

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC analiza los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias**

- La norma propuesta está dirigida a adaptar la normativa española a lo dispuesto en la sentencia del TJUE sobre el sistema de incentivos en el sistema de cánones en las infraestructuras ferroviarias.
- La CNMC valora positivamente fijar un sistema de incentivos que fomente la eficiencia de los agentes y favorezca la competencia.
- Propone reforzar el papel de la CNMC en el proceso, especialmente en el actual contexto de liberalización del transporte de viajeros.

**Madrid, 13 de noviembre de 2014.-** La Comisión Nacional de Mercados y la Competencia (CNMC) ha publicado un informe sobre el proyecto de orden ministerial por el que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias. En el documento se analizan las implicaciones desde el punto de vista de la buena regulación económica y la competencia efectiva en los mercados.

Los cánones ferroviarios son las tasas que recibe el administrador de infraestructuras (Adif y Adif Alta Velocidad, en este caso) por parte de las empresas ferroviarias que utilicen la red de su titularidad. El desarrollo de un sistema de incentivos estaba previsto en la Ley del Sector Ferroviario de 2003, pero aún no se había desarrollado. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) declaró en 2013 que la normativa vigente en España era contraria a la Directiva Europea 2001/14/CE e instaba al Estado español al desarrollo de un sistema de incentivos de los cánones ferroviarios.

En su informe, la CNMC valora positivamente la iniciativa de introducir un sistema de incentivos (bonus/malus), que penaliza por las acciones que perturben el funcionamiento de la infraestructura ferroviaria y compensa a las entidades que las sufran, con el fin de lograr un funcionamiento más eficiente de las infraestructuras.

No obstante, también señala una serie de elementos que pueden contribuir a conseguir una mayor eficiencia y transparencia en el sistema que se plantea:

- En el caso del procedimiento de negociación previsto para fijar los parámetros del sistema de incentivos, la CNMC advierte de los posibles problemas que pueden existir desde el punto de vista de la competencia y de la consecución de objetivos. Así, considera que la CNMC debería tener más participación en el proceso.

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

- Además, considera que la ausencia de información verificable más allá de la que pueda ofrecer el operador incumbente, RENFE-Operadora, supone otro problema. Por ello, para favorecer un sistema de incentivos que promueva una gestión eficiente, debería reforzarse el papel del organismo regulador.
- En cuanto a los límites en el sistema de penalizaciones, la CNMC considera que podrían ser insuficientes e implicarían una asimetría a favor de Renfe. El sistema establece dos posibles fórmulas: un límite general, que acota la cantidad máxima de recursos total afectada por el sistema de incentivos al 1,5% de la cantidad recaudada en concepto de cánones ferroviarios por utilización de infraestructuras. Y un segundo límite, de carácter individual, del 10% de lo abonado en materia de cánones por utilización de infraestructura en ese mismo año para cada agente del mercado. En el caso de RENFE-Operadora siempre operaría para el límite global (1,5%), mucho menor que el límite aplicable al resto de operadores del mercado (10%).
- Por último, la CNMC advierte que la duración excesiva de los plazos y la falta de precisión sobre la fecha de implantación definitiva, introducen elementos de inseguridad que afectarán especialmente a los potenciales nuevos entrantes.

La CNMC recomienda reflexionar sobre el proceso de implantación del sistema, sobre todo en el actual contexto de liberalización de viajeros, con el objetivo de hacerlo coincidir con la fecha de apertura del mercado.