

ACUERDO POR EL QUE SE DA CONTESTACIÓN A LA CONSULTA PLANTEADA POR MOTION RAIL, S.A.U. SOBRE LA APLICACIÓN DEL CANON POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS A TRENES EN COMPOSICIÓN DOBLE

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Expediente: CNS/DTSP/839/19

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

Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo

En Madrid, a 18 de febrero de 2020

Visto el expediente relativo a la consulta planteada por MOTION RAIL, S.A.U. sobre la aplicación del canon por utilización de líneas ferroviarias a los trenes en doble composición, la Sala de Supervisión Regulatoria acuerda lo siguiente:

I. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA

El 15 de noviembre de 2019 tuvo entrada en el registro de esta Comisión escrito de MOTION RAIL, S.A.U. (en adelante, MOTION RAIL) en el que se formula una consulta a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) en relación con la aplicación del canon por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) previsto en el artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario).

En concreto, esta empresa solicita aclaración sobre el canon que sería aplicable a un tren en composición doble (dos trenes o ramas circulando unidas) hasta un punto de separación, en el cual cada rama de la composición se dirigiría a un destino diferente. El trayecto hasta el punto de separación discurriría por una línea de alta velocidad (tipo A); a partir de este punto, uno de los trenes continuaría su recorrido por líneas de alta velocidad (tipo A) mientras que el otro, tras un cambio de ancho, discurriría por la red convencional (líneas no A).

MOTION RAIL considera en su escrito que el canon aplicable al tramo en que el tren circula en composición doble debería corresponder al importe medio del canon de la red de alta velocidad y convencional.

El objeto del presente acuerdo es aportar el análisis de esta Sala, de acuerdo con la normativa aplicable a los cánones ferroviarios, sobre la cuestión que plantea MOTION RAIL.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Tal y como señala el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC (en adelante, LCNMC), esta Comisión actuará como órgano consultivo sobre las cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos.

Seguidamente, el artículo 5.3 de la LCNMC establece que, en el mercado ferroviario, la CNMC estará a lo dispuesto en el artículo 11, que establece que esta Comisión “*supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario*”. De forma más concreta, el apartado 11.2.b) establece que la CNMC supervisará y controlará, por iniciativa propia, las actividades de los administradores de infraestructuras en relación con el sistema, la cuantía o estructura de cánones por utilización de infraestructuras.

La Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC resulta competente para emitir este informe, en virtud de lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y en los artículos 8.1 y 14.1.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

III. VALORACIÓN DE LA CONSULTA PLANTEADA POR MOTION RAIL

El artículo 97.7 de la Ley del Sector Ferroviario define los tipos de servicios ferroviarios, diferenciando, entre otros¹:

¹ El artículo 97.7 de la Ley del Sector Ferroviario define los siguientes servicios ferroviarios: i) VL1 (servicios de larga distancia, excepto los designados como VL2 y VL3); ii) VL2 (servicios de larga distancia en relaciones con ancho variable); iii) VL3 (servicios de larga distancia en relaciones transversales largas, superiores a los 700 km, y que no tengan origen o destino Madrid); iv) VCM (servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos, con recorridos inferiores a 300 km); v) VOT (trenes y material de viajeros sin pasajeros) y; vi) M (servicios de mercancías).

- VL1: servicios de larga distancia que tienen origen, destino o parada en Madrid y que discurren en menos del 10% del recorrido por líneas de ancho ibérico
- VL2: servicios de larga distancia en trayectos de ancho variable, realizando al menos el 10% del recorrido por líneas de ancho ibérico.
- VL3: servicios de larga distancia en relaciones transversales largas, superiores a los 700 km, y que no tengan origen o destino Madrid.

El canon por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la RFIG se compone de una tarifa base que se devenga por cada tren.km del recorrido y que, de acuerdo con el artículo 97.5.1º de la Ley del Sector Ferroviario, se corresponde con los costes directos en función del tipo de línea, servicio y tracción. Además, siempre que el mercado pueda aceptarlo, el artículo 97.5.2º.b) de dicha Ley prevé una adición por cada 100 plazas.km ofertadas que, de nuevo, podrá diferenciarse por el tipo de servicio ferroviario.

La calificación del servicio que cabría otorgar al tren en composición doble entre el origen y el punto de separación tiene una implicación directa sobre el importe del canon aplicable por utilización de líneas ferroviarias. Como se observa en la tabla siguiente, en la actualidad los servicios VL1 soportan un mayor canon y adición que los servicios VL2 en las de alta velocidad (tipo A):

	VL1		VL2	
	Canon	Adición (cent. €/plaza.km)	Canon	Adición (cent. €/plaza.km)
Modal. A	1,9275	1,7611 (Madrid-Barcelona) 0,8647 (Madrid-Sur)	0,9258	0,2317 (Madrid-Barcelona) 0,1504 (Madrid-Sur)
Modal. B	4,7931		2,3017	
Modal. C	0,8020		0,3835	

Los cánones aplicables a los supuestos planteados por MOTION RAIL en el caso de la circulación de dos trenes independientes son los siguientes: por un lado, el tren que discurre íntegramente por líneas de alta velocidad (tipo A) debe considerarse como un servicio VL1 o VL3 en función de la longitud del recorrido y de su parada en Madrid; y por otro lado, el servicio que cambia de ancho y discurre en al menos el 10% del recorrido por la red convencional (líneas no A) se corresponde con un servicio VL2.

La cuestión que se plantea radica en el canon aplicable al tramo de circulación conjunta de ambos trenes hasta el punto de separación dado que, como se observa en la tabla anterior, el coste para el operador del tren varía considerablemente en función del tipo de servicio que se considere.

De acuerdo con el artículo 96.4 de la Ley del Sector Ferroviario, la tarifa base del canon señalada anteriormente debe cubrir el coste directamente imputable al

servicio ferroviario. El modelo contable de los gestores de infraestructuras asigna los costes a los diferentes servicios ferroviarios según el desgaste que generan en la red como consecuencia de su velocidad máxima de circulación, del peso del tren y de otras variables, como son la carga máxima por eje y la distribución entre ejes motores o remolcados.

La Resolución de 27 de septiembre de 2018 sobre la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2019 y por la que se adoptan medidas para el próximo ejercicio de supervisión de acuerdo al artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio² (en adelante, Resolución de cánones de 2019) señalaba que *“los trenes de los servicios VL1 (esencialmente, los servicios comerciales AVE de RENFE), que circulan a mayor velocidad que el resto, y de mercancías, por su peso, resultan ligeramente penalizados con respecto al resto de servicios (como los ALVIA – VL2 – o los AVANT – VCM –)”*.

El criterio de los gestores de infraestructuras es que un tren de ancho variable circulará a una velocidad inferior, y por tanto limitará la velocidad de una composición doble, aunque esta cuente con un tren de ancho internacional de alta velocidad. Esta menor velocidad genera un menor desgaste a la infraestructura y, por tanto, un menor coste directo. En consecuencia, en la medida en que la velocidad de la composición doble esté limitada por la del tren de ancho variable, el canon aplicable se corresponde con el del servicio VL2 hasta el punto de separación de ambos trenes.

En relación con la adición o recargo, la Resolución de cánones de 2019 también señalaba que *“el servicio comercial “ALVIA” de RENFE, que concentra los servicios de ancho variable afectados por el incremento del canon VL2, verán incrementados sus costes (...). Estos incrementos en los costes de los servicios ferroviarios difícilmente podrán ser absorbidos por estos servicios que (...) presentaron pérdidas en 2017”*. Por estos motivos, en dicha Resolución se concluía que la situación de mercado de los servicios VL2 no permitía aceptar la adición prevista en el artículo 97.5.2º.b).

Esta Sala considera que esta conclusión se aplica también a las condiciones de mercado para un servicio VL2 en composición doble como el analizado, dado que las limitaciones de velocidad hasta el punto de separación reducen la capacidad de pago del tren. Por tanto, el recargo a aplicar sobre la composición doble hasta el punto de separación debe corresponderse con la del servicio VL2.

² https://www.cnmc.es/sites/default/files/2161326_9.pdf

IV. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, esta Sala considera, en relación con la consulta de MOTION RAIL, que el canon aplicable al trayecto recorrido en composición doble (dos trenes o ramas que circulan unidas) con destinos finales en la red de alta velocidad (VL1) y en la red convencional mediante un cambio de ancho (VL2) debe considerar, en línea con el artículo 97 de la Ley del Sector Ferroviario, los costes directos que genera y su capacidad de pago.

Con ese criterio, esta Sala considera que, en el supuesto señalado por MOTION RAIL, el canon y el recargo aplicable al trayecto recorrido en composición doble deben corresponderse con el del servicio VL2.