 1, de éste.

24 Los poderes adjudicadores recuerdan que el artículo 5, apartado 1, tercera frase, del Reglamento n.º 1370/2007 establece que «no se aplicarán las disposiciones de los apartados 2 a 6 [de dicho] artículo a los contratos que hayan de adjudicarse con arreglo a las [Directivas 2004/17 o 2004/18]». Esos poderes adjudicadores deducen de lo anterior que las demás disposiciones de dicho Reglamento, y concretamente su artículo 4, apartado 7, siguen siendo aplicables a tales contratos. Finalmente, según dichos poderes adjudicadores, la licitación del recurso a la subcontratación a un 30 % de la prestación, impuesta en el anuncio de limitación controvertido en el asunto principal, corresponde a la obligación enunciada en esta última disposición, según la cual el operador «estará obligado [...] a prestar por sí mismo una parte importante de los servicios públicos de transporte de viajeros».

25 El tribunal remitente indica que el litigio en el asunto principal se refiere esencialmente a la cuestión de si los poderes licitadores tenían la facultad de limitar el recurso a la subcontratación al 30 % de la prestación de que se trata, calculada en función de los kilómetros de itinerario, con arreglo al artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007, en el marco de un procedimiento de adjudicación llevado a cabo en virtud del artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento, en relación con la Directiva 2004/18 modificada o la Directiva 2014/24.

26 Por lo que refiere al contrato público de servicios controvertido en el asunto principal, el tribunal remitente precisa que el valor de ese contrato supera el umbral previsto en el artículo 7, letra b), primer guion, de la Directiva 2014/18 modificada, es decir, 207 000 euros sin IVA.

27 En estas circunstancias, la Vergabekammer Südbayern (Cámara de contratos públicos del Sur de Baviera) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿En un procedimiento de adjudicación con arreglo al artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007, en relación con la Directiva 2004/18 [modificada] o con la Directiva 2014/24, sólo son de aplicación las disposiciones de dichas directivas, de manera que no deben aplicarse las disposiciones del Reglamento n.º 1370/2007 que diverjan de ellas?

2) ¿La legalidad de la adjudicación de subcontratos en un procedimiento de licitación con arreglo al artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007, en relación con la Directiva 2004/18 [modificada] o con la Directiva 2014/24, se rige, en consecuencia, exclusivamente por las normas desarrolladas por el Tribunal de Justicia en relación con la Directiva 2004/18 [modificada] y por lo dispuesto en el artículo 63, apartado 2, de la Directiva 2014/24, o, como excepción a lo anterior, un poder adjudicador puede imponer igualmente a los licitadores en un procedimiento de licitación de este tipo un porcentaje mínimo de prestación propia (en función de los kilómetros del itinerario) con arreglo al artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007?

3) En caso de que el artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 sea aplicable a los procedimientos de licitación con arreglo al artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento, en relación con la Directiva 2004/18 [modificada] o con la Directiva 2014/24, ¿el poder adjudicador tiene libertad para establecer la cuota de prestación propia, en vista de lo dispuesto en el decimonoveno considerando del Reglamento n.º 1370/2007, de manera que puede estar justificada la imposición por el poder adjudicador de una cuota de prestación propia del 70 % en función de los kilómetros del itinerario?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Observaciones preliminares

28 Debe indicarse, por un lado, que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la Vergabekammer bei der Beziksregierung Arnsberg (Cámara de contratos públicos del gobierno del distrito de Arnsberg, Alemania) es un órgano jurisdiccional en el sentido del artículo 267 TFUE (sentencia de 18 de septiembre de 2014, Bundesdruckerei, C-549/13, EU:C:2014:2235, apartados 20 a 23).

29 Pues bien, en los autos presentados ante el Tribunal de Justicia no existe ningún dato que permita considerar que, en el presente asunto, no pueda calificarse del mismo modo a la Vergabekammer Südbayern (Cámara de contratos públicos del Sur de Baviera).

30 Por otro lado, procede señalar que el órgano jurisdiccional remitente se refiere, en las cuestiones prejudiciales, además de al Reglamento n.º 1370/2007 y a la Directiva 2004/18 modificada, a la Directiva 2014/24.

31 Por lo que se refiere a la aplicabilidad de la Directiva 2014/24, debe indicarse que el anuncio de licitación de que se trata en el asunto principal fue publicado el 7 de marzo de 2015, es decir, con anterioridad a la fecha de expiración del plazo de transposición de las disposiciones pertinentes de la Directiva 2014/24, fijado en el 18 de abril de 2016 con arreglo al artículo 90, apartado 1, de ésta.

32 Pues bien, conforme a jurisprudencia reiterada, la directiva aplicable es, en principio, aquella que está en vigor en el momento en que el poder adjudicador elige el tipo de procedimiento que va a seguir y decide con carácter definitivo si tiene o no la obligación de proceder a una convocatoria de licitación previa para la adjudicación de un contrato público. En cambio, son inaplicables las disposiciones de una directiva cuyo plazo de transposición haya expirado después de ese momento (sentencia de 7 de abril de 2016, Partner Apelski Dariusz, C-324/14, EU:C:2016:214, apartado 83 y jurisprudencia citada).

33 En estas circunstancias, la Directiva 2014/24 no es aplicable *ratione temporis* al asunto principal.

Sobre las cuestiones prejudiciales primera y segunda

34 Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente solicita, en esencia, que se dilucide si el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007 debe interpretarse en el sentido de que, en el marco de un procedimiento de adjudicación de un contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús, el artículo 4, apartado 7, de este Reglamento sigue siendo aplicable a dicho contrato.

35 Según las indicaciones facilitadas en la resolución de remisión, el contrato controvertido en el asunto principal tiene por objeto servicios públicos de transporte de viajeros por vía terrestre, en el sentido del artículo 1, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007, y se refiere a los servicios públicos de transporte de viajeros en autobús, como prevé el artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento, sin revestir, no obstante, la forma de un contrato de concesión de servicios.

36 En virtud del artículo 5, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 1370/2007, un contrato como el controvertido en el asunto principal debe atribuirse, en principio, con arreglo a las normas establecidas en dicho Reglamento.

37 No obstante, cuando un contrato no reviste la forma de un contrato de concesión de servicios, tal como se define en las Directivas 2004/17 o 2004/18 modificada, el contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús se adjudica, con arreglo al artículo 5, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 1370/2007, conforme a los procedimientos previstos en esas Directivas.

38 Además, el artículo 5, apartado 1, tercera frase, del Reglamento n.º 1370/2007 establece que, para el caso de adjudicación de un contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús, «no se aplicarán las disposiciones de los apartados 2 a 6 [de dicho artículo]».

39 Por tanto, procede hacer constar que el artículo 5, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 1370/2007 contiene una excepción a la norma general establecida en el artículo 5, apartado 1, primera frase, de ese Reglamento, y que el alcance exacto de dicha excepción se precisa, a continuación, en el artículo 5, apartado 1, tercera frase, de dicho Reglamento, en el que se enuncia la no aplicación del artículo 5, apartados 2 a 6, de éste.

40 Por otro lado, ninguna otra disposición de ese artículo 5 o del Reglamento n.º 1370/2007 amplía el alcance de dicha excepción.

41 De lo anterior se deriva que, a afectos de la adjudicación de un contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús, como la controvertida en el asunto principal, sólo no se aplican las disposiciones del artículo 5, apartados 2 a 6, del Reglamento n.º 1370/2007, mientras que las demás disposiciones de este Reglamento siguen siendo aplicables.

42 En esta situación, debe hacerse constar que el artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 se aplica en caso de adjudicación de un contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 5, apartado 1, de ese Reglamento.

43 Esta conclusión se ve corroborada por el objeto del Reglamento n.º 1370/2007.

44 En efecto, a tenor del artículo 1, apartado 1, párrafo primero, de dicho Reglamento, éste tiene por objeto «definir las modalidades según las cuales, en cumplimiento de las disposiciones del Derecho [de la Unión], 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».

45 El hecho de que el Reglamento n.º 1370/2007, por su naturaleza, tenga por finalidad establecer las modalidades de intervención en los regímenes generales de contratos públicos implica que contiene normas especiales en relación con estos últimos.

46 A este respecto, debe señalarse que la Directiva 2004/18 modificada es de aplicación general, mientras que el Reglamento n.º 1370/2007 sólo se refiere a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y vía terrestre.

47 Pues bien, puesto que tanto el artículo 4, apartado 7, de este Reglamento como el artículo 25 de la Directiva 2004/18 modificada contienen normas relativas a la subcontratación, procede estimar que la primera disposición constituye una norma especial en relación con las normas previstas en la segunda disposición y, como *lex specialis*, prevalece sobre estas últimas.

48 En estas circunstancias, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007 debe interpretarse en el sentido de que, en el marco de un procedimiento de adjudicación de un contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús, el artículo 4, apartado 7, de este Reglamento sigue siendo aplicable a dicho contrato.

Sobre la tercera cuestión prejudicial

49 Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente solicita, en esencia, que se dilucide si el artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 debe interpretarse en el sentido de que se opone a que el poder adjudicador pueda fijar en un 70 % la parte de prestación autónoma que debe realizar el operador al que se haya encomendado la administración y prestación de un servicio público de transporte de viajeros en autobús como el controvertido en el asunto principal.

50 Con arreglo al artículo 4, apartado 7, primera frase, del Reglamento n.º 1370/2007, 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.

51 De lo anterior se deduce que el legislador de la Unión ha atribuido a las autoridades competentes una amplia facultad de apreciación en relación con la subcontratación de la administración y prestación de un servicio público de transportes regulado por dicho Reglamento.

52 A este respecto, procede señalar que, puesto que un poder adjudicador puede optar por prohibir la subcontratación de un servicio público de transporte de viajeros en autobús al adjudicatario del contrato en caso de licitación de ese contrato conforme al artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007, la facultad de apreciación mencionada en el apartado anterior incluye la posibilidad de prohibir únicamente la subcontratación de una parte de un contrato.

53 Además, cuando cabe recurrir a la subcontratación en el marco de la administración y prestación del servicio público de transporte de viajeros en autobús, el artículo 4, apartado 7, segunda frase, del Reglamento n.º 1370/2007 no autoriza, respecto al contrato de que se trate, una subcontratación completa, puesto que establece que el operador encargado de ese servicio debe prestar por sí mismo una parte importante de éste. Solamente cuando el contrato de servicio público cubra tanto la planificación como el establecimiento y la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros podrá autorizarse, con arreglo al artículo 4, apartado 7, tercera frase, de dicho Reglamento, la subcontratación total de la prestación de dichos servicios.

54 De ello se deriva que el artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 no se opone a que el poder adjudicador limite, de modo considerable, la posibilidad de recurrir a la subcontratación en el marco de un contrato como el controvertido en el asunto principal.

55 En el presente asunto, el anuncio de licitación del contrato controvertido en el asunto principal constituye una documento de licitación que precisa, de modo transparente, como se deriva inequívocamente de la resolución de remisión, que el recurso a la subcontratación se limita a una parte que corresponde al 30 % de la prestación, calculada en función de los kilómetros de itinerario.

56 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, debe declararse que tal limitación no va más allá de la facultad de apreciación que el artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 confiere a las autoridades competentes.

57 En consecuencia, procede responder a la tercera cuestión prejudicial planteada que el artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a que el poder adjudicador pueda fijar en un 70 % la parte de prestación autónoma que debe realizar el operador al que se haya encomendado la administración y prestación de un servicio público de transporte de viajeros en autobús como el controvertido en el asunto principal.

Costas

58 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

1) **El artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 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.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, debe interpretarse en el sentido de que, en el marco de un**

procedimiento de adjudicación de un contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús, el artículo 4, apartado 7, de este Reglamento sigue siendo aplicable a dicho contrato.

2) **El artículo 4, apartado 7, del Reglamento n.º 1370/2007 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a que el poder adjudicador pueda fijar en un 70 % la parte de prestación autónoma que debe realizar el operador al que se haya encomendado la administración y prestación de un servicio público de transporte de viajeros en autobús como el controvertido en el asunto principal.**

Firmas