

RESOLUCIÓN SOBRE LA SOLICITUD DE MEDIDAS PROVISIONALES DE OUIGO ESPAÑA, S.A.U EN EL MARCO DEL EXPEDIENTE RELATIVO A LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO DE LOS NUEVOS SERVICIOS FERROVIARIOS COINCIDENTES CON SERVICIOS SUJETOS A OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO

(STP/DTSP/027/23)

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Xabier Ormaetxea Garai

Consejeros

D.^a Pilar Sánchez Núñez

D. Josep Maria Salas Prat

Secretario

D. Miguel Bordiu Garcia-Ovies

En Madrid, a 14 de septiembre de 2023

Vista la solicitud de medidas cautelares formulada el 28 de julio de 2023 por Ouiigo España, S.A.U., en el procedimiento con número de referencia STP/DTSP/027/23, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), con la composición indicada, adopta la presente resolución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 21 de mayo de 2023 se recibió en el registro electrónico de esta Comisión un escrito de Ouiigo España, S.A.U. (en adelante, OUIGO) comunicando un nuevo servicio ferroviario entre Madrid-Segovia-Valladolid con

dos frecuencias por sentido al día, prolongando sus servicios actuales en la ruta Alicante – Madrid, a partir del horario de servicio 2023/2024.

El 8 de junio de 2023, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, MITMA) presentó la solicitud de la prueba de equilibrio económico de este nuevo servicio ferroviario. El 22 de junio de 2023 se acordó el inicio del procedimiento del expediente de referencia.

SEGUNDO.- El 28 de julio de 2023, OUIGO remitió un nuevo escrito indicando que el administrador de infraestructuras le ha comunicado que no puede adjudicar capacidad, siquiera provisionalmente, en el trayecto Madrid-Segovia-Valladolid hasta que esta Comisión no concluya la prueba de equilibrio económico. Por ello, solicita que la *“CNMC adopte las medidas necesarias para que ADIF-AV pueda continuar con el procedimiento de adjudicación de la capacidad también para la Línea Madrid-Segovia-Valladolid, mientras este Supervisor adopta una decisión definitiva [sobre la prueba de equilibrio económico en curso]”*.

TERCERO.- El 31 de julio se dio traslado a los interesados de la solicitud de medidas provisionales de OUIGO, habiéndose recibido alegaciones del MITMA el 1 de septiembre, de Renfe Viajeros, S.M.E., S.A (en adelante, RENFE Viajeros) el 5 de septiembre y de la Entidad Pública Empresarial Adif Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) el 8 de septiembre.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. El artículo 11.1.d) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC) establece que esta Comisión determinará *“si está en peligro el equilibrio económico de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes”*.
2. El artículo 59.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario) establece que *“[e]l derecho a recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra podrá limitarse cuando un servicio con obligaciones de servicio público cubra el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de aquel derecho ponga en peligro el equilibrio económico del servicio con obligaciones de servicio público y así lo acuerde la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”*.

3. Por otra parte, la facultad de dictar medidas provisionales está recogida en el artículo 56 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), norma por la cual se rige esta Comisión en el ejercicio de las funciones públicas que la LCNMC le atribuye para la resolución del procedimiento de referencia.
4. Así, de conformidad con este artículo, *“iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolver, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte y de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad”*.
5. La CNMC resulta, por consiguiente, competente para pronunciarse tanto sobre las cuestiones objeto del presente procedimiento como para dictar las mencionadas medidas provisionales. Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria es el órgano competente para dictar las mencionadas medidas provisionales, de conformidad con los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y los artículos 8.2.e) y 14 del Estatuto Orgánico de la CNMC.

II. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE MEDIDAS PROVISIONALES

Primero. Solicitud de OUIGO

6. Según OUIGO, ADIF AV no ha analizado su solicitud de capacidad para la línea Madrid-Segovia-Valladolid porque entiende que no debe hacerlo mientras no exista un pronunciamiento de esta Comisión sobre la solicitud de prueba de equilibrio económico realizada por el MITMA. OUIGO señala que precisa conocer con la máxima antelación posible los servicios que va a poder explotar durante el horario de servicio 2023-2024 para planificar los recursos necesarios, como los maquinistas y resto de tripulación de los trenes, así como para organizar el evento de inauguración como elemento esencial de la política comercial o aprobar los presupuestos del año 2024 con la menor incertidumbre posible.
7. Por último, según esta empresa, no existiría perjuicio alguno en que ADIF AV analizara la petición de capacidad y, en su caso, la adjudicara condicionando la efectiva prestación del servicio al resultado definitivo de la prueba de equilibrio económico.

Segundo. Requisitos necesarios para la adopción de medidas provisionales

8. De conformidad con el artículo 56.1 de la LPAC, el órgano competente para resolver el procedimiento podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas cuando ello sea necesario para *“asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello”*. Según el apartado 4 del mismo precepto, *“no se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes”*.
9. La doctrina y la jurisprudencia han sistematizado los presupuestos necesarios para obtener la tutela provisional:
 - La existencia de apariencia de buen derecho (“*fumus boni iuris*”) o de elementos de juicio suficientes para adoptar la medida.
 - Previsión razonable de la necesidad y urgencia de la medida (“*periculum in mora*”) para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer.
 - La inexistencia de perjuicios de difícil o imposible reparación para los interesados o de efectos que impliquen violación de derechos amparados por las leyes.
 - Es necesario que la medida a adoptar sea proporcional e idónea en la ponderación que hace la Administración entre el interés público que trata de satisfacer la actuación administrativa y los posibles perjuicios que se irroguen a los afectados por la misma.

A. Apariencia de buen derecho

10. En primer lugar, y por lo que respecta a la verosimilitud o apariencia de que el Derecho asiste al solicitante de la medida provisional, procede llevar a cabo un ejercicio de predicción sobre la pretensión de fondo que permita, a los meros fines de la tutela cautelar, una valoración sobre la solidez de los fundamentos jurídicos de la solicitud: (i) en un marco de provisionalidad y (ii) sin prejuzgar lo que en su día sea aprobado en la resolución final, en línea con lo señalado reiteradamente por el Tribunal Supremo.

11. El 16 de julio de 2020, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento 2018/1795¹, la CNMC aprobó la Resolución por la que se aprueban los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de equilibrio económico ante un nuevo servicio de transporte ferroviario de viajeros (en adelante, la Metodología)². El punto IV.6) de la Metodología señala que la CNMC debe valorar si los nuevos servicios ferroviarios tienen un efecto negativo sustancial, bien en la rentabilidad obtenida por la empresa ferroviaria que explote el contrato de servicio público³, bien en el coste neto para la autoridad competente adjudicadora del contrato de servicio público. Este análisis debe valorarse considerando el contrato de servicio público en su integridad. Asimismo, a la hora de analizar el efecto acumulado de los nuevos servicios ferroviarios en el equilibrio económico del contrato de servicio público, *“únicamente procede considerar el efecto acumulado de los servicios sobre los que esta Comisión ha practicado prueba de equilibrio económico con resultado positivo”*⁴.
12. La Metodología establece que se *“considerará que la prestación del nuevo servicio de viajeros por ferrocarril no tiene un impacto negativo sustancial sobre la rentabilidad de los servicios prestados en ejecución del contrato de servicio público, cuando la variación del beneficio sea igual o menor al 1% de los ingresos anteriores a la entrada del nuevo servicio”*.
13. Pues bien, de acuerdo con la información recabada en el marco del presente expediente de equilibrio económico, debe concluirse que existe apariencia de buen derecho, ya que, en el peor de los escenarios, el impacto del nuevo servicio propuesto por OUIGO no superará el umbral establecido por la

¹ Reglamento de Ejecución 2018/1795 por el que se establecen el procedimiento y los criterios para la aplicación de la prueba de equilibrio económico con arreglo al artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

² https://www.cnmc.es/sites/default/files/3058981_0.pdf

³ Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal Renfe Viajeros S.A., para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027.

⁴ Tal como aclaró la Resolución de 22 de diciembre de 2022 por la que se aprueba la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Intermodalidad de Levante S.A. (<https://www.cnmc.es/sites/default/files/4484582.pdf>).

Metodología⁵.

14. Esta Comisión deberá resolver, con independencia de la adopción de las presentes medidas provisionales, la solicitud de prueba de equilibrio económico, dado que el cálculo del impacto sobre el contrato de servicio público resultará relevante para posteriores pruebas de equilibrio económico. Por tanto, no se prejuzga aquí el resultado de la resolución final, más allá de una valoración provisional de la razonabilidad y apariencia de buen derecho de la solicitud de OUIGO.

B. Necesidad y urgencia de la medida

15. El artículo 7.2 de la 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 (en adelante, Orden de Capacidad) regula el procedimiento ordinario de adjudicación de capacidad para el horario de servicio:
 - El horario de servicio se fijará una vez al año y entrará en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre.
 - El plazo de presentación de solicitudes finaliza seis meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio.
 - El proyecto de horario de servicio, en el que los administradores de infraestructuras han adjudicado de forma provisional la capacidad a las diferentes solicitudes, debe comunicarse a las empresas ferroviarias y demás candidatos como mínimo cuatro meses antes de su entrada en vigor.
 - El plazo de alegaciones por parte de los candidatos debe ser de al menos un mes a contar desde la comunicación del proyecto de horario de servicio.
 - La aprobación del horario de servicio y la adjudicación definitiva de la capacidad se producirá dos meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio.
 - En el caso de los tráficos internacionales, el plazo de presentación de solicitudes finaliza ocho meses antes de la entrada en vigor del horario

⁵ Incluso acumulando el impacto (del 0,003% de los ingresos del contrato) calculado en la Resolución de 22 de diciembre de 2022, que resolvió la única prueba de equilibrio económico realizada hasta la fecha.

de servicio, habilitándose a los administradores de infraestructuras para que establezcan unos plazos diferentes en la declaración sobre la red.

16. El artículo 11 establece los criterios generales que deben regir la actuación del administrador para la adjudicación de capacidad. En primer lugar, cuando haya capacidad disponible para todos los candidatos, el administrador debe adjudicarla. En caso de solicitudes incompatibles para una misma franja horaria, el administrador debe intentar coordinarlas, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 8, pudiendo proponer ajustes razonables a los candidatos y estando estos facultados para aceptar o rechazar la propuesta en el plazo máximo de diez días hábiles desde que se les notifique.
17. Por último, el artículo 17.1 señala que, cuando tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados no sea posible atender las solicitudes de capacidad, el administrador declarará la parte de la infraestructura afectada como congestionada. En este caso, el artículo 11.c) de la misma Orden establece, por orden descendente, las siguientes prioridades de adjudicación:
 - “1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.*
 - 2. Los servicios declarados de interés público.*
 - 3. Los servicios internacionales.*
 - 4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.*
 - 5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.*
 - 6. La eficiencia del sistema”.*
18. Pues bien, dados los beneficios para la colectividad de contar con más servicios ferroviarios entre Madrid, Segovia y Valladolid, prestados además en competencia entre dos operadores, con el objetivo de que pudieran empezar a prestarse lo antes posible (en el horario de servicio 2023-2024), la solicitud de OUIGO debe ser considerada por el gestor de infraestructuras en el procedimiento de adjudicación. A falta de la medida cautelar, los surcos para el horario de servicio se adjudicarían definitivamente sin consideración de los surcos solicitados por OUIGO para el horario 2023-2024, lo cual dificultaría la incorporación de los nuevos servicios hasta el siguiente horario de servicio 2024-2025, privando a los viajeros de las ventajas de contar con ellos durante varios meses (de mayo de 2024 a diciembre de 2024).
19. Así, en caso de haber capacidad disponible para los nuevos servicios que ha solicitado, OUIGO requiere conocerlo para, asumiendo el riesgo del resultado final de la prueba de equilibrio económico, comenzar el procedimiento para

obtener las autorizaciones de su material rodante en la línea Madrid-Segovia-Valladolid, certificar a sus maquinistas y demás personal, y planificar el lanzamiento comercial de los nuevos servicios. Y en caso de no haber capacidad suficiente para acomodar todos los servicios solicitados por los operadores (OUIGO y RENFE Viajeros), ADIF AV debe proceder a la coordinación de las solicitudes y, en su caso, priorizarlas, según lo establecido en la Orden de Capacidad.

20. ADIF AV debe, por tanto, analizar y considerar la solicitud de OUIGO en el procedimiento de adjudicación de capacidad antes de aprobar la adjudicación definitiva, lo cual debe suceder dos meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio, esto es, el próximo 10 de octubre.

C. Inexistencia de perjuicio

21. La medida provisional que se acuerda por medio de la presente resolución no viola derechos amparados por las leyes ni ocasiona perjuicios de difícil o imposible reparación (artículo 56.3 de la LPAC).
22. Las medidas provisionales sólo pretenden que ADIF AV considere la solicitud de capacidad de OUIGO en el marco del procedimiento de adjudicación de capacidad anual de forma que, si finalmente el servicio propuesto supera la prueba de equilibrio económico, los servicios Madrid-Segovia-Valladolid puedan prestarse por OUIGO sin demora.
23. Estos beneficios potenciales se deben contraponer a los potenciales perjuicios que pudiera causar la adopción de la medida cautelar. Pues bien, no hay perjuicio en la medida en que la adjudicación de surcos no conlleva el inicio de la prestación efectiva de los nuevos servicios por OUIGO puesto que en todo caso es necesaria la resolución previa, y positiva, de la CNMC sobre la prueba de equilibrio económico. Así, la propia OUIGO acepta, como no puede ser de otra manera, *“condicionar la adjudicación definitiva de esta última capacidad de infraestructura a (a) el análisis definitivo realizado por esta CNMC en el marco de la prueba de equilibrio económico que concluya con la compatibilidad de los surcos proyectados con las obligaciones de servicio público actualmente vigentes; y (b) la aceptación, por Ouigo, de las condiciones que esta CNMC pueda imponer para la prestación de servicios en la Línea Madrid-Segovia-Valladolid como consecuencia de la prueba de equilibrio económico del Contrato de OSP llevada a cabo”*.
24. Por otro lado, los costes derivados de la reorganización de los surcos, caso de que la prueba de equilibrio económico resultara negativa, serían limitados, además de ser muy improbable que se pudieran producir puesto que, como ya

se ha dicho (párrafo 13), “en el peor de los escenarios, el impacto del nuevo servicio propuesto por OUIGO no superará el umbral establecido por la Metodología”.

D. Proporcionalidad de la medida

25. La medida provisional propuesta resulta idónea y plenamente respetuosa con el principio de proporcionalidad, habiéndose llevado a cabo la necesaria ponderación entre el interés público que trata de satisfacer la actuación administrativa y los posibles perjuicios que se podría irrogar a los afectados por la misma⁶.
26. En este sentido, la ponderación de todos los intereses implicados conduce a considerar proporcionado y ajustado a Derecho requerir a ADIF AV para que analice la solicitud de capacidad de OUIGO en la línea Madrid-Segovia-Valladolid y, antes de la adjudicación definitiva de capacidad, le comunique que hay capacidad disponible para atender a su solicitud o, por el contrario, inicie el procedimiento de coordinación previsto en los artículos 8 y 11 de la Orden de Capacidad. Estos trámites deberán concluirse antes de la adjudicación definitiva de la capacidad el 10 de octubre, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la señalada Orden.

Resumen y contestación a las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia

27. En sus alegaciones, el MITMA se muestra a favor de conceder las medidas provisionales para evitar un perjuicio innecesario a un operador ferroviario, siempre y cuando la asignación de capacidad siga las reglas establecidas en la Orden de Capacidad y, tal y como indica la propia OUIGO en su solicitud, la prestación de los servicios ferroviarios quede supeditada a la efectiva conclusión favorable del procedimiento de prueba de equilibrio económico.
28. RENFE Viajeros alega que OUIGO no ha comunicado el nuevo servicio ferroviario con la antelación de 18 meses respecto al inicio del horario de servicio 2023-2024, de acuerdo con el artículo 59.7 de la Ley del Sector Ferroviario, por lo que no cabría adoptar las medidas provisionales que solicita. También considera que la conclusión de la prueba de equilibrio económico es un requisito para la adjudicación de la capacidad al nuevo servicio dado que no existe en la regulación vigente la adjudicación de capacidad “condicionada”.

⁶ Véase, entre otras, la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de julio de 2011, recurso de casación núm. 3028/2009.

Además, considera que, en todo caso, OUIGO debería haber ofrecido una caución suficiente para responder de los daños y perjuicios que la adopción de la medida solicitada pudiera causar. Finalmente, considera que se ha producido una desaparición sobrevenida del objeto de la solicitud, por haber pasado la fecha para la adjudicación provisional de capacidad.

29. ADIF AV alega que para garantizar la seguridad jurídica de las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que prestan los servicios sujetos a obligaciones de servicio público, el resultado de la prueba de equilibrio económico debe ser previa a la adjudicación de capacidad. OUIGO no ha cumplido con el plazo previo de comunicación del servicio y la CNMC no se ha podido pronunciar de acuerdo con los plazos previstos en el Reglamento 2018/1795, y por eso tampoco ha tramitado el gestor la solicitud de capacidad. Según ADIF AV, no sería eficiente que se adjudicara capacidad a una petición que no puede considerarse firme hasta que así lo dictamine la CNMC.
30. En relación con la antelación con que debía haber solicitado OUIGO los nuevos servicios, es necesario señalar que dicho plazo pretende asegurar un tiempo suficiente al regulador pueda que éste pueda realizar la prueba de equilibrio económico. Por otra parte, de acuerdo con el artículo 59.7 de la Ley del Sector Ferroviario, el derecho a recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra únicamente puede limitarse cuando el nuevo servicio ferroviario propuesto coincidente con un servicio sujeto a obligaciones de servicio público *“ponga en peligro el equilibrio económico del servicio con obligaciones de servicio público y así lo acuerde la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”*. Por tanto, el derecho de acceso no puede denegarse solo por haberse presentado la solicitud con menos antelación respecto del previsto inicio del servicio, por un lado, y, por el otro, esta Comisión, por entender que la incorporación de nuevos servicios ferroviarios va en beneficio de todos, trata de resolver lo antes posible recortando plazos⁷.
31. Por otra parte, la seguridad jurídica de las partes en el contrato de servicio público se garantiza mediante la realización de la prueba de equilibrio económico por esta Comisión, no por los plazos de comunicación previa de los nuevos servicios ferroviarios.
32. Sobre la desaparición sobrevenida del objeto de la solicitud, debe señalarse que OUIGO no vinculaba su solicitud al trámite de adjudicación provisional de

⁷ Así lo hizo en la ocasión anterior; la que dio lugar a la Resolución de 22 de diciembre de 2022.

capacidad, sino que en su *petitum* solicitaba que ADIF AV “**continúe sin demora** con el procedimiento de adjudicación de capacidad para la Línea Madrid-Segovia-Valladolid conjuntamente con el resto de surcos solicitados por Ouigo” (resaltado añadido). OUIGO solicitó capacidad en la línea Madrid-Segovia-Valladolid dentro del plazo previsto en el artículo 7 de la Orden de Capacidad y ADIF AV no la tramitó a la espera de la resolución de la prueba de equilibrio económico de esta Comisión. Resulta claro que hasta la adjudicación definitiva de la capacidad es posible tramitar la solicitud de capacidad de esta empresa ferroviaria.

33. Por otro lado, el resultado de la prueba de equilibrio económico condiciona la prestación efectiva de los servicios. De esta forma, OUIGO asume los riesgos de cualquier actuación que pueda realizar sin conocer el resultado de la prueba de equilibrio económico. Ni RENFE Viajeros ni el MITMA sufrirían perjuicios económicos si los servicios de OUIGO no se llegaran a prestar de forma efectiva, por lo que no cabe solicitar a OUIGO caución alguna. Descartados los perjuicios derivados de la prestación efectiva del servicio antes de la conclusión de la prueba de equilibrio económico por esta Comisión, es claro que los beneficios para los usuarios de la entrada de competencia en la línea Madrid-Segovia-Valladolid superan los costes para el gestor de una reprogramación, en el caso, muy improbable, de que fuera necesaria.
34. En el marco de la prueba de equilibrio económico se requirió a ADIF AV su valoración sobre la viabilidad técnica de los surcos solicitados por OUIGO. En su contestación de 14 de julio de 2023, ADIF AV señaló los conflictos de la capacidad solicitada por OUIGO con la capacidad para servicios sujetos a obligaciones de servicio, público por lo que la “*petición estaría abocada al proceso de coordinación*”. De forma que las alegaciones sobre la eficiencia del procedimiento resultan en cierto modo circulares dado que, si por problemas de capacidad los servicios solicitados por OUIGO no acabaran prestándose, la prueba de equilibrio económico carecería de sentido, lo que iría también en contra del principio mencionado por ADIF AV de economía administrativa.

En atención a lo recogido en los anteriores Antecedentes de Hecho y Fundamentos de Derecho, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

RESUELVE

ÚNICO.- Estimar la solicitud de medidas provisionales formulada por Ouigo España, S.A.U., y requerir a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad para que tramite la solicitud de capacidad de Ouigo España, S.A.U. en la línea Madrid-Segovia-Valladolid y proceda, en su caso, a su adjudicación antes del 10 de octubre de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la señalada 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.

La prestación efectiva de los servicios comunicados por Ouigo España, S.A.U. el pasado 21 de mayo de 2023 queda condicionada en todo caso al resultado de la prueba de equilibrio económico objeto del expediente de referencia.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Transportes y Sector Postal y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.