

RESOLUCIÓN DE SUPERVISIÓN DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS BONIFICACIONES A LOS CÁNONES FERROVIARIOS POR PARTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF ALTA VELOCIDAD

(CNS/DTSP/420/24)

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidenta

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Consejeros

D. Josep Maria Salas Prat

D. Carlos Aguilar Paredes

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 27 de junio de 2024

Visto el expediente relativo a la consulta planteada por Ouigo España, S.A.U, (en adelante, OUIGO) sobre la liquidación de las bonificaciones para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario de 2023, la Sala de Supervisión Regulatoria acuerda lo siguiente:

I. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA

1. El 22 de marzo de 2024 tuvo entrada en el registro de esta Comisión un escrito de OUIGO en el que plantea una consulta sobre la liquidación realizada por la Entidad Pública Empresarial Adif Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) de la bonificación a los cánones ferroviarios para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario prevista en el artículo 97.6.1º de la Ley 38/2015, de 29 de

septiembre, del sector ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario) correspondiente al ejercicio 2023.

2. En su escrito, OUIGO señala que el importe de la bonificación se habría calculado aplicando *“una fórmula de reparto que parte de la contribución conjunta de los operadores al incremento del tráfico”*, y que, al no disponer de la información del tráfico realizado por el resto de los operadores, no puede determinar si el cálculo de la bonificación ha tenido en cuenta su contribución real en la recaudación y en el tráfico, motivo por el que solicita a esta Comisión que proceda a hacer las comprobaciones necesarias.
3. El 22 de marzo de 2024 se requirió a ADIF AV para que aportara la liquidación de la citada bonificación de Intermodalidad del Levante, S.A. (IRYO) y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (RENFE), que se aportó el 4 de junio.
4. El objeto del presente acuerdo es analizar si la liquidación de la bonificación realizada por ADIF AV se adecúa al marco regulatorio.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

5. De conformidad con el artículo 11.1.i), esta Comisión supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario y, en particular, ejercerá entre sus funciones la de *“[v]elar por que los cánones y los precios privados establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto por el Derecho de la Unión Europea, la legislación del sector ferroviario y su normativa de desarrollo y por que no sean discriminatorios”*. Asimismo, el apartado 2.b) del mismo artículo establece que la CNMC supervisará y controlará las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias en relación con *“el sistema, la cuantía o estructura de cánones, tarifas y precios por la utilización de infraestructuras y servicios”*.
6. Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC resulta competente para adoptar esta resolución, en virtud de lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la Ley CNMC y 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. ANÁLISIS DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS BONIFICACIONES EFECTUADA POR ADIF

7. El artículo 97.6.1º de la Ley del Sector Ferroviario, en su redacción original, todavía aplicable en el ejercicio 2023¹, indica que la bonificación a las modalidades A y B del canon por utilización de líneas tiene como finalidad “*incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario (...)*”.
8. El porcentaje de bonificación (B) se aplica una vez el tráfico real registrado en el ejercicio (T), medido en trenes.km, supera el tráfico que los administradores consideran previsible o normal en el horario de servicio, conocido como tráfico de referencia (T_{ref}), y esta bonificación llega a su máximo (B_{obj}) cuando se alcanza el tráfico objetivo (T_{obj}) fijado por el administrador de acuerdo con las expectativas de crecimiento del tráfico. Los tráficos que superan el tráfico de referencia dan lugar a la aplicación progresiva de la bonificación, la cual es máxima a partir del punto en que el tráfico real alcanza el tráfico objetivo.

$$B = \begin{cases} 0 & \text{si } T < T_{ref} \\ B_{obj} \times \frac{(T - T_{ref})}{(T_{obj} - T_{ref})} & \text{si } T_{ref} < T < T_{obj} \\ B_{obj} & \text{si } T > T_{obj} \end{cases}$$

9. El tráfico bonificable ($T - T_{ref}$) se distribuye entre las distintas empresas (I_{EF}) según el peso del tráfico de cada empresa (T_{EF}) en el tráfico total registrado en el ejercicio según la siguiente fórmula: $I_{EF} = (T - T_{ref}) \times \frac{T_{EF}}{T}$. La cuantía objeto de bonificación de cada empresa ferroviaria (CB_{EF}) se calcula aplicado al canon abonado por cada una de ellas (C_{EF}) la proporción del tráfico bonificado respecto a su tráfico total ($CB_{EF} = C_{EF} \times \frac{I_{EF}}{T_{EF}}$).

¹ La [Resolución de 30 de noviembre de 2023 por la que se pone fin al conflicto interpuesto por Intermodalidad del Levante, S.A. y Ougo España, S.A.U. sobre la aplicación de la bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario del artículo 97.6.1º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario](#) concluyó que la Disposición Transitoria primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, que establece que hasta la aprobación y publicación del Reglamento de cánones seguirá siendo de aplicación “*el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta Ley*”, era aplicable a todos los elementos del sistema de cánones, incluyendo la determinación de las bonificaciones para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario.

10. Así, el importe bonificado correspondiente a cada empresa (B_{EF}) se determina aplicando el porcentaje de bonificación a la cuantía objeto de bonificación de cada una de ellas, es decir, $B_{EF} = B \times CB_{EF}$ ².
11. En la medida en que no hay un objetivo de tráfico por empresa, sino que el objetivo es conjunto para la línea, la bonificación prevista en el artículo 97.6.1º es muy similar a un descuento por volumen o "rappel", que se aplica una vez se alcanza cierto volumen, y que luego hay que repartir entre las empresas que han contribuido a alcanzarlo. El Acuerdo de esta Sala de 18 de enero de 2024³ señaló que, para *“asegurar el reparto equitativo de la bonificación entre las empresas ferroviarias, dicho reparto debe hacerse en función de la contribución de cada empresa a la recaudación total por cánones”* de forma que la bonificación sobre los cánones abonados sea el mismo, en proporción, para todas las empresas.
12. En el ejercicio 2023, la bonificación máxima para los servicios VL1 (servicios de larga distancia con origen o destino en Madrid) en líneas de alta velocidad era del 25% en el eje Madrid-Barcelona-Frontera francesa, del 35% en el Madrid-Andalucía y del 50% en el resto. Según la información aportada por ADIF AV, se ha alcanzado el tráfico objetivo, y por tanto, la bonificación máxima, en todos los corredores menos en las líneas Madrid-Valencia y Madrid-Córdoba/Málaga⁴.
13. El resultado de la liquidación ha sido el siguiente, siendo el porcentaje de bonificación por línea el mismo que se ha aplicado a cada empresa, sobre lo que se le ha recaudado por cánones:

² A pesar de esta complejidad, lo cierto es que, operando con las fórmulas del artículo 96.1º de la Ley del Sector Ferroviario, el descuento obtenido por cada empresa sobre sus pagos por cánones es el resultado de multiplicar la bonificación de cada línea, que depende del cumplimiento del tráfico objetivo, y la proporción de tráfico bonificable sobre el tráfico total.

$$\left(\frac{B_{EF}}{C_{EF}} = \frac{B \times CB_{EF}}{CB_{EF} \times \frac{T_{EF}}{I_{EF}}} = B \times \frac{T_{EF} \times \frac{(T - T_{ref})}{T}}{T_{EF}} = B \times \frac{(T - T_{ref})}{T} \right)$$

³ [Acuerdo por el que se emite informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios para 2024 de Adif y Adif Alta Velocidad.](#)

⁴ La bonificación en el corredor de Levante es superior a la del resto de corredores por aplicación de la [Resolución de esta Comisión de 10 de enero de 2023 sobre la propuesta de modificación del acuerdo marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad y Renfe Viajeros S.M.E, S.A, en relación con las cabeceras del corredor de Levante](#), que condicionó la modificación del acuerdo marco a que el tráfico de referencia de los servicios VL1 en las líneas Madrid-Valencia y Madrid-Alicante se situara en el nivel del tráfico de 2019.

Tabla 1. Recaudación por cánones bonificada en el ejercicio 2023, por línea y por empresa

% de bonificación sobre la recaudación por canon (modalidades A y B y adición)	
EJE 12-BARCELONA	
Línea 050	3,44%
EJE 13-LEVANTE	
Línea 040 Madrid-Valencia	17,70%
Línea 042 Albacete-Alicante	11,04%
EJE 14-SUR	
Línea 010 Madrid-Sevilla	4,07%
Línea 030 Córdoba-Málaga	1,08%

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de ADIF AV.

Por lo expuesto, esta Sala

RESUELVE

Único.- Que ADIF AV ha liquidado la bonificación prevista en el artículo 97.6.1º de la Ley del Sector Ferroviario, en función de la contribución de cada empresa a la recaudación por cánones correspondiente a las modalidades A y B, incluida la adición, del artículo 97 de la Ley del Sector Ferroviario.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Transportes y del 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.