

RESOLUCIÓN POR LA QUE SE APRUEBA LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO EN RELACIÓN CON EL NUEVO SERVICIO ENTRE SEVILLA Y CÓRDOBA NOTIFICADO POR OUIGO ESPAÑA, S.A.U.

(STP/DTSP/048/23)

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidenta

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Consejeros

D. Josep Maria Salas Prat

D. Carlos Aguilar Paredes

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 14 de marzo de 2024

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11.1.d) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y el artículo 59.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC, emite la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 20 de noviembre de 2018 se aprobó el Reglamento de Ejecución 2018/1795 por el que se establecen el procedimiento y los criterios para la aplicación de la prueba de equilibrio económico con arreglo al artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante, Reglamento 2018/1795).

SEGUNDO.- El 16 de julio de 2020, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento 2018/1795, la CNMC aprobó la Resolución por la que se aprueban los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de

equilibrio económico ante un nuevo servicio de transporte ferroviario de viajeros (en adelante, la Metodología)¹.

TERCERO.- El 24 de julio de 2023 se recibió en el registro electrónico de esta Comisión un escrito de OUIGO España, S.A.U. (en adelante, OUIGO) comunicando su intención de añadir una frecuencia adicional por sentido entre Madrid y Alicante con parada en Albacete, y operar tres servicios por sentido al día entre Madrid y Sevilla con parada en Córdoba.

CUARTO.- De conformidad con el artículo 4.4 del Reglamento 2018/1795 y el artículo 59 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), el 9 de agosto de 2023 se publicó en la web de la CNMC la comunicación de OUIGO², y se dio traslado al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante, Ministerio de Transportes), a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (en adelante, RENFE Viajeros) y a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV).

QUINTO.- El 6 de septiembre de 2023 el Ministerio de Transportes presentó un escrito en el registro electrónico de la CNMC solicitando la realización de la prueba de equilibrio económico, por considerar que los nuevos servicios comunicados por OUIGO pueden afectar al equilibrio económico del *“Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal Renfe Viajeros, S.A., para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027”* (en adelante, CSP).

En su escrito, el Ministerio de Transportes señala que los servicios propuestos por OUIGO cubren trayectos coincidentes con servicios sujetos a obligaciones de servicio público (en adelante, OSP), en concreto los AVANT (servicio de alta velocidad de media distancia) en el trayecto Madrid – Cuenca – Albacete y en el trayecto Málaga – Córdoba – Sevilla, y los servicios de Media Distancia Convencional del trayecto Ciudad Real – Alcázar – Alicante (con parada en Albacete).

SEXTO.- El 4 de octubre de 2023 se acordó la apertura de un procedimiento con el objeto de determinar si los nuevos servicios de pasajeros comunicados por OUIGO comprometen el equilibrio económico del CSP.

¹ https://www.cnmc.es/sites/default/files/3058981_0.pdf

² <https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/transporte/nuevos-servicios-ferroviarios>

En el oficio de inicio del procedimiento se requirió información al Ministerio de Transportes, RENFE Viajeros, ADIF AV, OUIGO e Intermodalidad de Levante, S.A. (en adelante, IRYO). El Ministerio de Transportes e IRYO remitieron su respuesta el 20 de octubre, RENFE Viajeros el 23 de octubre, OUIGO el 24 de octubre y ADIF AV el 27 de octubre.

SÉPTIMO.- El 21 de diciembre de 2023 se aprobó la Resolución por la que se aprueba la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por OUIGO entre Madrid y Albacete³ (en adelante, Resolución de 21 de diciembre de 2023).

OCTAVO.- El 6 de febrero de 2024 se notificó el informe que concluye la instrucción del procedimiento y se comunicó la apertura del trámite de audiencia a los interesados, recibándose alegaciones de OUIGO el 21 de febrero de 2024 en las que manifiesta su acuerdo con la propuesta de resolución.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. El artículo 11.1.d) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC) establece que esta Comisión determinará “*si está en peligro el equilibrio económico de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes*”.
2. El artículo 59.7 de la Ley del Sector Ferroviario establece que “[e]l derecho a recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra podrá limitarse cuando un servicio con obligaciones de servicio público cubra el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de aquel derecho ponga en peligro el equilibrio económico del servicio con obligaciones de servicio público y así lo acuerde la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”.
3. Por otra parte, el artículo 3.2 del Reglamento 2018/1795 define la prueba de equilibrio económico como el proceso de evaluación que “*es llevado a cabo por un organismo regulador a petición de una de las entidades mencionadas en el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE a fin de determinar si el equilibrio económico de un contrato de servicio público podría verse comprometido por el nuevo servicio propuesto de transporte ferroviario de*

³ <https://www.cnmc.es/sites/default/files/5052812.pdf>

pasajeros".

4. La CNMC resulta, por consiguiente, competente para pronunciarse sobre las cuestiones objeto del presente procedimiento. Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria es la competente para adoptar la presente Resolución, de conformidad con lo establecido en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y el artículo 14.1.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

II. PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO

5. Habiéndose resuelto la solicitud de prueba de equilibrio económico solicitada por el Ministerio de Transportes relativa al trayecto Madrid-Albacete mediante Resolución de 21 de diciembre de 2023, el presente informe analizará el impacto sobre el equilibrio económico del CSP de los servicios propuestos por OUIGO en el trayecto Sevilla – Córdoba.

Primero. Sustituibilidad de los servicios

6. El punto 4 del epígrafe IV de la Metodología establece que antes *“de proceder al análisis cuantitativo del impacto del nuevo servicio de transporte de viajeros sobre el equilibrio económico del contrato de servicio público, la CNMC establecerá si este entra en competencia directa con los servicios sujetos a OSP. Para ello, se podrán considerar, entre otras, las siguientes características de ambos servicios: i) calidad (tiempos de viaje, material rodante, frecuencias, horarios, ...); ii) usuarios potenciales (restricciones de la oferta, tarifas y ofertas de fidelización, ...); iii) destinos a los que se presta servicio (número y proximidad de las paradas, número de correspondencias, etc.); y iv) capacidad teórica de la oferta”*.
7. OUIGO ofrecerá un total de 42 frecuencias semanales entre Sevilla y Córdoba (tres al día por sentido), frente a las 142 frecuencias semanales (una media de 20 al día) del servicio AVANT previstas en el CSP. Además, RENFE Viajeros presta una media de 35 servicios comerciales al día⁴, que se suman a los 13 servicios al día que opera IRYO⁵.

⁴ En junio de 2023 RENFE Viajeros incrementó sus servicios en esta línea con su marca AVLO.

⁵ En marzo de 2023 IRYO comenzó sus servicios entre Madrid y Sevilla, con parada en Córdoba.

Tabla 1. Frecuencias semanales en el trayecto Sevilla – Córdoba y propuesta de OUIGO (ambos sentidos)

Trayecto	RENFE AVANT	RENFE Comercial	IRYO	OUIGO
Sevilla – Córdoba	142	244	90	42

Fuente. CSP, información aportada por OUIGO y página web de RENFE Viajeros e IRYO.

8. RENFE Viajeros ofrece diferentes tarifas para los servicios AVANT en el trayecto Sevilla-Córdoba.

Tabla 2. Comparativa de tarifas de billetes⁶ y abonos⁷ de los servicios AVANT en 2024 y los precios medios propuestos por OUIGO⁸ (en euros)

Trayecto	Tarifa	Servicio AVANT ⁹	Servicio OUIGO
Sevilla – Córdoba	Billete sencillo	22,52	[CONFIDENCIAL]
	Billete ida y vuelta	18,03	
	Tarjeta Plus (por trayecto)	8,23 ¹⁰	
	Tarjeta Plus 10 (por trayecto)	9,24	
	Tarjeta Plus 10-45 (por trayecto)	14,65	

Fuente. Página web de RENFE Viajeros e información aportada por OUIGO.

9. Los precios de OUIGO son inferiores a los de los billetes sencillo y de ida y vuelta de los servicios AVANT mientras que los precios de todos los bonos multiviaje son más baratos. Además, la comparativa de precios debe tener en cuenta que los bonos de los servicios AVANT: i) permiten viajar con más de una pieza de

⁶ La tarifa de ida y vuelta equivale a comprar dos billetes sencillos con un descuento del 20%. <https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/trenes-media-distancia-avant/billetes-avant-media-distancia>

⁷ Los títulos o abonos multiviajes se deben usar siempre en un mismo trayecto, son nominativas e intransferibles y tienen un periodo temporal de validez. Actualmente RENFE Viajeros ofrece tres tipos de tarjetas multiviajes:

- Tarjeta Plus (30 – 50 viajes): entre 30 y 50 viajes durante un periodo de 6 meses.
- Tarjeta Plus 10: 10 viajes, con un plazo de 30 días para la primera validación y de 20 días de vigencia desde entonces.
- Tarjeta Plus 10 – 45: 10 viajes durante un periodo de 45 días.

<https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/trenes-media-distancia-avant/abonos-media-distancia>

⁸ Las tarifas de los servicios de OUIGO son tarifas básicas (por ejemplo, no permiten cambios, selección de asiento, pieza de equipaje adicional...).

⁹ Los precios de los servicios AVANT no incluyen el descuento del 50% para los títulos multiviaje hasta el 31 de diciembre de 2024 establecido en el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

¹⁰ Calculado para un uso de 50 viajes (en caso de 30 viajes serían 10,46€ por trayecto).

equipaje, opción que en OUIGO supone un incremento por pieza extra de 7 euros; ii) incluyen la elección de asiento, opción que en OUIGO supone 4 euros adicionales; iii) permiten el cambio de fecha y hora del tren, lo que supone 7 euros adicionales en OUIGO, así como la anulación del billete, opción que en OUIGO requiere un billete premium con un coste de 17 euros; y, iv) las indemnizaciones en caso de retraso son más elevadas en los servicios AVANT. A ello hay que añadir el hecho de que OUIGO únicamente disponga de un canal de venta on-line, lo que podría también excluir algunos clientes objetivo.

10. En definitiva, se concluye, en línea con resoluciones previas de esta Comisión¹¹, que los viajeros frecuentes no encontrarían los servicios de OUIGO sustituibles por los bonos multiviaje del servicio AVANT por razón de su precio, sus mayores frecuencias y otras prestaciones que consiguen una mejor adaptación a las necesidades de los viajeros recurrentes, en particular la flexibilidad para modificar la fecha y el horario del viaje. De modo que los viajeros de servicios sujetos a OSP captables por los servicios de OUIGO serían los viajeros no recurrentes, que adquieren billetes sencillos o de ida y vuelta del servicio AVANT entre Sevilla y Córdoba.

Segundo. Incidencia financiera neta en el CSP

11. El punto IV.6) de la Metodología señala que la CNMC debe valorar si los nuevos servicios ferroviarios tienen un efecto negativo sustancial, bien en la rentabilidad obtenida por la empresa ferroviaria que explote el contrato de servicio público, bien en el coste neto para la autoridad competente adjudicadora del contrato de servicio público. En este caso, de acuerdo con el Ministerio de Transportes, “[d]ado que, según el sistema de compensación previsto en el Contrato OSP, se debe compensar a la operadora teniendo en cuenta los ingresos y costes reales ocurridos durante el ejercicio económico, la Administración se vería obligada a aumentar las compensaciones a pagar a Renfe en la liquidación anual”.
12. En este contexto, el incremento de la compensación a RENFE Viajeros por la

¹¹ Ver Resoluciones de 22 de diciembre de 2022, por la que se resolvió la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Intermodalidad del Levante, S.A. (en adelante, Resolución de 22 de diciembre de 2022), de 21 de diciembre de 2023, por la que se resolvió la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por OUIGO entre Madrid y Albacete (en adelante, Resolución de 21 de diciembre de 2023) y de 22 de febrero de 2024 por la que se aprueba la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Ouigo España, S.A. (en adelante, Resolución de 22 de febrero de 2024).

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/4484582.pdf>
<https://www.cnmc.es/sites/default/files/5052812.pdf>
<https://www.cnmc.es/sites/default/files/5180276.pdf>

prestación de los servicios incluidos en el CSP será igual a la incidencia financiera neta, esto es, la diferencia entre el resultado estimado de RENFE Viajeros tras la entrada de los nuevos servicios propuestos ($B^0_{ENTRADA}$) y su resultado sin la entrada de dichos servicios (B^0):

$$B^0 - B^0_{ENTRADA} = \text{Incidencia financiera neta}$$

13. De acuerdo con la Metodología, la valoración de la incidencia financiera debe analizarse “considerando el contrato de servicio público en su integridad, no únicamente en los servicios individuales prestados en virtud del mismo, y a lo largo de toda su duración”.

A. Variación de los ingresos del servicio AVANT entre Sevilla y Córdoba

14. La determinación de la incidencia financiera requiere estimar el impacto en los ingresos por tráfico tras la entrada del nuevo operador ($I_{ENTRADA}$) desde el comienzo del nuevo servicio ($t=1$) y durante todos los años de duración del contrato (n) de acuerdo con la siguiente fórmula, donde $P_{ENTRADA}$ y $Q_{ENTRADA}$ son, respectivamente, los precios y el número de viajeros (billetes vendidos) esperados después de la entrada del nuevo servicio de transporte de viajeros:

$$\sum_{t=1}^n I_t \text{ ENTRADA} = \sum_{t=1}^n (P_t \text{ ENTRADA} * Q_t \text{ ENTRADA})$$

15. Un total de **[CONFIDENCIAL]** pasajeros viajaron entre Sevilla y Córdoba en 2019 (último ejercicio del que se tienen datos no afectados por la crisis del COVID) tanto en los servicios AVANT como en los servicios comerciales de RENFE Viajeros.

Tabla 3. Pasajeros, ingreso medio e ingresos de los servicios entre Sevilla y Córdoba (2019)

[CONFIDENCIAL]				
Servicio	Viajeros al año	Ingresos por pasajero	Ingresos	% sobre total de ingresos
Servicios comerciales de RENFE Viajeros	[CONFIDENCIAL]			
AVANT				
TOTAL				

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de RENFE Viajeros.

16. Las previsiones de las empresas ferroviarias para 2024, en ausencia de los servicios de OUIGO comunicados, son las siguientes:

Tabla 4. Viajeros e ingresos de los servicios entre Sevilla y Córdoba (2024, previsto)

[CONFIDENCIAL]

Servicio	Viajeros al año	Ingresos por pasajero	Ingresos	% sobre total de ingresos
Servicios comerciales RENFE Viajeros	[CONFIDENCIAL]			
IRYO				
AVANT				
TOTAL				

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las empresas ferroviarias.

17. RENFE Viajeros ha aportado las siguientes previsiones de viajeros e ingresos para el servicio AVANT en el trayecto Sevilla-Córdoba:

Tabla 5. Viajeros e ingresos previstos en el CSP por el servicio AVANT entre Sevilla y Córdoba

[CONFIDENCIAL]

Año	Pasajeros	Ingresos medios	Ingresos
2024	[CONFIDENCIAL]		
2025			
2026			
2027			

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de RENFE Viajeros.

18. Por su parte, las previsiones de las empresas ferroviarias para sus servicios comerciales son las siguientes¹²:

Tabla 6. Demanda e ingresos estimados por las empresas ferroviarias para sus servicios comerciales entre Sevilla y Córdoba

[CONFIDENCIAL]

¹² OUIGO empezaría sus operaciones en **[CONFIDENCIAL]** de 2024. La previsión de demanda en los cálculos de la prueba se ajustará proporcionalmente al periodo operativo.

	OUIGO			IRYO			RENFE Comercial		
Año	Pasaj.	Ingreso Medio	Ingresos	Pasaj.	Ingreso Medio	Ingresos	Pasaj.	Ingreso Medio	Ingresos
2024	[CONFIDENCIAL]								
2025									
2026									
2027									

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de OUIGO, IRYO y RENFE Viajeros.

19. La CNMC viene considerando, como se razonó en la Resolución de 21 de diciembre de 2023, que solo son competidores aquellos servicios que circulan en franjas horarias cercanas. Por tanto, los servicios de OUIGO solo captarán viajeros no recurrentes de los servicios AVANT que circulen en franjas horarias cercanas.
20. La amplitud de las franjas horarias en las que los servicios compiten depende de los precios de los billetes y del valor del tiempo. El valor del tiempo depende, a su vez, de varios factores, como la duración del viaje o el motivo (trabajo u otros motivos). Para el trayecto Segovia-Valladolid, analizado en la Resolución de 22 de febrero de 2024¹³, que tiene una duración de 40 minutos, se adoptó una franja horaria de ± 35 minutos. La duración del trayecto Sevilla - Córdoba es muy similar (45 min) y la diferencia en precios entre los servicios AVANT y los servicios de OUIGO es también similar en ambos casos, por lo que puede adoptarse la misma amplitud de la franja horaria. Así, dado el tiempo de viaje y la estructura de precios, se estima que los servicios de OUIGO captarán viajeros de los servicios AVANT que coincidan en una franja horaria de ± 35 minutos en su horario de circulación.
21. De acuerdo con la asignación de capacidad realizada por ADIF AV para el horario de servicio 2023/2024, los servicios de OUIGO captarían viajeros de 6 servicios diarios AVANT que RENFE Viajeros presta entre Córdoba y Sevilla.
22. Además, y dado que los precios de los servicios comerciales que actualmente prestan RENFE Viajeros e IRYO tienen precios (aproximados por el ingreso medio) superiores (ver tabla 7) al que tendrán los servicios de OUIGO, este último captará también pasajeros de siete servicios comerciales de RENFE

¹³ Resolución de 22 de febrero de 2024 por la que se aprueba la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Ouigo España, S.A. (en adelante, Resolución de 22 de febrero de 2024).
<https://www.cnmc.es/sites/default/files/5180276.pdf>

Viajeros y de dos servicios de IRYO.

Tabla 8. Circulaciones de servicios captables por los servicios de OUIGO (± 35 minutos), con indicación de los horarios y de los días de la semana en que circulan¹⁴

[CONFIDENCIAL]

Servicio	Hora de salida	Hora de llegada	Días
Sevilla – Córdoba			
AVE	7:10	7:52	L-D
OUIGO	[CONFIDENCIAL]		L-D
AVANT	7:42	8:26	L-D
AVANT	8:01	8:45	L-D
ALVIA	8:03	9:02	L-D
AVE	16:59	17:42	L-D
IRYO	17:23	18:05	V-D
AVANT	17:30	18:14	L-V
OUIGO	[CONFIDENCIAL]		L-D
AVE	17:36	18:18	J,V,D
AVE	17:42	18:24	L-D

Servicio	Hora de salida	Hora de llegada	Días
Córdoba – Sevilla			
AVANT	8:14	9:07	L-D
AVANT	8:21	9:15	L-J
IRYO	8:38	9:32	L-D
OUIGO	[CONFIDENCIAL]		L-D
AVE	8:58	9:52	L-D
AVANT	15:35	16:27	L-D
AVE	15:49	16:43	L-D
OUIGO	[CONFIDENCIAL]		L-D

Fuente. Elaboración propia.

23. En relación con la demanda que podrían inducir los nuevos servicios, en rutas con un número elevado de frecuencias, como sucede entre Sevilla y Córdoba (con una media de más de 34 trenes diarios por sentido, entre comerciales -de RENFE Viajeros con dos marcas comerciales, AVE y AVLO, y de IRYO-, y OSP), un incremento marginal como el que suponen las tres circulaciones adicionales

¹⁴ De los seis servicios diarios comunicados por OUIGO, cuatro captarían clientes de los servicios AVANT.

de OUIGO no es previsible que tenga efectos apreciables en la demanda total¹⁵.

24. Por tanto, la demanda estimada por OUIGO para sus servicios entre Sevilla y Córdoba se captará de entre los pasajeros no recurrentes de los servicios AVANT y los servicios comerciales de RENFE Viajeros e IRYO identificados en la tabla 8 anterior. Suponiendo que los pasajeros que estima OUIGO que alcanzará en estas cuatro circulaciones se reparten proporcionalmente al número de viajeros que actualmente transportan todos los servicios dentro de la franja horaria afectada, se calcula el impacto económico de los nuevos servicios de OUIGO sobre la situación de partida del CSP multiplicando los viajeros de los servicios AVANT susceptibles de ser captados por OUIGO por la tarifa correspondiente (se ha utilizado la media de las tarifas de los billetes sencillos y de los billetes de ida y vuelta, ponderada por el porcentaje de pasajeros con cada tarifa en el pasado, y actualizada de acuerdo con lo previsto en el CSP).

Tabla 9. Estimación de la incidencia financiera del servicio de OUIGO sobre el servicio AVANT entre Sevilla y Córdoba

[CONFIDENCIAL]

Año	Viajeros OSP captables	Viajeros serv. comer. captables	Pasajeros captables	Viajeros OUIGO	Viajeros perdidos OSP	Impacto económico OSP
2024	[CONFIDENCIAL]					
2025						
2026						
2027						

Fuente. Elaboración propia.

B. Valoración de otros criterios señalados en la Metodología

25. La Metodología señala otros elementos que pueden afectar a la incidencia financiera neta del nuevo servicio comunicado por OUIGO sobre el CSP como, por ejemplo: i) la variación en los costes de prestación del servicio OSP o en las inversiones necesarias para prestar el servicio OSP; ii) el incremento en la demanda total del contrato de servicio público por las economías de red; y iii) las posibles reacciones competitivas de la empresa que ejecuta el contrato.
26. En este caso cabría pensar en una reacción del operador que presta el servicio

¹⁵ Ver Resolución de 22 de diciembre de 2022 por la que se resolvió la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Intermodalidad del Levante, S.A. (en adelante, Resolución de 22 de diciembre de 2022).
<https://www.cnmc.es/sites/default/files/4484582.pdf>

OSP ante la entrada de los nuevos servicios de OUIGO, pero RENFE Viajeros tiene una capacidad muy limitada para reducir sus costes dado que las circulaciones que debe realizar están fijadas en el CSP. Tal y como señala RENFE Viajeros en sus escritos, el CSP establece las condiciones de prestación de los servicios, excluyendo cualquier grado de flexibilidad para ajustarlos a la nueva situación competitiva. Por un lado, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos es quien, a propuesta del Ministerio de Transportes y previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Comercio, y de Hacienda, fija las tarifas de los servicios sujetos a OSP. Por otro lado, el Ministerio de Transportes debe autorizar cualquier modificación en los horarios de los servicios.

27. Este conjunto de trámites y autorizaciones dificulta cualquier respuesta competitiva por parte de RENFE Viajeros para adecuar la prestación de los servicios AVANT entre Sevilla y Córdoba a la nueva situación competitiva y modular, así, los servicios sujetos a OSP y sus costes de prestación.

C. Resultado de la prueba de equilibrio económico

28. Una vez analizado el impacto del nuevo servicio propuesto por OUIGO en los servicios AVANT entre Sevilla y Córdoba, puede determinarse su incidencia financiera neta en el CSP. La Metodología establece que se *“considerará que la prestación del nuevo servicio de viajeros por ferrocarril no tiene un impacto negativo sustancial sobre la rentabilidad de los servicios prestados en ejecución del contrato de servicio público, cuando la variación del beneficio sea igual o menor al 1% de los ingresos anteriores a la entrada del nuevo servicio”*.
29. Por otra parte, el artículo 10.6 del Reglamento 2018/179 señala que *“[c]uando el organismo regulador examine varias solicitudes de acceso, podrá adoptar una decisión diferente para cada una de ellas, a partir del análisis de su respectiva incidencia en el equilibrio económico del contrato de servicio público, los efectos competitivos, los beneficios netos para los clientes, la incidencia en la red y sus efectos acumulativos en el equilibrio económico del contrato de servicio público”*
30. Sobre la base de este artículo, el apartado IV.2 de la Metodología establece que *“para calcular la incidencia financiera neta de un nuevo servicio de transporte ferroviario de viajeros sobre el contrato de servicio público, se tendrá en cuenta el efecto acumulado de otros servicios que hubieran superado la prueba de equilibrio económico previamente”*.
31. Por tanto, para establecer si el nuevo servicio comunicado por OUIGO afecta al equilibrio económico del CSP debe acumularse la incidencia financiera neta calculada en la tabla 9 al resultado de las pruebas de equilibrio económico

analizadas previamente por esta Comisión¹⁶. La merma acumulada de ingresos es del 0,21% de los ingresos del contrato OSP estimados en la Adenda nº3 del CSP, es decir, inferior al 1% establecido en la Metodología.

Tabla 7. Incidencia financiera neta total en el CSP 2018–2027 (euros)

[CONFIDENCIAL]

Impacto (2024 – 2027)	Ingresos previstos CSP	Incidencia financiera	Incidencia s/ ingresos (%)
Impacto IRYO Barcelona-Camp de Tarragona	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	0,0027%
Impacto OUIGO Madrid-Albacete			0,0144%
Impacto OUIGO Madrid-Segovia-Valladolid			0,1244%
Impacto OUIGO Sevilla-Córdoba			0,0718%
Impacto acumulado (2024 – 2027)			0,2132%

Fuente. Elaboración propia.

III. CONCLUSIONES

32. De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se considera que:
- Los precios de los bonos multiviaje y la gratuidad de los cambios de horario y de fecha del billete, harían que los viajeros frecuentes no encontrasen los servicios de OUIGO y los de AVANT sustituibles. De modo que los viajeros de los servicios AVANT captables por los nuevos servicios propuestos por OUIGO serían los no recurrentes entre Córdoba y Sevilla.
 - Teniendo en cuenta que solo los servicios que se encuentran dentro de determinada franja horaria pueden considerarse sustituibles, solo 6 circulaciones de los servicios AVANT diarios (de un total de 20) resultarían afectadas por los nuevos servicios propuestos por OUIGO.
 - La incidencia financiera neta se ha estimado, conforme a la Metodología de la CNMC, en el 0,07% de los ingresos del CSP. Añadiendo el impacto calculado en las Resoluciones de 22 de diciembre de 2022, de 21 de diciembre de 2023 y de 22 de febrero de 2024, la merma acumulada de

¹⁶ Resoluciones de 22 de diciembre de 2022, de 21 de diciembre de 2023 y de 22 de febrero de 2024.

ingresos es del 0,21%, inferior al 1% establecido en la Metodología para considerar que el nuevo servicio tiene un impacto negativo sustancial sobre los servicios prestados en ejecución del contrato de servicio público.

33. En el marco de la audiencia, únicamente se han recibido alegaciones de OUIGO, en las que manifiesta su conformidad con el análisis y el sentido de la presente Resolución.
34. Entre Sevilla y Córdoba, con la entrada prevista de OUIGO, va a existir una importante competencia de servicios comerciales que incluyen tres empresas diferentes y cuatro productos comerciales. En estas condiciones, en las que el mercado ofrece una oferta que parece suficiente para cubrir las necesidades de conectividad en esta ruta, el Ministerio de Transportes debería analizar la posibilidad de que distintas empresas ofrecieran los servicios sujetos a OSP. En este sentido, la experiencia del “Verano Joven” puede resultar ilustrativa de las ventajas de la prestación de servicios por varias empresas en condiciones reguladas.
35. Por otra parte, el resultado de las pruebas de equilibrio económico no debería ser limitar la oferta comercial de las empresas ferroviarias para proteger los precios por encima del mercado que estarían pagando los viajeros no recurrentes de los servicios OSP. De modo que, siendo así que las empresas ferroviarias ofrecen precios más beneficiosos para los usuarios, el Ministerio de Transportes debería revisar el perímetro de los servicios OSP entre Córdoba y Sevilla, para limitarlos a los bonos multiviaje para viajeros frecuentes.

Vistos los citados antecedentes de hecho y fundamentos de derecho, la Sala de Supervisión Regulatoria del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

RESUELVE

ÚNICO.- Declarar que los nuevos servicios de viajeros propuestos por OUIGO España, S.A.U. no producen un impacto negativo sustancial sobre el equilibrio económico del Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal RENFE VIAJEROS S.A., para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ouigo España, S.A., Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., Intermodalidad de Levante, S.A. y la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.