

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 INTERNACIONAL DE VIAJEROS (ARTÍCULO 19 DEL REGLAMENTO DE EJECUCIÓN 869/2014)

LA SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/077/18

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Benigno Valdés Díaz

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

Secretario de la Sala

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Barcelona, a 23 de octubre de 2018

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emite la siguiente resolución.

PRIMERO. - ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La Comisión Europea publicó, el 11 de agosto de 2014, el Reglamento de Ejecución 869/2014 sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros (en adelante, RE 869/2014) en el que, de conformidad con el artículo 10.4 de la Directiva 2012/34/UE (en adelante, Directiva RECAST¹), se establecen normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la realización de las pruebas de objetivo principal y equilibrio económico por parte de los organismos reguladores.

¹ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Los servicios de transporte internacional de viajeros se encuentran liberalizados desde el 1 de enero de 2010, de conformidad con la Directiva 2007/58/CE², incluyendo el derecho, por parte de los nuevos operadores, de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas a lo largo del trayecto internacional, incluso las situadas dentro de un mismo Estado (cabotaje). Dicha Directiva fue transpuesta al ordenamiento jurídico español a través de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías³.

La introducción de estos nuevos servicios puede tener implicaciones económicas sobre los contratos que rigen la prestación de los servicios sujetos a **obligaciones de servicio público (OSP)**. En este sentido, la Disposición adicional cuarta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), de forma similar al artículo 11 de la Directiva RECAST, establece que *“no se permitirá recoger y dejar viajeros en estaciones distintas a las de origen y destino cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (...) resuelva que con ello se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación del servicio público”*. A este análisis que debe realizar el organismo regulador se le denomina **“prueba de equilibrio económico”**.

SEGUNDO. - En diciembre de 2016 se aprobó la Directiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias (en adelante, Directiva 2016/2370). En el punto 6 de su artículo 1 se modifica el artículo 10 de la Directiva RECAST, estableciéndose el **derecho de acceso a la red ferroviaria** para cualquier servicio de transporte de viajeros, esto es, **liberalizando completamente el sector ferroviario** después de la apertura de los servicios de mercancías y del transporte internacional de viajeros.

Además, el artículo 11.4 de la Directiva RECAST, modificado por la Directiva 2016/2370, establece que la Comisión Europea adoptará a más tardar el 16 de diciembre de 2018 actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y criterios que deban seguirse para la

² Directiva de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización

³ La disposición adicional primera de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías transpuso el citado Tercer Paquete Ferroviario en lo que se refiere al transporte internacional de viajeros.

aplicación del análisis anterior. De hecho, el pasado 20 de abril de 2018, se sometió a consulta pública el borrador del nuevo Reglamento de Ejecución relativo a la prueba de equilibrio económico⁴.

TERCERO. - Con fecha 24 de julio de 2018, se publicó en la página web de la CNMC una consulta pública para recabar la opinión de los agentes del sector y partes afectadas en relación con los criterios y principios metodológicos a aplicar en la prueba de equilibrio económico de un nuevo servicio de transporte internacional.

CUARTO. - Durante el periodo de consulta pública se recibieron alegaciones de la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento (en adelante, DGTT), ARRIVA SPAIN RAIL, S.A. (en adelante, ARRIVA) y Renfe Viajeros S.M.E., S.A. (en adelante, RENFE Viajeros).

En el **Anexo** a la presente Resolución se encuentra el resumen y la contestación a las alegaciones presentadas.

SEGUNDO. - FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

De acuerdo con el artículo 11.Uno.9 de la LCNMC corresponde a esta Comisión “[d]eterminar, a requerimiento de los órganos competentes o de las partes interesadas, que se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes”.

Por otra parte, en el artículo 19 del RE 869/2014 se establece que los “organismos reguladores desarrollarán una metodología para las pruebas del objetivo principal y, en su caso, para la prueba de equilibrio económico en línea con lo dispuesto en el presente Reglamento. La metodología será clara, transparente, no discriminatoria y será publicada en el sitio web del organismo regulador” (el subrayado es añadido).

Por tanto, la CNMC está habilitada para elaborar y aprobar una metodología relativa a la prueba de equilibrio económico que las autoridades competentes y partes interesadas pueden solicitar a esta Comisión ante el inicio de un nuevo servicio internacional de viajeros.

⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-2106355_es

Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para emitir el presente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la LCNMC.

II. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO

De forma previa a la concreción de la metodología para acometer la prueba de equilibrio económico, resulta pertinente señalar determinados aspectos relevantes relacionados con ella, así como el procedimiento que seguirá la CNMC de conformidad con el RE 869/2014.

II.1. Procedimiento relativo a los nuevos servicios ferroviarios de transporte internacional de viajeros

El procedimiento que deberá seguirse para **iniciar un nuevo servicio internacional de viajeros**, así como, en su caso, para la solicitud a la CNMC de la prueba de equilibrio económico será:

1º. Al **menos 6 meses antes del lanzamiento comercial un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros** y, en cualquier caso, antes de solicitar la capacidad a los administradores de infraestructuras, el candidato debe notificar a la CNMC su intención de explotar un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros. Para ello deberá **cumplimentar el formulario normalizado** publicado en el siguiente enlace, señalando, en caso de existir, las partes confidenciales del mismo:

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferrovio/201705_FORMULARIO%20ESTANDARIZADO_CANDIDATO.pdf

Dicho formulario, que el candidato deberá remitir a la CNMC a través de su sede electrónica, se publicará, respetando, en su caso, la confidencialidad declarada. Además, se informará a las partes afectadas señaladas en el punto siguiente.

2º. De conformidad con el artículo 10 del RE 869/2014, **podrán solicitar a la CNMC la prueba de equilibrio económico** las siguientes entidades:

- a) las **autoridades competentes**⁵ que hayan concluido contratos de servicio público⁶ para el transporte ferroviario que cubra un lugar de origen y otro de destino del nuevo servicio propuesto;
- b) cualquier **otra autoridad competente interesada** que tenga derecho a limitar el acceso conforme al artículo 11 de la Directiva RECAST;
- c) el **administrador de la infraestructura** en una zona geográfica cubierta por el nuevo servicio internacional de transporte de viajeros propuesto;
- d) cualquier **empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público** concedido por alguna de las autoridades contempladas en la letra a).

A las entidades anteriores se les denominará, a los efectos del presente procedimiento, **entidades afectadas**.

3º. De conformidad con el artículo 4 del RE 869/2014, las entidades afectadas podrán solicitar a la CNMC que realice la prueba de equilibrio económico **en el plazo de 4 semanas** desde la publicación de la notificación del candidato en la página *web* de la CNMC.

4º. Las entidades afectadas que soliciten dicha prueba deberán aportar la **información y documentación** detallada en el artículo 11 del RE 869/2014, incluidas las razones por las que consideran que el equilibrio económico del contrato de servicio público se vería comprometido por el nuevo servicio internacional de viajeros.

Para ello, deberán cumplimentar la información solicitada en el **formulario** normalizado elaborado por la CNMC y accesible en el siguiente enlace:

⁵ A estos efectos y de conformidad con el Reglamento 1370/2007, 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 (en adelante Reglamento 1370/2007), a los efectos de la presente Resolución, se considerará **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 de un área geográfica determinada, o todo órgano que reúna esas facultades (artículo 2.b)).

⁶ De conformidad con el Reglamento 1370/2007, a los efectos de la presente Resolución, se considerará **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 mediante el que se confíe a este último la gestión y explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a OSP (artículo 2.i)).

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferroviano/20180516_Formulario_estandarizado_equilibrio_eco_trans_internacional.PDF

Las entidades afectadas remitirán el formulario anterior, así como la documentación acreditativa pertinente, a través de la sede electrónica de la CNMC, señalando justificadamente los elementos confidenciales contenidos en ellos.

5º. En caso que una entidad solicitante no haya facilitado toda la información necesaria, la CNMC podrá requerirle información adicional en un plazo de tres semanas desde la recepción de la solicitud. Si la respuesta de la entidad solicitante siguiera siendo incompleta, se podrá realizar un requerimiento de información adicional en un nuevo plazo de tres semanas desde la recepción de la respuesta. La entidad solicitante deberá facilitar dicha información en respuesta a las solicitudes de información adicional en un plazo razonable que será establecido por la CNMC.

Si la entidad solicitante no facilita la información solicitada en los plazos establecidos, la solicitud de la prueba de equilibrio económico será denegada.

Igualmente, si la información aportada por el candidato que pretende el acceso no es suficiente para invalidar las razones señaladas en la solicitud de realización de la prueba de equilibrio económico, **no se concederá el acceso**.

La CNMC dispondrá de un **plazo de seis semanas para tomar una decisión** desde que se haya recibido toda la información necesaria.

La CNMC podrá utilizar todos los elementos y medios que permitan verificar la información aportada por las partes interesadas, incluyendo información propia de las empresas, información pública, estudios, etc.

6º. En función del resultado de la prueba de equilibrio económico, la CNMC adoptará una Resolución motivada en la que decidirá que el derecho de acceso a la red ferroviaria se conceda, se modifique, se conceda solo en determinadas condiciones o se deniegue, en conformidad con el artículo 15.1 del RE 869/2014. La concesión de acceso será sin perjuicio de la necesidad de cumplir con el resto de requisitos legales necesarios para poder operar un servicio ferroviario en España

Antes de adoptar una decisión que pueda tener como resultado una denegación de acceso, la CNMC dará al candidato, de acuerdo con el artículo 15.2 del citado Reglamento, *“la oportunidad de adaptar su plan de*

forma que no comprometa el equilibrio económico del contrato de servicio público”.

7º. La CNMC **cooperará con los organismos reguladores afectados** por el nuevo servicio internacional y, en particular, en el caso de proceder a la realización de la prueba señalada en los puntos anteriores, en atención del artículo 17 del RE 869/2014.

II.2. Principios generales aplicables a la prueba de equilibrio económico

Una vez recibida una solicitud de prueba de equilibrio económico por parte de una entidad afectada, la CNMC seguirá los siguientes principios generales:

1. Sin perjuicio de los criterios de valoración aplicables de conformidad con el apartado III del presente documento, el análisis de las solicitudes presentadas se realizará **caso a caso**.

Sin embargo, para calcular el impacto en la incidencia financiera neta de un nuevo servicio, **se tendrá en cuenta el impacto provocado por otros servicios internacionales que hayan superado la prueba de equilibrio económico**.

En caso que la CNMC reciba varias solicitudes de acceso que afecten a un mismo trayecto de la red ferroviaria, se considerará el **impacto conjunto** sobre el equilibrio económico del contrato de servicio público.

Si individualmente superaran la prueba de equilibrio económico, pero, de forma conjunta, se alcanzara la conclusión de que se produce un efecto negativo sustancial sobre el contrato de servicio público, se concederá acceso al nuevo servicio internacional que genere mayores beneficios netos para los consumidores y la red ferroviaria considerando, igualmente, sus efectos sobre el nivel de competencia.

2. La prueba de equilibrio económico se basará en el contrato de servicio público suscrito entre la/s autoridad/es competentes y la/s empresa/s ferroviaria/s asignadas, los planes de negocio del candidato, así como el impacto en los costes y optimización de la red ferroviaria.

A estos efectos, y de conformidad con el artículo 11 del RE 869/2014, la CNMC podrá requerir, entre otros aspectos:

- i. A la **autoridad competente**: copia del contrato de servicio público, normas nacionales para la concesión y modificación de los contratos de servicio público o la previsión de ingresos e itinerarios pertinentes, incluida la metodología utilizada para realizar dichas previsiones.

- ii. A la **empresa ferroviaria que ejecuta el contrato**: copia del contrato de servicio público, plan empresarial, información sobre los ingresos obtenidos, información sobre horarios de los servicios (horas de salida, paradas intermedias, hora de llegada y conexiones), estimación de las elasticidades de la demanda, planes de posibles respuestas competitivas ante el inicio del nuevo servicio internacional, así como eventuales ahorros inducidos por su lanzamiento.
- iii. Al **candidato**: plan empresarial, previsión de ingresos e itinerarios pertinentes, incluida la metodología de las previsiones, estrategias de fijación de precios, modalidades de la venta de billetes, especificaciones del material rodante, estrategia de comercialización o estimación de las elasticidades de sus servicios.
- iv. Al **administrador de las infraestructuras**: información sobre las líneas o tramos pertinentes, con el fin de garantizar que el nuevo servicio internacional de viajeros cuenta con capacidad y es compatible con la infraestructura ferroviaria en cuestión.

Asimismo, la CNMC también podrá requerir información a cualquier otra empresa ferroviaria que opere un servicio ferroviario comercial que cubra el trayecto del nuevo servicio propuesto, por ejemplo, por haber superado ya anteriormente la prueba de equilibrio económico

3. El análisis del equilibrio económico de un contrato de servicio público considerará los siguientes elementos:
 - i. **Costes totales (CT)**: que se corresponden con la suma de todos los costes incurridos por la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público por la prestación de los servicios sujetos a OSP.

Los costes totales (CT) se componen de los costes fijos (CF) y los costes variables (CV).

Los **Costes Fijos (CF)** son los costes en los que incurre el operador sin depender, dentro de ciertos límites, del volumen de producción (servicio ofrecido).

Por su parte, los **Costes Variables (CV)** son aquellos que varían en relación con el volumen de producción.

$CT = CF + CV$

- ii. **Ingresos por tráfico (I)**: se refieren a los ingresos que obtiene la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público por la venta de billetes, calculada como el precio medio del servicio (P) multiplicado por la cantidad de pasajeros (Q).

$$I = P * Q$$

- iii. **Compensación por el contrato de servicio público (CP)**⁷: es la cantidad abonada por la autoridad competente a la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público por la prestación de los servicios sujetos a OSP.
- iv. **Remuneración total (RT)** de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público: es la suma de los ingresos por tráfico (I) y la compensación del contrato de servicio público.

$$RT = (P * Q) + CP$$

- v. **Beneficio (B⁰)**: es la diferencia entre la Remuneración total (RT) y los Costes Totales (CT) antes de la entrada de todos los nuevos entrantes.

$$B^0 = RT - CT$$

- vi. **Beneficio estimado posterior a la entrada del nuevo servicio (B⁰ ENTRADA)**: es la diferencia entre la Remuneración total estimada tras la entrada del nuevo operador (RT ENTRADA) y los Costes Totales estimados tras la entrada del nuevo operador (CT ENTRADA), según los cálculos explicados en el epígrafe III.

$$B^0_{ENTRADA} = RT_{ENTRADA} - CT_{ENTRADA}$$

4. En el análisis realizado, la CNMC considerará de forma conjunta los criterios cuantitativos y cualitativos predefinidos en el epígrafe III de este

⁷ De conformidad con el Anexo del Reglamento 1370/2007, del Parlamento 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) 1107/70 del Consejo, la compensación por un contrato de servicio público no puede superar el importe de su incidencia neta, esto es, los costes derivados de la prestación de los servicios sujetos a OSP menos cualquier incidencia financiera positiva, menos los ingresos procedentes de tarifas o cualquier otro ingreso, más un beneficio razonable.

documento, incluyendo **los beneficios a corto y medio plazo para los usuarios** que deriven de la prestación del nuevo servicio internacional.

5. La prueba de equilibrio económico considerará el impacto económico provocado por el inicio del nuevo servicio internacional de viajeros en el contrato de servicio público **en su integridad**, no en los servicios individuales prestados en virtud del mismo, y **durante toda su duración**.
6. Por último, con el objetivo de asegurar la necesaria seguridad jurídica para el desarrollo de los servicios ferroviarios internacionales, las entidades afectadas podrán solicitar a la CNMC la revisión de la prueba de equilibrio económico cuando:
 - i. Haya un **cambio significativo en el nuevo servicio internacional** de viajeros en comparación con las características analizadas inicialmente. En este sentido, podrá considerarse un cambio sustancial del servicio un incremento de frecuencias o las paradas que realice el candidato. Por el contrario, modificaciones de los precios del servicio, cuando estén justificadas por la evolución competitiva del mercado o el plan de negocio remitido, no se considerarán modificaciones sustanciales.
 - ii. Cuando, en el **plazo mínimo de 2 años**, se produzca una **diferencia sustancial en el impacto real y estimado** de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público, de conformidad con los parámetros señalados en el epígrafe III del presente documento.
 - iii. Cuando el **contrato de servicio público haya expirado** antes de su periodo inicial de validez.

En el siguiente epígrafe se describe la propuesta de metodología y criterios aplicables por la CNMC a las solicitudes relativas a la prueba de equilibrio económico realizadas por las entidades afectadas.

III. METODOLOGÍA PARA LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO

De acuerdo con los principios generales señalados anteriormente, para realizar la prueba de equilibrio económico se analizarán los siguientes criterios y umbrales.

III.1. Criterios a considerar en la prueba de equilibrio económico

- a) **Impacto en la incidencia financiera neta de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público considerado a lo largo de todo el contrato.**

La entrada de un nuevo operador internacional en una ruta sujeta a OSP puede suponer un impacto en los ingresos por tráfico que obtiene la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público, por una reducción tanto del número de viajeros como del precio medio de los billetes de la relación afectada.

De esta forma, y de acuerdo con las expresiones detalladas en el punto 4 del epígrafe II.2, se valorará el impacto en los ingresos por tráfico tras la entrada del nuevo operador ($I_{ENTRADA}$) de acuerdo con la siguiente fórmula, donde $P_{ENTRADA}$ y $Q_{ENTRADA}$ son, respectivamente, los precios y el número de billetes vendidos esperados después de la entrada del nuevo servicio internacional:

$$I_{ENTRADA} = P_{ENTRADA} * Q_{ENTRADA}$$

Para evaluar este impacto se considerarán los planes de negocio del candidato, en su caso, las previsiones incluidas en el contrato de servicio público, así como los modelos disponibles sobre pronósticos de tráfico y facturación (elasticidad, hipótesis de proyección, reglas de distribución de pasajeros entre los dos operadores, etc.).

Finalmente se debe recordar que, tal y como se ha establecido en el epígrafe anterior, el referido impacto se calculará para toda la duración del Contrato de Servicio Público afectado.

b) Posibles respuestas competitivas por parte de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

En el marco de la prueba de equilibrio económico, la CNMC valorará las posibles respuestas competitivas por parte de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público, analizando si dispone de margen para generar nuevos ingresos en función del margen de flexibilidad que le otorga dicho contrato.

Entre otros, se analizará si la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público puede aumentar sus ingresos, por ejemplo, mediante políticas comerciales adaptadas a la demanda, o mejorando los canales de venta, atrayendo, en definitiva, nuevos pasajeros.

Estos elementos, en caso de identificarse, se incluirán en los ingresos por tráfico ($I_{ENTRADA}$) de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

c) **Ahorros potenciales de costes de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.**

La CNMC valorará los potenciales ahorros de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público. Para ello, valorará la flexibilidad prevista en dicho contrato en relación con las posibilidades de ajustar la oferta (mediante, por ejemplo, la reducción de capacidad o de frecuencias ante el inicio del nuevo servicio internacional) sin dejar de cumplir, por ello, las OSP.

A este respecto, en línea con lo señalado anteriormente, se determinarán los costes fijos y variables, considerando los siguientes elementos:

- i. **Costes Fijos (CF)**, compuestos por la carga financiera sobre el capital invertido (c), amortizaciones (a), seguros (s) y otros costes fijos (f):

$$CF = c + a + s + f$$

- ii. **Costes Variables (CV)**, que incluyen los gastos por la compra de bienes y servicios (g), los cánones y tarifas por los servicios ferroviarios (t), remuneración de empleados y otros gastos de personal (w), mantenimiento y reparación (m) y otros costes variables (v):

$$CV = g + t + w + m + v$$

Por definición, los CF difícilmente podrán ajustarse como consecuencia del lanzamiento del nuevo servicio internacional. Por el contrario, siempre que el contrato de servicio público lo permita, la empresa encargada de ejecutarlo podría reducir frecuencias, con el consiguiente ahorro en cánones ferroviarios, personal, etc.

Por otra parte, el incremento de tráfico derivado del nuevo servicio internacional podría beneficiar a la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público como consecuencia de la optimización de la red ferroviaria que redundaría en una reducción de los cánones ferroviarios debido a la mayor utilización de la red.

En definitiva, la CNMC estimará los costes totales del operador del Contrato de Servicio Público teniendo en cuenta los ahorros potenciales tras la entrada del nuevo servicio internacional de viajeros:

$$CT_{ENTRADA} = CF + CV_{ENTRADA}$$

Por último, debe subrayarse de nuevo que, en línea con lo establecido en el epígrafe anterior, el citado impacto se determinará para toda la duración del contrato de servicio público afectado.

d) Beneficios potenciales del inicio del nuevo servicio internacional para la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

En el análisis del impacto del nuevo servicio internacional de viajeros en el contrato de servicio público potencialmente afectado, se considerará el tráfico inducido que, como consecuencia de las economías de red del transporte ferroviario, pueda producirse. Así, se podrán utilizar modelos de demanda, encuestas o cualquier otra información relevante para evaluar si, en su caso, el tráfico generado por el nuevo servicio internacional podría incrementar la demanda de otros servicios sujetos a OSP, tanto del propio contrato de servicio público afectado como de otros.

En el primer caso, esto es, cuando el incremento de demanda se produzca en servicios cubiertos por el mismo contrato, los viajeros adicionales generados por el servicio internacional se incluirán como una parte de los ingresos por tráfico ($I_{ENTRADA}$) de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

En el segundo caso, en la medida en que la autoridad competente podría reducir el coste de prestación de otro contrato de servicio público, se sumarán dichos ingresos adicionales de la compensación por el contrato de servicio público ($CP_{ENTRADA}$). Por el contrario, si este contrato dependiera de una tercera autoridad competente, no se tomará en consideración este elemento.

e) Posibilidad de estrechar el ámbito de aplicación del contrato de servicio público, en particular cuando esté a punto de expirar en el momento de la evaluación.

La CNMC, de acuerdo con la documentación recibida de las autoridades competentes, valorará si es posible la modificación del contrato de servicio público.

Por otra parte, cuando dicho contrato expire antes de 18 meses desde la solicitud por parte de una entidad afectada, se comprobará si la nueva declaración de servicios sujetos a OSP incluye un tramo afectado por el nuevo servicio internacional. En caso contrario, y dado que la prueba de equilibrio económico debe tener en cuenta toda la duración del contrato de servicio público, se concluirá que no se pone en peligro el equilibrio económico del contrato de servicio público, no siendo pertinente continuar con la prueba señalada.

f) Impacto en los resultados y calidad de los servicios ferroviarios.

La CNMC analizará si el nuevo servicio ferroviario internacional de viajeros supondrá una mejora de los servicios ferroviarios, derivando en beneficios para los usuarios a corto y medio plazo. Asimismo, se valorará la mejora en la calidad general de los mismos.

La CNMC valorará, entre otros aspectos, la nueva oferta comercial que pretenda implementar el candidato, incluyendo los precios de los servicios, la capacidad ofertada, los canales de venta y estrategia comercial o la calidad del nuevo servicio, en relación, por ejemplo, con la oferta a bordo.

Además del análisis de los elementos anteriores, para evaluar el impacto del nuevo servicio internacional en el resultado de los servicios ferroviarios se considerará la **generación de nuevos pasajeros** para el modo ferroviario. Para ello, se analizará qué porcentaje de los viajeros totales del nuevo operador serán generados por el lanzamiento del nuevo servicio, mediante la atracción de nuevos viajeros al modo ferroviario, y qué parte será un trasvase de viajeros ya usuarios de los servicios ferroviarios.

Para dicho cálculo se tendrá en cuenta la previsión de viajeros del nuevo servicio internacional, incluyendo los generados, al final de los dos primeros años tras su entrada.

g) Impacto en la planificación de horarios para los servicios ferroviarios.

La CNMC analizará si el nuevo servicio ferroviario internacional afectará a la planificación de los horarios de los servicios ferroviarios, en particular, los sujetos a OSP, congestionando la red o provocando otras dificultades para el administrador de infraestructuras.

h) Impacto en las inversiones en material rodante por parte de las empresas ferroviarias o autoridades competentes, en su caso.

La CNMC analizará el efecto que el nuevo servicio ferroviario internacional de viajeros tendrá sobre las inversiones en material rodante realizadas tanto por la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público como, en su caso, por la autoridad competente, teniendo en cuenta la duración de su vida útil y las posibilidades para su venta o alquiler.

Como en el caso del epígrafe c) anterior, se considerará si el contrato de servicio público permite reducir la capacidad de los servicios sujetos a

OSP, así como las posibilidades para la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público de utilizar el material rodante ocioso en otras líneas o servicios o, eventualmente, proceder a su venta o arrendamiento a terceros.

En este contexto, se partirá del valor neto contable del material rodante afectado, calculándose el valor esperado en las diferentes opciones anteriores, con el objeto de establecer el ahorro efectivo que conseguiría dicha empresa.

Los valores anteriores se incluirán en la valoración de los costes totales (CT ENTRADA) de conformidad con el epígrafe c) anterior.

III.2. Resultado de la prueba de equilibrio económico

Como se ha señalado en el punto 2 del epígrafe II.2, la prueba de equilibrio económico se basará en el Contrato de Servicio Público vigente afectado, en parte o en su totalidad, por el nuevo servicio internacional de viajeros solicitado.

Para valorar el impacto que dicho servicio internacional tendría sobre las cuentas del Contrato de Servicio Público, se comparará el beneficio que se venía obteniendo por su ejecución antes de la entrada de todos los nuevos servicios (incluido aquellos que ya hubieran superado la prueba de equilibrio económico) con el beneficio estimado posterior a la entrada del nuevo servicio solicitado. De conformidad con lo establecido anteriormente, ambos beneficios se definen respectivamente con las siguientes fórmulas:

$$B^0 = RT - CT$$

$$B^0_{ENTRADA} = RT_{ENTRADA} - CT_{ENTRADA}$$

De este modo, en aplicación de los criterios y elementos señalados anteriormente, la prueba de equilibrio económico puede arrojar los siguientes resultados:

a) Concesión del acceso a la red ferroviaria

Se considerará que la prestación del nuevo servicio internacional de viajeros por ferrocarril **no tiene un impacto negativo sustancial** sobre la rentabilidad de los servicios prestados en ejecución del contrato de servicio público o el coste neto para la autoridad competente que concede el 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 (I)**, de acuerdo con la expresión siguiente:

$$B^0 - B^0_{\text{ENTRADA}} \leq 1\% I$$

En caso de cumplirse este requisito, y siempre que se cumpla el criterio g) del epígrafe anterior, la prueba de equilibrio económico resultará en la **concesión del acceso del candidato a la red ferroviaria** para realizar el servicio internacional comunicado.

b) Concesión del acceso a la red ferroviaria bajo determinadas condiciones

Se considerará que la prestación del nuevo servicio internacional de viajeros por ferrocarril **tiene un impacto negativo sustancial** sobre la rentabilidad de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público o el coste neto para la autoridad competente que concede el contrato de servicio público, cuando **la Variación del Beneficio sea de entre el 1% y el 2% de los ingresos anteriores a la entrada del nuevo servicio (I)**, de acuerdo con la expresión siguiente:

$$1\% I < B^0 - B^0_{\text{ENTRADA}} \leq 2\% I$$

En este caso, el acceso del candidato a la red ferroviaria para realizar el servicio internacional comunicado estará condicionado a que el **porcentaje de viajeros generados**, de acuerdo con el criterio f) del epígrafe anterior, **supere el 30%** de los viajeros totales del nuevo servicio internacional.

c) Denegación del acceso a la red ferroviaria

Se considerará que la prestación del nuevo servicio internacional de viajeros por ferrocarril **tiene un impacto negativo sustancial** sobre la rentabilidad de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público o el coste neto para la autoridad competente que concede el contrato de servicio público, cuando **la Variación del Beneficio sea de mayor al 2% de los ingresos anteriores a la entrada del nuevo servicio (I)**, de acuerdo con la expresión siguiente

$$B^0 - B^0_{\text{ENTRADA}} > 2\% I$$

En este caso, y sin perjuicio del siguiente epígrafe, **se denegará el acceso del candidato a la red ferroviaria** para realizar el servicio internacional comunicado.

d) Concesión del acceso a la red ferroviaria bajo determinadas modificaciones

En el caso que la prueba de objetivo equilibrio económico haya resultado en una denegación del acceso al candidato de acuerdo con lo establecido en el epígrafe c) anterior, de conformidad con el punto 6º del apartado II.1, en el plazo de 5 días hábiles, el candidato podrá proponer modificaciones en el servicio internacional propuesto, de forma que no comprometa el equilibrio económico del contrato.

Una vez recibida la documentación anterior, se dará traslado a las entidades afectadas solicitantes para que, en el plazo de 5 días hábiles, realicen alegaciones sobre las modificaciones introducidas por el candidato al servicio internacional comunicado.

Una vez recibida toda la información relevante, en el plazo de 20 días hábiles, la CNMC evaluará la propuesta corregida del candidato, tomando, en su caso, la decisión de **conceder el acceso a la red ferroviaria incorporando las modificaciones realizadas por el candidato.**

Por todo cuanto antecede, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

RESUELVE

ÚNICO. - Aprobar los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de equilibrio económico de un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros contenidos en la presente Resolución.

La presente Resolución agota la vía administrativa, no siendo susceptible de recurso de reposición, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio. Puede ser recurrida, no obstante, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio.

ANEXO. RESUMEN DE ALEGACIONES Y CONTESTACIÓN A LAS MISMAS

A. Alegaciones relativas a las consideraciones generales incluidas en la consulta pública

Sobre el procedimiento relativo a los nuevos servicios ferroviarios de transporte internacional de viajeros

En relación con el procedimiento a aplicar a los nuevos servicios ferroviarios, RENFE Viajeros realiza una serie de alegaciones que se resumen en los siguientes puntos:

1. Según esta empresa, la propuesta sometida a audiencia omite, como se señala en el RE 869/2014, que *“cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso conforme al artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE”* puede solicitar la prueba de equilibrio económico.
2. RENFE Viajeros solicita que se aclare el concepto de *“autoridad competente”*, considerando que debe entenderse en el sentido amplio contenido en el RE 869/2014, en vez de referirse únicamente al Ministerio de Fomento, como se hace en la Disposición adicional cuarta de la Ley del Sector Ferroviario.

Además, alega que la legitimación activa para solicitar la prueba de equilibrio económico debe ir más allá de lo establecido en las normas comunitarias o la Ley del Sector Ferroviario, para incluir a *“las empresas que estén prestando sus servicios y a todas las Administraciones públicas implicadas en la financiación del transporte sometido a obligaciones de servicio público”*.

3. En su escrito también expone que en el apartado I.1.5 de la propuesta sometida a audiencia hace referencia a los **plazos** del artículo 12.2 del RE 869/2014, pero no se incluyen explícitamente en el redactado. RENFE Viajeros considera que reforzaría la seguridad jurídica del procedimiento que se explicitaran los plazos con que cuenta el organismo regulador para solicitar información, analizar si es incompleta y requerirla de nuevo.
4. Finalmente, RENFE Viajeros señala que la metodología sometida a consulta pública no prevé indemnizaciones en caso que algunas de las partes aporten **información incorrecta** al organismo regulador.

La DGTT recomienda, en sus alegaciones, no utilizar la expresión *“conceder el acceso”* en relación con la superación de la prueba de equilibrio económico, para no dar lugar a confusión. A su juicio, el acceso a la red ferroviaria es concedido por los gestores de infraestructuras.

En relación con las alegaciones anteriores, esta Sala debe señalar, en primer lugar, que la Ley del Sector Ferroviario no transpone exactamente las previsiones del RE 869/2014. En concreto, su Disposición adicional cuarta sólo señala, como partes con legitimación activa para solicitar la prueba de equilibrio económico las señaladas en el documento sometido a consulta pública.

En la medida que el RE 869/2014 es directamente aplicable en todos los Estados miembros, cabe incorporar en en la presente Resolución la propuesta de RENFE Viajeros. En cualquier caso, cabe señalar que esta modificación no tiene efectos prácticos, dado que, en el caso español, actualmente no hay ninguna otra autoridad competente con derecho a limitar el acceso a la red ferroviaria.

Por los mismos motivos, esto es, la divergencia entre la Ley del Sector Ferroviario y lo dispuesto en el RE 869/2014, se incorpora igualmente el tenor literal del Reglamento en la metodología de equilibrio económico aprobada mediante la presente Resolución.

Por el contrario, no cabe ampliar todavía más los sujetos que gozan de legitimación activa, como propone RENFE Viajeros, dado que, como se ha dicho, ya engloban tanto a las empresas que estén prestando sus servicios como a las Administraciones Públicas implicadas.

En relación con los plazos para solicitar información, el RE 869/2014 resulta de aplicación y, por tanto, vinculante para la CNMC. Sin embargo, en línea con lo señalado por RENFE Viajeros, los plazos señalados en el artículo 7 de dicho Reglamento se incorporan en el Fundamento II.1.5.

Sobre la información que las partes interesadas aporten en el contexto de la prueba de equilibrio económico, esta Sala debe recordar la obligación que tienen las empresas ferroviarias y demás candidatos de que sea veraz, así como las consecuencias de su incumplimiento, incluida la capacidad sancionadora de la CNMC.

Sin perjuicio de lo anterior, en todo caso, se pueden utilizar todas aquellas fuentes de información, públicas como de las partes interesadas o terceros, para verificar los datos utilizados en la elaboración de la prueba de equilibrio económico.

Finalmente, en relación con las alegaciones de la DGTT, cabe señalar que la propuesta sometida a consulta pública utilizaba la redacción contenida en el RE 869/2014. Sin embargo, la superación de la prueba de equilibrio económico no es, por si sola, suficiente para obtener el acceso a la red. Por tanto, manteniendo la coherencia con el Reglamento comunitario, procede incluir una precisión al respecto.

Sobre los principios generales aplicables a la prueba equilibrio económico

RENFE Viajeros alega que, al contrario de lo establecido en el documento sometido a consulta pública, debe tenerse en cuenta el impacto de otros nuevos servicios que hubieran superado el Test de Equilibrio Económico anteriormente. La evaluación propuesta en la consulta pública no permite evaluar correctamente los efectos de la entrada de nuevos operadores sobre el prestador de servicios sujetos a OSP.

Esta empresa también señala que la consulta pública no aborda el caso que se recibieran varias solicitudes de acceso al mismo tiempo.

Finalmente, RENFE Viajeros considera que las **modificaciones del precio** de los servicios del nuevo entrante deben ser consideradas, a priori, como **modificaciones sustanciales** a efectos de pedir la reconsideración de la decisión sobre el equilibrio económico.

La DGTT solicita que se recoja expresamente, en la versión definitiva de la metodología de equilibrio económico que, en caso de que un servicio comercial esté suspendido 1 año o más, su puesta en marcha de nuevo sea considerada como un cambio sustancial.

Igualmente, esa Dirección General recomienda incluir, dentro del apartado I.2.2, que recoge el listado de las entidades a las que se les puede requerir información, a las demás empresas ferroviarias que operan la línea afectada por la solicitud de nueva entrada.

En relación con la alegación de RENFE Viajeros sobre la **entrada secuencial** de empresas ferroviarias, esta Sala debe señalar que no es un aspecto actualmente recogido en el RE 869/2014. El documento sometido a consulta pública establecía los umbrales máximos de pérdida de ingresos a partir de los que debía considerarse que la entrada de un nuevo operador conllevaba un impacto negativo sustancial sobre la prestación de los servicios sujetos a OSP.

Por tanto, al no considerar los efectos agregados de entradas secuenciales, podrían permitirse pérdidas de ingresos mayores para la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público. Por tanto, procede clarificar que los umbrales de variación de beneficios de esta empresa son máximos, por lo que deben calcularse a partir del **efecto acumulado previsto de todos los servicios internacionales**.

Ante la alegación de RENFE Viajeros de considerar un escenario de **solicitudes simultáneas de acceso**, si bien resulta un ejercicio teórico, esta Sala considera que deben tenerse en consideración los efectos conjuntos previstos de ambas propuestas.

En caso que individualmente superaran la prueba de equilibrio económico, pero, de forma conjunta, se alcanzara la conclusión de que se produce un efecto negativo sustancial, se concederá acceso al nuevo o nuevos servicios internacionales que genere mayores beneficios netos para los consumidores y la red ferroviaria, incluyendo sus efectos sobre el nivel de competencia.

Este aspecto se incluye en la metodología de equilibrio económico.

En relación con la alegación sobre el tratamiento de las modificaciones de precio en el contexto de la prueba de equilibrio económico, esta Sala no comparte el criterio de RENFE Viajeros. La consideración de un cambio de precio como una modificación sustancial del servicio que debería conllevar una revisión de la prueba de equilibrio económico, como pretende esta empresa, daría lugar a una excesiva rigidez en la actividad comercial del nuevo operador, en detrimento de la demanda final del sector ferroviario.

Además, los cambios en precios pueden estar incluidos en el plan de negocio que el candidato suministre a la CNMC, por lo que sus efectos en la demanda estarían incluidos en las previsiones de tráfico del nuevo servicio internacional.

Así las cosas, esta Sala debe reiterar que modificaciones de los precios del servicio, cuando estén justificadas por la evolución competitiva del mercado o el plan de negocio aportado, no se considerarán modificaciones sustanciales. Por tanto, no requerirán de la reevaluación de la prueba de equilibrio económico.

En relación con la alegación de la DGTT, esta Sala comparte que la problemática que señala sobre los servicios suspendidos más de 12 meses que eventualmente podrían volver a comercializarse. Sin embargo, actualmente no existe ningún servicio internacional que haya superado la prueba de equilibrio económico y se encuentre suspendido.

Por tanto, es preciso recordar que de acuerdo con la citada Directiva 2016/2370, la Comisión Europea debe elaborar un nuevo Reglamento en relación con la prueba de equilibrio económico antes del 16 de diciembre de 2018. Una vez se publique, la CNMC revisará la presente metodología de equilibrio económico, momento en que la situación señalada por la DGTT deberá ser objeto de análisis.

Finalmente, en relación con la posibilidad de requerir información a las empresas ferroviarias que operan en el trayecto afectado, como señala la DGTT, esta Sala debe señalar que el listado incluido en el punto I.2.2 no es exhaustivo, tal y como también se refleja en el artículo 11.2 del RE 869/2014.

Sin embargo, en la medida en que la información de estas empresas resulta relevante, se considera adecuado añadir dicha previsión en la metodología de equilibrio económico.

B. Alegaciones relativas a la metodología para la prueba de equilibrio económico incluida en la consulta pública

Sobre los criterios a considerar en la prueba de equilibrio económico

ARRIVA solicita que los “Costes Fijos” utilizados en la fórmula, explicados en el apartado II.1.c.i del documento sometido a consulta pública, sean, a su vez, descompuestos en “Costes Fijos Indirectos” y Coste Fijos de Estructura”.

La DGTT aconseja incluir una serie de reglas en caso de recibir una nueva solicitud de acceso para la prestación de un servicio internacional y el contrato de servicio público esté cerca de expirar y vaya a ser renovado.

En relación con la alegación de ARRIVA, esta Sala considera que los conceptos en que propone la desagregación de los costes fijos plantea problemas de definición, corriéndose el riesgo de diferentes interpretaciones y, por tanto, resultados incoherentes. Además, esta empresa tampoco explica las ventajas que conllevaría descomponer de la citada forma los costes fijos.

Esta Sala considera que, a los efectos de la metodología de equilibrio económico, resulta relevante la naturaleza fija de los costes, sin que los conceptos planteados aporten un valor añadido relevante. Por ello, no se considera apropiado incorporar esta desagregación adicional que plantea ARRIVA.

En relación con la alegación de la DGTT, como en el caso anterior, esta Sala comparte la problemática que conlleva la situación que señala. Sin embargo, teniendo en cuenta la duración del actual contrato de servicio público, no es necesario abordarla en el contexto de la presente metodología, sino en su revisión, como consecuencia de la publicación, por la Comisión Europea, del nuevo Reglamento de equilibrio económico.

Sobre los resultados de la prueba de equilibrio económico

RENFE Viajeros señala en su escrito que la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público debería “participar”, junto con el organismo regulador, en el proceso de evaluación y de análisis del equilibrio económico del mismo.

Esta empresa también alega que no deberían utilizarse los ingresos como referencia en la metodología de equilibrio económico. RENFE Viajeros plantea una situación hipotética en la que “*la autoridad competente ha decidido que es ella quien obtiene los ingresos*”.

Igualmente, RENFE Viajeros señala que con la metodología sometida a consulta pública podría darse que existieran “*dos contratos afectados con el mismo*”

diferencial de beneficios, o similar, pero con un volumen de ingresos totalmente diferente”.

Esta empresa también realiza varias consideraciones en relación con la **generación de nuevos pasajeros** por parte del nuevo servicio internacional. Así, en primer lugar, pregunta si los “viajeros generados” hacen referencia a viajeros generados por la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público. En segundo lugar, RENFE Viajeros señala que el documento sometido a consulta pública no hace referencia al periodo para calcular dichos viajeros generados. Finalmente, cuestiona la cifra del 30% de porcentaje mínimo.

La DGTG señala que, a la hora de fijar los umbrales de la prueba de equilibrio económico se debería tener en cuenta que actualmente existe un único contrato para la prestación de los servicios sujetos a OSP, por lo que recomiendan que los mismos se reduzcan.

En relación con la petición de RENFE Viajeros de participar en la evaluación de la prueba de equilibrio económico, es necesario recordar que la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público es una parte interesada del procedimiento, por lo que su participación está asegurada de conformidad con las disposiciones pertinentes.

Sin embargo, el análisis de los criterios y demás parámetros de la metodología corresponde exclusivamente al regulador, como señala el RE 869/2014 en repetidas ocasiones (por ejemplo, en los artículos 2.3 y 13.2). Además, RENFE Viajeros, como competidor de la empresa que prestará el nuevo servicio internacional, tendría acceso a información sensible por lo que, no solo es contrario al marco regulador, sino que no sería factible dada la confidencialidad de la misma.

Esta Sala no comparte las alegaciones de RENFE Viajeros en relación con que los ingresos no son un buen indicador para determinar si la entrada de un nuevo operador supone un impacto negativo sustancial sobre la rentabilidad de los servicios sujetos a OSP. El lanzamiento comercial de un nuevo servicio internacional puede provocar una disminución de la demanda de la empresa que presta los servicios sujetos a OSP, lo que reducirá las ventas de billetes de la empresa y, por tanto, sus ingresos.

En relación con el escenario planteado por esta empresa, esto es, que sea la autoridad competente la encargada de “*obtener los ingresos*”, esta Sala debe subrayar que lo relevante, a los efectos de la prueba de equilibrio económico, es qué parte (si el operador del contrato de servicio público o la autoridad competente) es la que sufre la bajada de ingresos debido a la entrada del nuevo operador. Los “beneficios” de dicha parte serán los que se tengan en cuenta para la fórmula.

En todo caso, debe recordarse que este hipotético supuesto no se da en España y que el Ministerio (que sería la autoridad afectada) no ha realizado ningún comentario al respecto.

Por otra parte, al contrario de lo señalado por RENFE Viajeros, esta Sala estima que analizar el impacto en ingresos y no en función de la rentabilidad es la medida más objetiva para determinar el impacto de la entrada de un nuevo operador en el tráfico de viajeros internacionales. De acuerdo con las Cuentas Anuales de esta empresa, la rentabilidad de los diferentes servicios sujetos a OSP es muy diferente, como se observa en la tabla siguiente:

Autoridad Competente	Ingresos totales (mill. €)	Ingresos venta billetes (mill. €)	Beneficios (mill. €)
Admon. Gnral. del Estado	1.278,56	558,48	-1,61
Generalitat de Cataluña	390,59	190,62	0,67
Convenios otras CC.AA.	11,59	0,83	-1,83

De acuerdo con los datos anteriores, no es posible establecer el impacto de un nuevo servicio internacional sobre un contrato de servicio público que tiene pérdidas.

Por tanto, en las condiciones actuales de prestación de los servicios sujetos a OSP, la opción más viable, compatible en todo caso con el RE 869/2014, es determinar el efecto de un nuevo operador sobre los ingresos de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

Además, como se deduce de la tabla anterior, la hipótesis que plantea RENFE Viajeros no se cumple en España, donde existen contratos de muy diversa naturaleza y magnitudes, tanto en ingresos como en beneficios.

Sobre las alegaciones en relación con los viajeros generados y su consideración en la prueba de equilibrio económico, esta Sala considera necesario explicar que su finalidad es determinar si los usuarios del nuevo servicio ferroviario de viajeros internacional que coincide con un trayecto sujeto a OSP provendrían principalmente del tráfico ya existente o de atraer viajeros de otros modos de transporte. Por tanto, la expresión viajeros generados no se refiere a nuevo tráfico generado por la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público sino por el nuevo operador.

En relación con el periodo en que se evaluará el porcentaje de generación de nuevos viajeros, se tomará como referencia las estimaciones al final de los **dos primeros años de operación**, de acuerdo con lo establecido en el epígrafe II.2, punto 6.ii.

Finalmente, en relación con el volumen mínimo de generación de tráfico, se ha tomado el 30% por considerarse razonable que un nuevo servicio internacional incorpore, al menos, un viajero adicional por cada dos que detrae del servicio sujeto a OSP. Además, este porcentaje es el utilizado por el regulador inglés (ORR) en el denominado *Not Primarily Abstractive Test* (NPA), que evalúa la generación de tráfico por un nuevo servicio.

En relación con la alegación de la DGTT, esta Sala considera que la metodología fijada debe servir para todos los escenarios posibles, considerándose razonables los umbrales sometidos a consulta pública con independencia del tamaño del contrato de servicio público. Por otra parte, las modificaciones introducidas como consecuencia del periodo de información pública resultan más restrictivas con las condiciones de acceso, al tener en cuenta la acumulación de los efectos en la entrada sucesiva de varios operadores.

Por todo lo anterior, no se considera necesario modificar los umbrales propuestos en el documento sometido a consulta pública.