

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2021 DE ADIF ALTA VELOCIDAD.

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/019/21

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 6 de mayo de 2021

En el ejercicio de 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), en relación con el artículo 32 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente informe:

I. ANTECEDENTES

El 29 de marzo de 2021 tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) la propuesta de actualización de la Declaración sobre la Red de 2021 de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV).

La Ley del Sector Ferroviario establece, en su artículo 32, que los administradores de infraestructuras ferroviarias “(...) *elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuaciones, así como sus actualizaciones*” (el subrayado es añadido).

El artículo 5.1 de la Orden FOM/897/2005¹ impone que los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán la declaración sobre la red en su portal web. Por su parte, el punto 2º del mismo artículo señala que los *“acuerdos por los que se aprueben las modificaciones de la declaración sobre la red deberán ser, igualmente, objeto de publicación, a través del mismo procedimiento, en el plazo máximo de diez días desde que se adopten y, en todo caso, quince días antes de la fecha en la que surtirán efecto”*.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Corresponde a esta Comisión informar sobre las propuestas de actualización de la Declaración sobre la Red para el ejercicio 2021 de ADIF AV, en virtud de la función cuyo ejercicio le atribuyen el artículo 11.1.g) de la LCNMC y el artículo 32.2 de la Ley del Sector Ferroviario al establecerse, en este último, que los administradores de infraestructuras deberán consultar, de forma previa a la aprobación de las actualizaciones de la declaración sobre la red *“al Ministerio de Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (...)”*.

La aprobación del presente informe debe entenderse sin perjuicio de las posibles medidas que la CNMC adopte de acuerdo con las competencias previstas en el artículo 11.2.a) de la LCNMC relativas al control y supervisión, por iniciativa propia, de las declaraciones sobre la red, una vez los gestores de infraestructuras publiquen su versión definitiva.

Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre la propuesta de actualización de la Declaración sobre la Red para el ejercicio 2021 de ADIF AV. Por otra parte, atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y el artículo 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el órgano decisorio competente para emitir el presente informe es la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC.

III. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA ENVIADA POR ADIF AV

III.1. Servicio de suministro de la corriente de tracción

ADIF AV es el único proveedor del servicio complementario de suministro de corriente de tracción, por el que el gestor de infraestructuras contrata la energía eléctrica que utilizan los trenes para su funcionamiento². En la red de alta

¹ Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, modificada por la Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.

² La Disposición adicional tercera del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras

velocidad, la energía se factura en su totalidad a RENFE Viajeros en función del consumo medido en las subestaciones. ADIF AV publicó, en la actualización de la Declaración sobre la Red de 2019, las modificaciones que pretendía adoptar para permitir la facturación de la energía a los diferentes operadores que entraran al mercado como consecuencia de la liberalización de los servicios comerciales de transporte de pasajeros por ferrocarril.

La Declaración sobre la Red publicada en diciembre de 2020 indicaba que, en tanto no se pudiera calcular el consumo de energía con equipos de medida embarcada, este se aproximaría en función de las toneladas kilómetro brutas (TKB) producidas por cada empresa ferroviaria. ADIF AV está desarrollando sus sistemas para que a partir de 2022 esta facturación pueda realizarse en función del consumo real para aquellas unidades con equipos de medida embarcada.

La actualización ahora remitida por ADIF AV supone un paso adicional en la dirección anterior incluyendo la posibilidad de que las empresas ferroviarias puedan *“tener el reconocimiento en la facturación por energía devuelta en las unidades eléctricas que dispongan de freno regenerativo”*. Para ello, las empresas ferroviarias deberán comunicar con antelación al gestor los trenes que cuenten con este sistema instalado.

Como en el caso del cálculo del consumo de energía, ADIF AV propone un sistema transitorio en el que la electricidad devuelta por estos trenes se calculará de acuerdo con la energía compensable que se considere en las subestaciones. Posteriormente, con la implantación de los equipos de medida embarcada, este cálculo se basará en datos de consumo reales.

Los costes que ADIF AV traslada a las empresas ferroviarias reflejan los costes del sector eléctrico, incluyendo los costes de la energía y del acceso de terceros a la red (ATR), así como los costes de gestión propios del gestor. Dada su variabilidad, se publica una previsión mensual de los costes de energía y ATR a título ilustrativo. Igualmente, con carácter mensual, se publica en la Declaración sobre la Red el coste real por estos conceptos, que se utilizará para emitir las facturas correspondientes³.

Ferrovias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico establece que los gestores de infraestructuras *“serán titulares de los puntos de suministro de energía eléctrica que patrimonialmente tengan asignados, siendo cada entidad responsable de sus costes de amortización y de mantenimiento, así como de las obligaciones reglamentarias derivadas de dicha titularidad”*. Por ello, el gestor de infraestructuras es el único que puede contratar el suministro con un comercializador. El modelo en España difiere del vigente en otros países, como Francia, donde se permite que las empresas ferroviarias escojan a su suministrador de energía (ver Declaración sobre la Red de SNCF Réseau, páginas 104 y siguientes.

https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2021-01/DRR2021M-document_principal_V4_EN.pdf

³ Desde enero de 2021 ADIF AV viene publicando los costes estimados para el año y el coste efectivo de la energía:

ADIF AV aplica el criterio de neutralidad económica en el servicio de suministro de corriente de tracción, por lo que sus ingresos anuales deben ser equivalentes a sus costes, incluyendo los de su gestión. Por este motivo, los importes facturados a las empresas ferroviarias se ajustan al final de cada ejercicio, realizándose también ajustes trimestrales, de acuerdo con los gastos realmente incurridos por el gestor de las infraestructuras.

El Acuerdo de 25 de junio de 2019⁴ señalaba que la *“importancia de los costes de energía eléctrica para los operadores ferroviarios implica la conveniencia de que se facture en función del consumo real, de forma que se incentiven medidas de eficiencia en la conducción y el material rodante”*. En este sentido, deben valorarse positivamente las propuestas de ADIF AV, dado que mejoran el sistema de facturación vigente, adaptándolo en mayor medida a la entrada de nuevas empresas y tipos de material rodante, con eficiencias energéticas diferentes que deben reconocerse. Este proceso culminará cuando la facturación de la energía se realice en base a los consumos reales medidos en los equipos embarcados en los trenes.

De forma transitoria, hasta que no pueda medirse la energía efectivamente retornada al sistema con sistemas de medida embarcada, ADIF AV aplicará una ratio diferente por TKB a los trenes eléctricos con freno regenerativo (rr) y al resto (rs). Dada la complejidad de estos cambios junto con la necesidad de homologar los equipos embarcados, este sistema intermedio resulta adecuado y transparente, permitiendo a las empresas ferroviarias determinar los importes que se reconocerán en su facturación por la energía retornada.

Sin embargo, ADIF AV debería concretar la metodología para la estimación de estas ratios y la información que sustenta que un tren con freno regenerativo tenga una reducción del coste de la energía de 12,15%, como se deduce de los valores de la ratio rr (50,49 Wh/TKB) y rs (57,47 Wh/TKB).

Según el artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario, los precios del suministro de corriente de tracción (dado que está prestado por un solo proveedor) *“no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable”*. ADIF AV propone, al igual que en el caso de la energía consumida, valorar aquella que se devuelve al sistema de acuerdo con las condiciones del mercado eléctrico. El gestor de infraestructuras añade, además, el coste de gestión.

http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/conocenos/doc/20210324_07_DR_AV_Suministro_V0.pdf

⁴ Acuerdo del Pleno de la CNMC, de fecha 25 de junio de 2019, por el que se emite informe relativo a las propuestas de ADIF y ADIF AV sobre la modificación de la Declaración de Red de 2019.

Finalmente, una vez que el sistema permita el cálculo del consumo real de cada tren, ADIF AV debería establecer mecanismos que incentiven a las empresas ferroviarias a instalar equipos de medida embarcados y que en ningún caso favorezcan a las unidades eléctricas menos eficientes.

III.2. Servicios en estaciones de viajeros

La actualización de la Declaración de Red comunicada por ADIF AV incluye la modificación en las condiciones de prestación de dos servicios auxiliares en estaciones: atención preferente a clientes en salas dedicadas y logística de carga y descarga de servicios a bordo. Además, ADIF AV publicó, de acuerdo con lo señalado en el Acuerdo de 19 de noviembre de 2020, por el que se emite informe relativo a las Declaraciones sobre la Red 2021 de Adif y Adif Alta Velocidad⁵ (en adelante, Acuerdo de 19 de noviembre de 2020), las condiciones de prestación de los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR). Por tanto, estos no fueron objeto de análisis en dicho informe por lo que, dada su importancia, se revisarán en el presente informe.

De forma preliminar al análisis concreto de las propuestas de ADIF AV, debe señalarse que la prestación de algunos servicios en las estaciones se encuentra en un periodo de transición desde una situación en la que RENFE era el único operador a otra en la que diferentes empresas deben poder acceder en igualdad de condiciones. Esta situación de partida explica los ajustes que ADIF AV está introduciendo en las condiciones de prestación de algunos servicios en las estaciones.

A. Servicio de atención preferente a clientes en salas dedicadas (salas VIP).

Este servicio consiste en el alquiler de espacios para que las empresas ferroviarias puedan, de acuerdo con su modelo de negocio, ofrecer salas VIP a sus clientes en las estaciones. La actualización de la Declaración sobre la Red introduce la posibilidad de que las empresas ferroviarias accedan a la autoprestación de este servicio en las principales estaciones de la red ferroviaria de alta velocidad. Además, ADIF AV modifica el régimen económico incluyendo bonificaciones y penalizaciones en función del número de viajeros de la estación⁶.

⁵ <https://www.cnmc.es/sites/default/files/3245511.pdf>

⁶ ADIF AV establece una tarifa por metro cuadrado en las estaciones de alta velocidad, en concepto de alquiler de los espacios. Además, se establece un número de viajeros objetivo para cada estación. Si los viajeros reales no alcanzan el 75% de los viajeros objetivo, los precios del alquiler se bonifican en un 20%. Si, por el contrario, los viajeros reales los superan en 110%, los precios de este servicio se incrementarán en un 2,5% por cada 5% de aumento sobre el tráfico objetivo, con un máximo del 15%.

En cuanto al régimen de prestación del servicio, ADIF AV ofrece actualmente la autoprestación a las empresas ferroviarias en cinco estaciones, que son Albacete, Camp de Tarragona, Córdoba, Lleida Pirineus y Zaragoza Delicias. Este catálogo se amplía notablemente en la presente actualización, en la que se propone la incorporación de las salas de Madrid Puerta de Atocha, Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, Barcelona Sants, Valencia Joaquín Sorolla, Alicante, Málaga María Zambrano y Sevilla Santa Justa.

De este modo, serán las empresas ferroviarias quiénes, en función de su modelo de negocio, proporcionarán en las principales estaciones los servicios en las salas VIP directamente a sus clientes. La modificación propuesta permitirá que las empresas ferroviarias puedan diferenciar su oferta comercial, lo que debe valorarse positivamente.

Sin embargo, esta modificación también requiere de espacios separados para las salas VIP de los diferentes operadores. Por ello, de acuerdo con lo señalado en el citado Acuerdo de 21 de noviembre de 2019, ADIF AV debe asegurar tanto la disponibilidad de espacios suficientes como la equivalencia en la representatividad y el protagonismo de todas las empresas ferroviarias en la estación en lo que a los espacios para las salas VIP se refiere.

Por otra parte, en relación con las condiciones económicas, la actualización de la Declaración de Red propone un precio del alquiler mensual que oscila entre los 17 y los 19 €/m² para todas las estaciones propuestas. Esto supone un notable incremento en cuatro de las cinco estaciones ya incluidas en el catálogo actual.

Tabla 1. Variación del precio del alquiler mensual de salas VIP (€/m²)

Estación	DR vigente	DR modificada	Variación (%)
Albacete	9,47	17	80%
Camp de Tarragona	9,40	17	81%
Córdoba	9,95	17	71%
Lleida Pirineus	18,00	17	-6%
Zaragoza Delicias	15,31	19	24%

Según el artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario, dado que ADIF es el único proveedor de estos espacios, los precios de arrendamiento *“no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable”*. Con el fin de asegurar que se cumple este requisito establecido por la Ley, se considera necesario que ADIF AV justifique la valoración de los costes para el cálculo de los arrendamientos de las salas de atención preferente en las estaciones de alta velocidad.

Por último, no es descartable que el sistema propuesto por ADIF AV, en el que las bonificaciones y penalizaciones dependen del total de viajeros de la estación, unos operadores se vean perjudicados por incrementos en el número de viajeros de sus competidores. ADIF AV, si opta por este sistema

y no por otro en que se tenga en cuenta el número de viajeros de cada operador, ha de garantizar que da lugar a un sistema de incentivos objetivo y no discriminatorio.

B. Logística de carga y descarga de servicios a bordo

Este servicio engloba las operaciones necesarias para el avituallamiento de los trenes, incluyendo la recepción de las mercancías en la estación, la preparación del material y los vehículos especiales para su traslado al tren y su carga/descarga del mismo. ADIF AV modifica el régimen de prestación extendiendo a algunas de las principales estaciones de alta velocidad⁷ un modelo de riesgo y ventura, previendo llevar a cabo una licitación durante 2021 para la prestación de estos servicios a partir de 2022 por un plazo de 5 años.

ADIF AV otorgará el acceso a un explotador, quien a su vez prestará estos servicios a las empresas ferroviarias. La actualización de este servicio supone que las empresas no podrán optar por la autoprestación en algunas estaciones; esta previsión es coherente con el considerando 13 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, que señala que los explotadores de instalaciones de servicio no están obligados a aceptar la autoprestación en sus locales.

Sin embargo, dada la importancia que tiene este servicio en las estaciones para los operadores en un mercado competitivo, esta Sala considera justificado que, de acuerdo con los mecanismos de coordinación establecidos en el artículo 20.2 de la Ley del Sector Ferroviario, ADIF AV valore junto con las empresas ferroviarias los principales elementos del diseño de los pliegos en base a los que se licitará este contrato de riesgo y ventura.

La coordinación entre el gestor y las compañías aéreas ha demostrado ser positiva en el ámbito aeroportuario, en el que las compañías aéreas colaboran en la definición de los servicios en los aeropuertos y de sus condiciones de prestación para dar respuesta a sus necesidades operativas.

En cualquier caso, la empresa que preste estos servicios será considerada explotador a los efectos del citado Reglamento 2017/2177, siéndole de aplicación las obligaciones de acceso, transparencia y orientación a los costes más un beneficio razonable de los precios.

⁷ Alicante, Barcelona Sants, Madrid Chamartín Clara Campoamor, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Sevilla Santa Justa y Valencia Joaquín Sorolla

C. Servicio básico y auxiliar de atención a personas con movilidad reducida (PMR).

De acuerdo con lo señalado en el Acuerdo de 19 de noviembre de 2020, ADIF AV ha incorporado a la Declaración de Red las condiciones de prestación del servicio de asistencia a PMR. ADIF AV ofrece como servicio básico la asistencia a las PMR en las estaciones y la asistencia a estos pasajeros para la subida y bajada del tren como un servicio auxiliar, de forma que las empresas ferroviarias puedan contratarlo de forma integrada con el servicio básico⁸.

ADIF AV ofrece el servicio de asistencia a PMR en un total de 40 estaciones, 34 con un servicio de atención permanente y 6 puntual⁹. Por su parte, ADIF lo hace en un total de 99 estaciones, 34 con carácter permanente y 65 puntual.

Las tarifas de este servicio en las estaciones con asistencia permanente se aplican por viajero equivalente subido y bajado¹⁰, mientras que, en el caso de las estaciones con servicio puntual, el precio es por asistencia¹¹.

ADIF AV ha optado por un modelo similar al vigente en el sector aeroportuario para diseñar las tarifas de los servicios de asistencia a PMR. Otros gestores, como el italiano, han optado por establecer sus tarifas por tipo de asistencia

⁸ El Reglamento (CE) 1371/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril señala el ámbito compartido de las obligaciones que tienen el explotador de la estación, que en España son los administradores de infraestructuras, y las empresas ferroviarias, en lo que respecta a la atención de las PMR:

- El artículo 22.1 indica que a *“la salida de la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida de una estación de ferrocarril dotada de personal, durante su tránsito por la misma o a su llegada a ella, el administrador de la estación ofrecerá asistencia gratuita de modo que dicha persona pueda embarcar en el tren saliente o desembarcar del tren entrante para el que haya adquirido un billete, sin perjuicio de las normas de acceso a las que se refiere el artículo 19, apartado 1”*.

- En relación con los servicios a bordo, en el artículo 23 se establece que sin *“perjuicio de las normas de acceso a que se refiere el artículo 19, apartado 1, las empresas ferroviarias prestarán gratuitamente a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida asistencia a bordo del tren y en el momento de embarcar en un tren y desembarcar de él”*.

⁹ El servicio de atención permanente se presta en determinadas estaciones en las que hay medios para una asistencia continuada a lo largo de todo el horario de apertura comercial de la estación. El servicio puntual requiere un preaviso mayor (12 horas frente a los 30 minutos o 3 horas, en función de la estación, del caso de atención permanente) dado que un asistente debe acudir a la estación para realizar la asistencia.

¹⁰ Las tarifas de la asistencia a PMR se aplican a los pasajeros equivalentes subidos y bajados, ponderándose con un factor de 1 los nacionales e internacionales, 0,39093 los interurbanos y 0,00029 los urbanos.

¹¹ En el caso de las estaciones con servicio puntual la tarifa incluye la subida o bajada del viajero al tren y, si fuera necesario, el acomodo en su plaza con el anclaje y desanclaje de silla de ruedas en el lugar establecido para tal efecto.

y el horario en que se produce¹². El artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario no establece preferencia alguna sobre la unidad de facturación de los servicios básicos, complementarios o auxiliares siempre y cuando estén orientados a los costes más en su caso un beneficio razonable.

De acuerdo con los últimos datos disponibles de 2019, las estaciones donde ADIF AV presta el servicio de asistencia permanente contaron con casi 60 millones de viajeros subidos y bajados, lo que supondría un coste total del servicio PMR de en torno a 16,5 millones de euros. Con la información disponible no es posible alcanzar conclusiones sobre la adecuación de los precios propuestos a lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario. ADIF AV no ha aportado información sobre la definición del servicio y el alcance de la prestación de los servicios de atención a PMR, el número de viajeros y asistencias realizadas, los costes de su prestación, incluyendo los comunes a todas las asistencias (*call center*, unidad de coordinación) y propios de las asistencias, las hipótesis realizadas para la determinación de la tarifa o la forma de facturación prevista (con o sin regularización).

Además, como se ha señalado, ADIF también presta el servicio de asistencia a PMR en estaciones en las que se prestan servicios incluidos en el contrato de servicio público suscrito con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana¹³. Los gestores no han aportado información sobre si la provisión del servicio es conjunto para toda la red o bien se segmenta, diferenciando aquellas estaciones con servicios exclusivamente comerciales del resto.

La información anterior es necesaria para evaluar si las tarifas de los servicios de asistencia a PMR son coherentes con lo establecido en el artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario.

Finalmente, la experiencia en el sector aeroportuario muestra que la prestación de los servicios de asistencia a PMR puede ser crítica para la operación de las empresas ferroviarias, siendo relevante no solo su coste sino también su nivel de calidad y en particular la puntualidad. ADIF AV subrogó el contrato que RENFE tenía suscrito para la prestación de los servicios de asistencia a PMR. Sin embargo, una vez concluida esta situación transitoria, ADIF AV deberá licitar nuevamente este servicio. Se considera deseable que, para alcanzar un diseño adecuado de los pliegos, se incluya, entre otros aspectos, el nivel de calidad del servicio y las penalizaciones asociadas, y que ADIF AV se coordine, en línea con lo señalado anteriormente, con las empresas ferroviarias.

¹² Declaración sobre la Red de Rete Ferroviaria Italiana, página 172.

<https://www.rfi.it/content/dam/rfi/offerta/offertaaccessorete/Network%20Statement%202021-july20.pdf>

¹³ https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/contrato_2018-2027dic18.pdf

En definitiva, ADIF AV debe coordinarse con las empresas ferroviarias para definir las condiciones de prestación de los servicios para los viajeros que se presten en las estaciones, y en particular en las condiciones de los contratos que se liciten y finalmente se suscriban. A estos efectos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 20.2 de la Ley del Sector Ferroviario, la CNMC *“velará por la efectiva coordinación prevista en este apartado pudiendo participar como observadora en las reuniones de coordinación que se celebrarán al menos una vez al año”*.

En el marco de la próxima revisión de la Declaración sobre la Red, ADIF AV ha de completar la información que ofrece relativa a los servicios de atención preferente a clientes en salas dedicadas y de asistencia a PMR de acuerdo con lo señalado anteriormente.

IV. ACUERDOS MARCO DE CAPACIDAD

El 30 de marzo de 2021, ADIF AV comunicó a la CNMC la Resolución de su Presidenta por la que se modifica el acuerdo marco suscrito con la empresa Ouigo España, S.A.U. (en adelante, OUIGO). De acuerdo con este escrito, el 9 de junio de 2020 OUIGO solicitó modificar el Anexo 2 del Acuerdo Marco, donde se especifica la capacidad adjudicada durante los 10 años de su vigencia. Posteriormente, el 3 de febrero de 2021, esta empresa modificó la solicitud anterior a la vista de la evolución de los trabajos técnicos para la modificación del material rodante.

La modificación de los acuerdos marco se encuentra explícitamente prevista en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria (en adelante, RE 2016/545). Igualmente, la cláusula 7ª de los propios acuerdos marco aprobados por esta Comisión mediante Resoluciones de 6 de abril y 6 mayo de 2020¹⁴, prevé la modificación de los acuerdos marco, entre otros motivos, a petición de una de las partes y aceptada por la otra.

Como se señalaba en el Acuerdo de 19 de noviembre de 2020, la *“necesidad de preservar la transparencia en la disponibilidad de capacidad en la red gestionada por el administrador de la infraestructura implica que, de acuerdo con lo previsto en el RE 2016/545, todos los operadores le informen con diligencia sobre las modificaciones en su utilización por causas ajenas a su voluntad, recurriendo así*

¹⁴ Ver Resoluciones de 6 de abril de 2020 sobre el acuerdo marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad e Intermodalidad del Levante, S.A. y Rielsfera S.A.U., así como la Resoluciones de 6 de mayo de 2020 sobre el acuerdo marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad e Intermodalidad del Levante, S.A. y Rielsfera S.A.U.,

a invocar la existencia de fuerza mayor solo cuando se encuentre *suficientemente motivada*". En este sentido, se considera muy positiva la actualización de la capacidad marco disponible que permite la modificación del acuerdo marco con OUIGO, y que, de conformidad con el artículo 3.4 del RE 2016/545, ADIF AV deberá realizar en el plazo de 3 meses.

A este respecto, el artículo 11.1 del RE 2016/545 establece que el *“administrador de infraestructuras reexaminará periódicamente el acuerdo marco con los candidatos a fin de evaluar la capacidad marco. Los candidatos informarán sin demora al administrador de infraestructuras de cualquier intención permanente de no utilizar la totalidad o parte de la capacidad marco”*. En su epígrafe 5 también se señala que cuando *“una de las partes en el acuerdo no utilice total o parcialmente la capacidad marco durante un período de más de un mes (...), el administrador de infraestructuras reducirá la capacidad adjudicada a esa parte para el período en curso de confección de los horarios de servicio, salvo si la parte interesada no ha utilizado la capacidad por causas independientes de su voluntad. El administrador de infraestructuras podrá reducir la capacidad marco adjudicada a esa parte en el período posterior al período en curso de confección de los horarios de servicio”*.

En definitiva, el RE 2016/545 impone a los administradores de infraestructuras la actualización de la declaración de capacidad marco con el objetivo de que la capacidad no utilizada pueda ponerse a disposición de terceros. Con este fin, es necesario que los administradores de infraestructuras examinen con los operadores su cumplimiento y que estos últimos comuniquen con diligencia cualquier modificación prevista en su utilización.

V. RECOMENDACIONES

Primera.- Esta Sala valora positivamente las actualizaciones que está realizando ADIF AV en las condiciones de acceso a los servicios ferroviarios para adaptarlos a la situación derivada de la liberalización de los servicios ferroviarios. La mejora del sistema de facturación del servicio de suministro de corriente de tracción, acercándolo al consumo real es relevante, dada su importancia para los costes de las empresas ferroviarias. La valoración, introducida en la actualización remitida, de la energía devuelta a la red incentivará la mejora en la eficiencia del material rodante de las empresas ferroviarias.

Igualmente, la adecuación de la prestación de los servicios en las estaciones, dando cabida a los nuevos entrantes, es esencial para que puedan diferenciar su oferta comercial a través de la experiencia del viajero. Con este objetivo, ADIF AV debe establecer los mecanismos necesarios para coordinarse con las empresas ferroviarias en la definición de las condiciones de prestación de los servicios en las estaciones. A este respecto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 20.2 de la Ley del Sector Ferroviario, la CNMC *“velará por la efectiva coordinación prevista en este apartado pudiendo participar como observadora en las reuniones de coordinación que se celebrarán al menos una vez al año”*.

Segunda.- En el marco de la próxima revisión de la Declaración sobre la Red, ADIF AV ha de completar la información que ofrece en relación con: i) la metodología y datos subyacentes para la estimación de las ratios de energía consumida por los trenes en el caso de las líneas de corriente alterna, tanto en el caso de unidades con freno regenerativo (ratio rr), como en el resto (ratio rs); ii) la valoración de los costes para el cálculo de los arrendamientos en estaciones para las salas VIP; y, iii) la características e información señaladas en el epígrafe C del apartado III.2 anterior, relativo a la asistencia de PMR.

Tercera.- La modificación del Acuerdo Marco suscrito entre ADIF AV y OUIGO permitirá que se actualice la oferta de capacidad marco, ajustándose a las perspectivas reales de su uso. En esta línea, se insta a los administradores de infraestructuras a examinar regularmente el cumplimiento del resto de Acuerdos Marco firmados con otras empresas ferroviarios, con el fin de mantener actualizada la declaración de capacidad marco y que de esta forma la capacidad no utilizada pueda ponerse a disposición de terceros.