

NOTA DE PRENSA

La CNMC analiza la separación de costes entre el AVE y los servicios de cercanías y regionales de Renfe

- Renfe separa correctamente los ingresos y gastos de los servicios públicos (cercanías y regionales) y los servicios comerciales (AVE y larga distancia).
- La Ley del Sector Ferroviario exige esta separación de cuentas para evitar subvenciones cruzadas entre los servicios públicos y los comerciales.
- Renfe deberá aportar información anual a la CNMC sobre sus cuentas para comprobar que mantiene la separación de costes.
- Los competidores de Renfe deberán poder ofrecer servicios combinados de cercanías con los trayectos de AVE y media distancia.

Madrid, 4 de agosto de 2021.- La CNMC ha publicado la Resolución sobre la verificación de la obligación de separación contable de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público prestados por Renfe ([STP/DTSP/032/21](#)).

En la Resolución, la CNMC analiza el modelo de costes de Renfe y confirma que el operador ferroviario separa correctamente los ingresos y gastos de los servicios públicos (cercanías y regionales) y los servicios comerciales (AVE y larga distancia).

Separación entre servicios públicos y comerciales

La Ley del Sector Ferroviario impone la separación contable entre los ingresos y gastos de los servicios públicos y los servicios comerciales. La CNMC debe asegurar que no haya subvenciones cruzadas de unos servicios a otros, de forma que no se distorsione la competencia de los servicios de alta velocidad, recientemente liberalizados.

Para ello, Renfe tiene la obligación de aportar a la CNMC información anual sobre sus cuentas durante los próximos ejercicios y las modificaciones del modelo de contabilidad de costes, en el caso de que se produzcan.

En concreto, en 2019, los servicios públicos ferroviarios (cercanías y regionales) supusieron para Renfe unos ingresos de 2.066 millones de euros, de los que 1.205 millones procedieron de subvenciones. Además, estos servicios generaron dos terceras partes del total de ingresos del sector de transporte de viajeros por ferrocarril (3.500 millones de euros).

Plazas en trenes comerciales

El contrato entre Renfe y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) permite que, en algunos trayectos en los que coinciden los servicios públicos con los comerciales, algunas plazas de estos trenes (comerciales) se

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

reserven para servicios públicos con las mismas tarifas. Este modelo, conocido como “trenes sinergizados”, permite aprovechar y ocupar las plazas de los trenes y reduce los costes.

Sin embargo, desde que se han liberalizado los servicios de transporte de viajeros, este modelo puede suponer una ventaja competitiva para Renfe si hace un uso excesivo y estratégico de las plazas reservadas para los servicios públicos.

Así, en un escenario de baja ocupación de los trenes comerciales, Renfe podría incrementar la proporción de plazas reservadas para servicios públicos e incrementar la rentabilidad del servicio comercial, dado que una parte sustancial del coste del tren sería compensado mediante subvenciones.

Por ello, la CNMC ha impuesto obligaciones de información a Renfe para supervisar adecuadamente estos servicios.

Billetes combinados

Por otra parte, Renfe cuenta con un sistema de billetes combinados para los viajeros de sus servicios comerciales de AVE y larga distancia, que incluye gratuitamente un billete de Cercanías en origen y destino. El operador ferroviario, por tanto, asume los costes de los viajeros para llegar a la estación, por lo que los billetes combinados pueden incrementar la demanda del ferrocarril.

Para asegurar que esta posibilidad no suponga una ventaja para Renfe, tal y como señaló la CNMC en el “Estudio sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril” ([E/CNMC/004/19](#)), los competidores deben tener la posibilidad de ofrecer también estos billetes combinados en condiciones no discriminatorias.

Liberalización de los servicios públicos ferroviarios

Desde el 3 de diciembre de 2019, que entraron en vigor las modificaciones del Reglamento 1370/2007, los servicios públicos ferroviarios deben licitarse competitivamente. Sin embargo, el artículo 8 del Reglamento establece un régimen transitorio que permite la adjudicación directa de estos contratos hasta el 25 de diciembre de 2023.

La experiencia internacional muestra los beneficios que conlleva la competencia en la prestación de los servicios públicos (más calidad para los usuarios y reducción de costes para las Administraciones Públicas) ([E/CNMC/004/19](#)).

Estas licitaciones son complejas y largas, por lo que deben planificarse con antelación. En consecuencia, la CNMC debería ser consultada en el diseño de los pliegos para asegurar que sean lo más pro-competitivos posible.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

Contrato entre Renfe y el Ministerio de Transportes

Renfe ha firmado un contrato con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) entre 2018 y 2027, con la opción de prorrogarse por 5 años adicionales. Este prevé la licitación de en torno al 3% de su facturación a partir del 1 de enero de 2026.

La CNMC señala que existen múltiples opciones que se encuentran por debajo de este umbral, por lo que todas las instituciones y agentes involucrados, incluida la Comisión, deberían participar en su diseño. El proceso debe utilizarse para ganar experiencia en el proceso de liberalización de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público (OSP).

Finalmente, y de acuerdo con lo establecido por el Reglamento 1370/2007, debe reclamarse que todas las autoridades competentes suscriban contratos de servicio público, en particular, para evitar situaciones excepcionales como la existente en Cataluña con la prestación de los servicios que son titularidad de la Generalitat. En esta Comunidad Autónoma, Renfe presta los servicios de cercanías en el núcleo de Barcelona y los de media distancia sobre la red convencional en Cataluña sin que un contrato de servicio público regule las condiciones y su financiación.

[\(STP/DTSP/032/21\)](#)