

Expediente: STP/DTSP/077/18

Cítese la referencia en los escritos relacionados con este expediente.

Consulta pública relativa a los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de equilibrio económico de un contrato de servicio público ante un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros por ferrocarril (artículo 19 del Reglamento de Ejecución 869/2014)

PRIMERO.- ANTECEDENTES

El Reglamento de Ejecución 869/2014, de 11 de agosto, sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros (en adelante, RE 869/2014) establece normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la realización de las pruebas de objetivo principal y equilibrio económico por parte de los organismos reguladores.

Como parte del Tercer Paquete Ferroviario, los servicios de transporte internacional de viajeros se encuentran liberalizados desde el 1 de enero de 2010, de conformidad con la Directiva 2007/58/CE¹, incluyendo el derecho, por parte de los nuevos operadores, de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas a lo largo del trayecto internacional, incluso las situadas dentro de un mismo Estado (cabotaje). Dicha Directiva fue transpuesta al ordenamiento jurídico español a través de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías².

Sin embargo, la introducción de estos nuevos servicios puede tener implicaciones económicas sobre los contratos que rigen la prestación de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público (OSP). De hecho, la Disposición adicional cuarta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante, Ley 38/2015), de forma similar al artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE (en adelante, Directiva RECAST³), establece que “no se

¹ Directiva de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización

² La disposición adicional primera de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías transpuso el citado Tercer Paquete Ferroviario en lo que se refiere al transporte internacional de viajeros.

³ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

permitirá recoger y dejar viajeros en estaciones distintas a las de origen y destino cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (...) resuelva que con ello se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación del servicio público”.

Por otra parte, en diciembre de 2016 se aprobó la Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias (en adelante, Directiva 2016/2370). En el punto 6 de su artículo 1 se modifica el artículo 10 de la Directiva RECAST, estableciéndose el **derecho de acceso a la red ferroviaria** para cualquier servicio de transporte de viajeros, esto es, **liberalizando completamente el sector ferroviario** después de la apertura de los servicios de mercancías y del transporte internacional de viajeros.

Además, el artículo 11.4 de la Directiva RECAST, modificado por la Directiva 2016/2370, establece que la Comisión Europea adoptará a más tardar el 16 de diciembre de 2018 actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y criterios que deban seguirse para la aplicación del análisis anterior. De hecho, el pasado 20 de abril de 2018, se sometió a consulta pública el borrador del nuevo Reglamento de Ejecución relativo a la prueba de equilibrio económico⁴.

SEGUNDO.- HABILITACIÓN COMPETENCIAL

De acuerdo con el artículo 11.Uno.9 de la Ley 3/2013 de 4 de junio, de creación de la CNMC (LCNMC) corresponde a esta Comisión *“[d]eterminar, a requerimiento de los órganos competentes o de las partes interesadas, que se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes”.*

Por otra parte, en el artículo 19 del RE 869/2014 se establece que los *“organismos reguladores desarrollarán una metodología para las pruebas del objetivo principal y, en su caso, para la prueba de equilibrio económico en línea con lo dispuesto en el presente Reglamento. La metodología será clara, transparente, no discriminatoria y será publicada en el sitio web del organismo regulador”* (el subrayado es añadido).

⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-2106355_es

Por tanto, la CNMC está habilitada para elaborar y aprobar una metodología relativa a la prueba de equilibrio económico que las autoridades competentes y partes interesadas pueden solicitar a esta Comisión ante el inicio de un nuevo servicio internacional de viajeros.

TERCERO.- COMUNICACIÓN DE CONSULTA PÚBLICA

De acuerdo con lo anterior y al amparo de lo previsto en el citado artículo 11.Uno.9 de la LCNMC y en ejercicio de las competencias en el sector del transporte previstas en el artículo 25.1 de la LCNMC y 25 del Estatuto Orgánico de la CNMC (aprobado por el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto), se ha iniciado procedimiento con el objeto de establecer los principios y criterios metodológicos aplicables a la prueba de equilibrio económico de un contrato de servicio público ante un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros por ferrocarril en los términos exigidos por el artículo 19 del RE 869/2014.

A tal efecto se somete a consulta pública, a través de la página web de la CNMC, la propuesta de los criterios y principios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de equilibrio económico de un contrato de servicio público ante un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros, incluida en el Anexo, con objeto de recoger las opiniones de los distintos agentes del sector relación con esta cuestión.

Los comentarios y observaciones de los agentes deberán enviarse por medios telemáticos a través de la sede electrónica de la CNMC <https://sede.cnmc.gob.es> no más tarde del 14 de septiembre de 2018.

Madrid, 24 de julio de 2018

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES Y SECTOR POSTAL

José Jaime Bernárdez Gumiel

ANEXO

CONSULTA PÚBLICA SOBRE LOS PRINCIPIOS Y CRITERIOS METODOLÓGICOS A APLICAR EN RELACIÓN CON LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO DE UN CONTRATO DE SERVICIO PÚBLICO ANTE UN NUEVO SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

I. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO

De forma previa a la concreción de la metodología para acometer la prueba de equilibrio económico, resulta pertinente señalar determinados aspectos relevantes relacionados con ella, así como el procedimiento que seguirá la CNMC de conformidad con el RE 869/2014 y la Ley 38/2015.

I.1. Procedimiento relativo a los nuevos servicios ferroviarios de transporte internacional de viajeros

El procedimiento que deberá seguirse para **iniciar un nuevo servicio internacional de viajeros**, así como, en su caso, para la solicitud a la CNMC de la prueba de equilibrio económico será:

1º. De acuerdo con lo ya señalado en la Resolución de 20 de septiembre de 2017, por la que se aprueban los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de objetivo principal de un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros, al **menos 6 meses antes de su lanzamiento comercial** y, en cualquier caso, antes de solicitar la capacidad a los administradores de infraestructuras, el candidato debe notificar a la CNMC su intención de explotar un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros. Para ello deberá **cumplimentar el formulario normalizado** publicado en el siguiente enlace, señalando, en caso de existir, las partes confidenciales del mismo:

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferroviano/201705_FORMULARIO%20ESTANDARIZADO_CANDIDATO.pdf

Dicho formulario, que el candidato deberá remitir dicho formulario a la CNMC a través de su sede electrónica, se publicará, respetando la confidencialidad solicitada y, en su caso, declarada. Además se informará a las partes afectadas señaladas en el punto siguiente.

2º. De conformidad con el artículo 10 del RE 869/2014, **podrán solicitar a la CNMC la prueba de equilibrio económico** las siguientes entidades:

- a) las **autoridades competentes**⁵ que hayan concluido contratos de servicio público⁶ para el transporte ferroviario que cubra un lugar de origen y otro de destino del nuevo servicio propuesto;
- b) el **administrador de la infraestructura** en una zona geográfica cubierta por el nuevo servicio internacional de transporte de viajeros propuesto;
- c) cualquier **empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público** concedido por alguna de las autoridades contempladas en la letra a).

A las entidades anteriores se les denominará, a los efectos del presente procedimiento, **entidades afectadas**.

3º. De conformidad con el artículo 4 del RE 869/2014, las entidades afectadas podrán solicitar a la CNMC que realice la prueba de equilibrio económico **en el plazo de 4 semanas** desde la publicación de la notificación del candidato en la página web de la CNMC.

4º. Las entidades afectadas que soliciten dicha prueba deberán aportar la **información y documentación** detallada en el artículo 11 del RE 869/2014, incluidas las razones por las que considera que el equilibrio económico del contrato de servicio público se vería comprometido por el nuevo servicio internacional de viajeros.

Para ello, deberán cumplimentar la información solicitada en el **formulario** normalizado elaborado por la CNMC y accesible en el siguiente enlace:

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferrovial/20180516_Formulario_estandarizado_equilibrio_eco_trans_internacional.PDF

⁵ A estos efectos y de conformidad con el Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo (en adelante Reglamento 1370/2007), a los efectos de la presente Resolución, se considerará **autoridad competente** todo poder público o agrupación de poderes públicos de uno o más de un Estado miembro que esté habilitado para intervenir en el transporte público de viajeros de un área geográfica determinada, o todo órgano que reúna esas facultades.

⁶ De conformidad con el Reglamento 1370/2007, a los efectos de la presente Resolución, se considerará **contrato de servicio público** uno o varios actos jurídicamente vinculantes que plasmen el acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público determinado mediante el que se confíe a este último la gestión y explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a OSP.

Las entidades afectadas remitirán el formulario anterior, así como la documentación acreditativa pertinente a través de la sede electrónica de la CNMC, señalando justificadamente los elementos confidenciales contenidos en ellos.

5º. La CNMC podrá solicitar información adicional a la entidad afectada solicitante de la prueba de equilibrio económico, que deberá aportarla en el plazo señalado. En caso de que la entidad solicitante no facilite la información requerida, **la solicitud de prueba de equilibrio económico será denegada.**

Igualmente, si la información aportada por el candidato que pretende el acceso no es suficiente para invalidar las razones señaladas en la solicitud realización de la prueba de equilibrio económico, **no se concederá el acceso.**

Finalmente, la CNMC dispondrá de un **plazo de seis semanas para tomar una decisión** desde que se haya recibido toda la información necesaria.

6º. En función del resultado de la prueba de equilibrio económico, la CNMC adoptará una Resolución motivada en la que decidirá que el derecho de acceso a la red ferroviaria se conceda, se modifique, se conceda solo en determinadas condiciones o se deniegue, en conformidad con el artículo 15.1 del RE 869/2014.

Sin embargo, antes de adoptar una decisión que pueda tener como resultado una denegación de acceso, la CNMC dará al candidato, de acuerdo con el artículo 15.2 del citado Reglamento, *“la oportunidad de adaptar su plan de forma que no comprometa el equilibrio económico del contrato de servicio público”*.

7º. La CNMC **cooperará con los organismos reguladores afectados** por el nuevo servicio internacional y, en particular, en el caso de proceder a la realización de la prueba señalada en los puntos anteriores, en atención del artículo 17 del RE 869/2014.

I.2. Principios generales aplicables a la prueba de equilibrio económico

Una vez recibida una solicitud de prueba de equilibrio económico por parte de una entidad afectada, la CNMC seguirá los siguientes principios generales:

1. Sin perjuicio de los criterios de valoración aplicables de conformidad con el apartado II del presente documento, el análisis de las solicitudes presentadas se realizará **caso a caso**. En concreto, para calcular el impacto en la incidencia financiera neta de un nuevo servicio, **no se**

tendrá en cuenta el impacto que hubieran tenido otros nuevos servicios que hubieran superado el Test de Equilibrio Económico anteriormente.

2. La prueba de equilibrio económico se basará en el contrato de servicio público suscrito entre la/s autoridad/es competentes y la/s empresa/s ferroviaria/s asignadas, los planes de negocio del candidato, así como el impacto en los costes y optimización de la red ferroviaria.

A estos efectos, y de conformidad con el artículo 11 del RE 869/2014, la CNMC podrá requerir, entre otros aspectos:

- i. A la **autoridad competente**: copia del contrato de servicio público, normas nacionales para la concesión y modificación de los contratos de servicio público o la previsión de ingresos e itinerarios pertinentes, incluida la metodología utilizada para realizar dichas previsiones.
 - ii. A la **empresa ferroviaria que ejecuta el contrato**: copia del contrato de servicio público, plan empresarial, información sobre los ingresos obtenidos, información sobre horarios de los servicios (horas de salida, paradas intermedias, hora de llegada y conexiones), estimación de las elasticidades de la demanda, planes de posibles respuestas competitivas ante el inicio del nuevo servicio internacional, así como eventuales ahorros inducidos por su lanzamiento.
 - iii. Al **candidato**: plan empresarial, previsión de ingresos e itinerarios pertinentes, incluida la metodología de las previsiones, estrategias de fijación de precios, modalidades de la venta de billetes, especificaciones del material rodante, estrategia de comercialización o estimación de las elasticidades de sus servicios.
 - iv. Al **administrador de las infraestructuras**: información sobre las líneas o tramos pertinentes, con el fin de garantizar que el nuevo servicio internacional de viajeros cuenta con capacidad y es compatible con la infraestructura ferroviaria en cuestión.
3. El análisis del equilibrio económico de un contrato de servicio público considerará los siguientes elementos:
 - i. **Costes totales (CT)**: que se corresponden con la suma de todos los costes incurridos por la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público por la prestación de los servicios sujetos a OSP.

Los costes totales (CT) se componen de los costes fijos (CF) y los costes variables (CV).

Los **Costes Fijos (CF)** son los costes en los que incurre el operador sin depender, dentro de ciertos límites, del volumen de producción (servicio ofrecido).

Por su parte, los **Costes Variables (CV)** son aquellos que varían en relación con el volumen de producción.

$$CT = CF + CV$$

- ii. **Ingresos por tráfico (I)**: se refieren a los ingresos que obtiene la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público por la venta de billetes, calculada como el precio medio del servicio (P) multiplicado por la cantidad de pasajeros (Q).

$$I = P * Q$$

- iii. **Compensación por el contrato de servicio público (CP)**⁷: es la cantidad abonada por la autoridad competente a la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público por la prestación de los servicios sujetos a OSP.
- iv. **Remuneración total (RT)** de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público: es la suma de los ingresos por tráfico (I) y la compensación del contrato de servicio público.

$$RT = (P * Q) + CP$$

- v. **Beneficio (B⁰)**: es la diferencia entre la Remuneración total (RT) y los Costes Totales (CT)

$$B^0 = RT - CT$$

⁷ De conformidad con el Anexo del Reglamento 1370/2007, del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) 1107/70 del Consejo, la compensación por un contrato de servicio público no puede superar el importe de su incidencia neta, esto es, los costes derivados de la prestación de los servicios sujetos a OSP menos cualquier incidencia financiera positiva, menos los ingresos procedentes de tarifas o cualquier otro ingreso, más un beneficio razonable.

- i. **Beneficio estimado posterior a la entrada del nuevo servicio (B^o ENTRADA):** es la diferencia entre la Remuneración total estimada tras la entrada del nuevo operador (RT ENTRADA) y los Costes Totales estimados tras la entrada del nuevo operador (CT ENTRADA), según los cálculos explicados en el epígrafe siguiente

$$B^o \text{ ENTRADA} = RT \text{ ENTRADA} - CP \text{ ENTRADA}$$

4. En el análisis realizado, la CNMC considerará de forma conjunta los criterios cuantitativos y cualitativos predefinidos en el epígrafe II de este documento, incluyendo **los beneficios a corto y medio plazo para los usuarios** que deriven de la prestación del nuevo servicio internacional.
5. La prueba de equilibrio económico considerará el impacto económico provocado por el inicio del nuevo servicio internacional de viajeros en el contrato de servicio público **en su integridad**, no en los servicios individuales prestados en virtud del mismo, **durante toda su duración**.
6. Por último, con el objetivo de asegurar la necesaria seguridad jurídica para el desarrollo de los servicios ferroviarios internacionales, las entidades afectadas podrán solicitar a la CNMC la revisión de la prueba de equilibrio económico cuando:
- i. Haya un **cambio significativo en el nuevo servicio internacional** de viajeros en comparación con las características analizadas inicialmente. En este sentido, podrá considerarse un cambio sustancial del servicio un incremento de frecuencias o las paradas que realice el candidato. Por el contrario, modificaciones de los precios del servicio, cuando estén justificadas por la evolución competitiva del mercado, no se considerarán modificaciones sustanciales.
- ii. Cuando, en el **plazo mínimo de 2 años**, se produzca una **diferencia sustancial en el impacto real y estimado** de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público, de conformidad con los parámetros señalados en el epígrafe II del presente documento.
- iii. Cuando el **contrato de servicio público haya expirado** antes de su periodo inicial de validez.

En el siguiente epígrafe se describe la propuesta de metodología y criterios aplicables por la CNMC a las solicitudes relativas a la prueba de equilibrio económico realizadas por las entidades afectadas.

II. METODOLOGÍA PARA LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO

De acuerdo con los principios generales señalados anteriormente, para realizar la prueba de equilibrio económico se analizarán los siguientes criterios y umbrales.

II.1. Criterios a considerar en la prueba de equilibrio económico

a) Impacto en la incidencia financiera neta de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público considerado a lo largo de todo el contrato.

La entrada de un nuevo operador internacional en una ruta sujeta a OSP puede suponer un impacto en los ingresos por tráfico que obtiene la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público, por una reducción tanto del número de viajeros como del precio medio de los billetes de la relación afectada.

De esta forma, y de acuerdo con las expresiones detalladas en el punto 4 del epígrafe I.2, se valorará el impacto en los ingresos por tráfico tras la entrada del nuevo operador ($I_{ENTRADA}$) de acuerdo con la siguiente fórmula, donde $P_{ENTRADA}$ y $Q_{ENTRADA}$ son, respectivamente, los precios y el número de billetes vendidos esperados después de la entrada del nuevo servicio internacional:

$$I_{ENTRADA} = P_{ENTRADA} * Q_{ENTRADA}$$

Para evaluar este impacto se considerarán los planes de negocio del candidato, en su caso, las previsiones incluidas en el contrato de servicio público, así como los modelos disponibles sobre pronósticos de tráfico y facturación (elasticidad, hipótesis de proyección, reglas de distribución de pasajeros entre los dos operadores, etc.).

Finalmente se debe recordar que, tal y como se ha establecido en el epígrafe anterior, el referido impacto se calculará para toda la duración del Contrato de Servicio Público afectado.

b) Posibles respuestas competitivas por parte de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

En el marco de la prueba de equilibrio económico, la CNMC valorará las posibles respuestas competitivas por parte de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público, analizando si dispone de margen para generar nuevos ingresos en función del margen de flexibilidad que le otorga dicho contrato.

Entre otros, se analizará si la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público puede aumentar sus ingresos, por ejemplo, mediante políticas comerciales adaptadas a la demanda, o mejorando los canales de venta, atrayendo, en definitiva, nuevos pasajeros.

Estos elementos, en caso de identificarse, se incluirán en los ingresos por tráfico ($I_{ENTRADA}$) de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

c) Ahorros potenciales de costes de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

La CNMC valorará los potenciales ahorros de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público. Para ello, determinará la flexibilidad prevista en dicho contrato en relación con las posibilidades de ajustar la oferta (mediante, por ejemplo, la reducción de capacidad o de frecuencias ante el inicio del nuevo servicio internacional) sin dejar de cumplir, por ello, las OSP.

A este respecto, en línea con lo señalado anteriormente, se determinarán los costes fijos y variables, considerando los siguientes elementos:

- i. **Costes Fijos (CF)**, compuestos por la carga financiera sobre el capital invertido (c), amortizaciones (a), seguros (s) y otros costes fijos (f):

$$CF = c + a + s + f$$

- ii. **Costes Variables (CV)**, que incluyen los gastos por la compra de bienes y servicios (g), los cánones y tarifas por los servicios ferroviarios (t), remuneración de empleados y otros gastos de personal (w), mantenimiento y reparación (m) y otros costes variables (v):

$$CV = g + t + w + m + v$$

Por definición, los CF difícilmente podrán ajustarse como consecuencia del lanzamiento del nuevo servicio internacional. Por el contrario, siempre que el contrato de servicio público lo permita, la empresa encargada de ejecutarlo podría reducir frecuencias, con el consiguiente ahorro en cánones ferroviarios, personal, etc.

Por otra parte, el incremento de tráfico derivado del nuevo servicio internacional podría beneficiar a la empresa ferroviaria que ejecuta el

contrato de servicio público como consecuencia de la optimización de la red ferroviaria que redundaría en una reducción de los cánones ferroviarios debido a la mayor utilización de la red.

En definitiva, la CNMC estimará los costes totales del operador del Contrato de Servicio Público teniendo en cuenta los ahorros potenciales tras la entrada del nuevo servicio internacional de viajeros:

$$CT_{ENTRADA} = CF + CV_{ENTRADA}$$

Por último, debe subrayarse de nuevo que, en línea con lo establecido en el epígrafe anterior, el impacto anterior se establecerá para toda la duración del contrato de servicio público afectado.

d) Beneficios potenciales del inicio del nuevo servicio internacional para la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

En el análisis del impacto del nuevo servicio internacional de viajeros en un contrato de servicio público potencialmente afectado, se considerará el tráfico inducido que, como consecuencia de las economías de red del transporte ferroviario, pueda producirse. Así, se podrán utilizar modelos de demanda, encuestas o cualquier otra información relevante para evaluar si, en su caso, el tráfico generado por el nuevo servicio internacional podría incrementar la demanda de otros servicios sujetos a OSP, tanto del propio contrato de servicio público afectado como de otros.

En el primer caso, esto es, cuando el incremento de demanda se produzca en servicios cubiertos por el mismo contrato, los viajeros adicionales generados por el servicio internacional se incluirán como una parte de los ingresos por tráfico ($I_{ENTRADA}$) de la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público.

En el segundo caso, en la medida en que la autoridad competente podría reducir el coste de prestación de otro contrato de servicio público, se sumarán dichos ingresos adicionales de la compensación por el contrato de servicio público ($CP_{ENTRADA}$). Por el contrario, si este contrato dependiera de una tercera autoridad competente, no se tomará en consideración este elemento.

e) Posibilidad de estrechar el ámbito de aplicación del contrato de servicio público, en particular cuando esté a punto de expirar en el momento de la evaluación.

La CNMC, de acuerdo con la documentación recibida de las autoridades competentes, valorará si es posible la modificación del contrato de servicio público.

Por otra parte, cuando dicho contrato expire antes de 18 meses desde la solicitud por parte de una entidad afectada, se comprobará si la nueva declaración de servicios sujetos a OSP incluye un tramo afectado por el nuevo servicio internacional. En caso contrario, y dado que la prueba de equilibrio económico debe tener en cuenta toda la duración del contrato de servicio público, se concluirá que no se pone en peligro el equilibrio económico del contrato de servicio público, no siendo pertinente continuar con la prueba señalada.

f) Impacto en los resultados y calidad de los servicios ferroviarios.

La CNMC analizará si el nuevo servicio ferroviario internacional de viajeros supondrá una mejora de los servicios ferroviarios, derivando en beneficios para los usuarios a corto y medio plazo. Asimismo, se valorará la mejora en la calidad general de los mismos.

La CNMC valorará, entre otros aspectos, la nueva oferta comercial que pretenda implementar el candidato, incluyendo los precios de los servicios, la capacidad ofertada, los canales de venta y estrategia comercial o la calidad del nuevo servicio, en relación, por ejemplo, con la oferta a bordo.

Además del análisis de los elementos anteriores, para evaluar el impacto del nuevo servicio internacional en el resultado de los servicios ferroviarios se considerará la **generación de nuevos pasajeros** para el modo ferroviario. Para ello, se analizará qué porcentaje de los viajeros totales del nuevo operador serán generados por el lanzamiento del nuevo servicio, mediante la atracción de nuevos viajeros al modo ferroviario, y qué parte será un trasvase de viajeros ya usuarios de los servicios ferroviarios.

g) Impacto en la planificación de horarios para los servicios ferroviarios.

La CNMC analizará si el nuevo servicio ferroviario internacional afectará a la planificación de los horarios de los servicios ferroviarios, en particular, los sujetos a OSP, congestionando la red o provocando otras dificultades para el administrador de infraestructuras.

h) Impacto en las inversiones en material rodante por parte de las empresas ferroviarias o autoridades competentes, en su caso.

La CNMC analizará el efecto que el nuevo servicio ferroviario internacional de viajeros tendrá sobre las inversiones en material rodante realizadas tanto por la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público como, en su caso, por la autoridad competente, teniendo en cuenta la duración de su vida útil y las posibilidades para su venta o alquiler.

Como en el caso del epígrafe c) anterior, se considerará si el contrato de servicio público permite reducir la capacidad de los servicios sujetos a OSP, así como las posibilidades para la empresa ferroviaria que ejecuta el contrato de servicio público de utilizar el material rodante ocioso en otras líneas o servicios o, eventualmente, proceder a su venta o arrendamiento a terceros.

En este contexto, se partirá del valor neto contable del material rodante afectado, calculándose el valor esperado en las diferentes opciones anteriores, con el objeto de establecer el ahorro efectivo que conseguiría dicha empresa.

Los valores anteriores se incluirán en la valoración de los costes totales (CT ENTRADA) de conformidad con el epígrafe c) anterior.

II.2. Resultado de la prueba de equilibrio económico

Como se ha señalado en el punto 2 del epígrafe I.2, la prueba de equilibrio económico se basará en el Contrato de Servicio Público vigente afectado, en parte o en su totalidad, por el nuevo servicio internacional de viajeros solicitado.

Para valorar el impacto que dicho servicio internacional tendría sobre las cuentas del Contrato de Servicio Público, se comparará el beneficio que se venía obteniendo por su ejecución con el beneficio estimado posterior a la entrada del nuevo servicio que, de conformidad con lo establecido anteriormente, se definen respectivamente con las siguientes fórmulas:

$$B^0 = RT - CP$$

$$B^0_{ENTRADA} = RT_{ENTRADA} - CP_{ENTRADA}$$

De este modo, en aplicación de los criterios y elementos señalados anteriormente, la prueba de equilibrio económico puede arrojar los siguientes resultados:

a) Concesión del acceso a la red ferroviaria

Se considerará que la prestación del nuevo servicio internacional de viajeros por ferrocarril **no tiene un impacto negativo sustancial** sobre la

rentabilidad de los servicios prestados en ejecución del contrato de servicio público o el coste neto para la autoridad competente que concede el 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 (I)**, de acuerdo con la expresión siguiente:

$B^0 - B^0_{ENTRADA} \leq 1\% I$

En caso de cumplirse este requisito, y siempre que se cumpla el criterio g) del epígrafe anterior, la prueba de equilibrio económico resultará en la **concesión del acceso del candidato a la red ferroviaria** para realizar el servicio internacional comunicado.

b) Concesión del acceso a la red ferroviaria bajo determinadas condiciones

Se considerará que la prestación del nuevo servicio internacional de viajeros por ferrocarril **tiene un impacto negativo sustancial** sobre la rentabilidad de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público o el coste neto para la autoridad competente que concede el contrato de servicio público, cuando **la Variación del Beneficio sea de entre el 1% y el 2% de los ingresos anteriores a la entrada del nuevo servicio (I)**, de acuerdo con la expresión siguiente:

$1\% I < B^0 - B^0_{ENTRADA} \leq 2\% I$
--

En este caso, y siempre que se cumpla el criterio g) del epígrafe anterior, el acceso del candidato a la red ferroviaria para realizar el servicio internacional comunicado estará condicionado a que el **porcentaje de viajeros generados**, de acuerdo con el criterio e), **supere el 30%** de los viajeros totales del nuevo servicio internacional.

c) Denegación del acceso a la red ferroviaria

Se considerará que la prestación del nuevo servicio internacional de viajeros por ferrocarril **tiene un impacto negativo sustancial** sobre la rentabilidad de los servicios prestados en virtud del contrato de servicio público o el coste neto para la autoridad competente que concede el contrato de servicio público, cuando **la Variación del Beneficio sea de mayor al 2% de los ingresos anteriores a la entrada del nuevo servicio (I)**, de acuerdo con la expresión siguiente

$B^0 - B^0_{ENTRADA} > 2\% I$

En este caso, y sin perjuicio del siguiente epígrafe, **se denegará el acceso del candidato a la red ferroviaria** para realizar el servicio internacional comunicado.

d) Concesión del acceso a la red ferroviaria bajo determinadas modificaciones

En el caso que la prueba de objetivo equilibrio económico haya resultado en una denegación del acceso al candidato, de acuerdo con lo establecido en el epígrafe c) anterior, de conformidad con punto 6º del apartado I.1, en el plazo de 5 días hábiles, el candidato podrá proponer modificaciones en el servicio internacional propuesto, de forma que no comprometa el equilibrio económico del contrato.

Una vez recibida la documentación anterior, se dará traslado a las entidades afectadas solicitantes para que, en el plazo de 5 días hábiles, realicen alegaciones sobre las modificaciones introducidas por el candidato al servicio internacional comunicado.

Una vez recibida toda la información relevante, en el plazo de 20 días hábiles, la CNMC evaluará la propuesta corregida del candidato, tomando, en su caso, la decisión de **conceder el acceso a la red ferroviaria incorporando las modificaciones realizadas por el candidato**.