

ASUNTO: Trámite de audiencia de la propuesta de modificación de los acuerdos marco presentada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (AdifAV) en fecha 9 de diciembre de 2025.

Antecedentes

La Directiva UE 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, que modificó la Directiva 2012/34/UE transpuesta al derecho español a través de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, estableció la obligatoriedad de realizar la apertura de los servicios comerciales de transporte de viajeros por ferrocarril en todo el espacio europeo desde el 14 de diciembre de 2020.

En el año 2019 el Administrador de Infraestructuras inició el proceso de apertura del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril publicando una oferta de capacidad para servicios de viajeros comerciales de alta velocidad (trenes tipo 300 km/h) que pretendía impulsar la libre competencia en los siguientes ejes:

- LAV Madrid-Barcelona.
- LAV Madrid-Valencia/Alicante.
- LAV Madrid-Sevilla/Málaga.

Como consecuencia de este proceso, previa aprobación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), el 11 de mayo de 2020 se firmaron tres acuerdos marco de 10 años de duración para la prestación de servicios de viajeros de alta velocidad entre el Administrador y los tres candidatos adjudicatarios de la oferta de capacidad:

- Renfe Viajeros S.M.E. S.A.
- Intermodalidad del Levante S.A. (ILSA)
- Ouigo España S.A.U.

Actualmente, tras un comienzo progresivo de las operaciones, las tres empresas ferroviarias se encuentran prestando sus servicios en los tres corredores indicados.

Con fecha de 3 de abril de 2025, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC emitió la resolución CFT/DTSP/313/24, relativa al conflicto interpuesto por la empresa ferroviaria OUIGO contra la resolución del Administrador de Infraestructuras por la cual se desestimaba la solicitud de modificación del plazo de vigencia del acuerdo marco propuesta por dicho operador.

En dicha resolución se requiere a las partes en los acuerdos marco para que negocien una modificación de los acuerdos marco para concretar la forma y el

periodo en que se valorarán los requisitos para la renovación de los acuerdos marco, así como el momento en que se decidirá sobre dicha renovación.

Con fecha de 9 de diciembre de 2025, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha enviado a los tres operadores con acuerdos marco firmados una propuesta de modificación de los mismos.

Propuesta de modificación

- Modificación del párrafo 2) de las Cláusula 2^a y 3^a.- Compromisos del administrador de infraestructuras ferroviarias y del candidato.
Se propone introducir explícitamente los márgenes de flexibilidad vigentes para cada horario de servicio incluido en el acuerdo marco. Se armoniza el margen de flexibilidad del acuerdo marco con el previsto en la segunda oferta de capacidad, sometida a información pública recientemente.
- Modificación de la Cláusula 6^a, apartados 1) y 3). - Vigencia del Acuerdo Marco y condiciones para la renovación del mismo.
Se pretende unificar la fecha de finalización de los tres acuerdos marco vigentes estableciendo una fecha común próxima a la del acuerdo marco de más tardía finalización.
Se establece que los acuerdos marcos podrán renovarse una única vez y por un periodo equivalente a la vigencia inicial, siempre y cuando se cumplan tres condiciones: (i) que se haya operado al menos un 80% de la capacidad del acuerdo marco; (ii) que existan inversiones cuyo plazo de amortización supere o sea equivalente en plazo al periodo de renovación; (iii) que se hayan cumplido los compromisos de reducción de la huella de carbono.
Se fijan los plazos para solicitar la renovación por parte del candidato y el tiempo máximo para resolver el expediente por parte del administrador.
- Modificación de la Cláusula 7^a.- Las modificaciones o limitaciones a los términos del Acuerdo Marco.
Se quiere clarificar cómo opera el margen de flexibilidad en las modificaciones que se propongan por el candidato o por el Administrador. En consecuencia, el margen de flexibilidad en el horario de servicio se verá reducido atendiendo a la capacidad marco afectada por la modificación. Esta circunstancia se tendrá en cuenta igualmente en las penalizaciones derivadas de la modificación
- Introducción de la nueva Cláusula 14^a. - Verificación del cumplimiento de los compromisos de las partes y cuantificación de las penalizaciones previstas.

Se pretende recoger el procedimiento para la verificación del grado de cumplimiento del operador y del administrador durante el horario de servicio y se establece la forma de evaluar la penalización derivada de un incumplimiento de los compromisos durante la operación y de las propuestas de modificación que conlleven reducciones de capacidad cuyas causas sean imputables al operador o al administrador.

Se establecerá el régimen de penalizaciones, que sería aplicable a las dos partes firmantes del acuerdo marco, armonizándose con el recogido en el nuevo modelo de acuerdo marco y en el capítulo 4 de la Declaración sobre la Red sometido a información pública.

- Introducción de una nueva Cláusula en la adenda modificativa, relativa a la eficacia temporal de la modificación de las cláusulas.
Se supeditaría la entrada en vigor de la modificación de las cláusulas del acuerdo marco a la previa aprobación por parte del organismo regulador.

Régimen jurídico de las modificaciones de acuerdos marco

El artículo 38 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario establece en su apartado tercero que los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

Por su parte, el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria establece el procedimiento y los criterios que se deberán seguir para la celebración de acuerdos marco.

El mencionado reglamento establece en su artículo 5, apartado segundo, que el administrador de infraestructuras tomará medidas razonables para informar a los demás candidatos potenciales de su intención de celebrar un acuerdo marco, dándoles un plazo de cuatro meses para responder. El administrador de infraestructuras podrá decidir no informar a los demás candidatos potenciales si recibe una solicitud de modificación de menor importancia de un acuerdo marco que no tenga incidencia en los demás acuerdos marco.

Finalmente, los propios acuerdos marco firmados con los operadores contemplan en su cláusula nº7 la posibilidad de aprobar modificaciones a los mismos, a propuesta del Administrador o de los propios operadores. El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará por escrito al resto de los potenciales

candidatos, su intención de modificar o limitar los términos de los acuerdos marco, otorgándoles un plazo de uno a cuatro meses para responder. El administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva la posibilidad de no informar a otros potenciales candidatos si las modificaciones del acuerdo marco resultan ser mínimas y no afectan a otros acuerdos marco.

En conformidad con lo dispuesto anteriormente, la Secretaría General de Adif Alta Velocidad ha acordado publicar en la página web de Adif-Alta Velocidad la propuesta de modificación del Administrador, concediendo a los potenciales candidatos un plazo de **UN (1) mes** a contar desde dicha fecha de publicación al objeto de que, si a su derecho interesa, formulen las alegaciones que estimen pertinentes y acompañen los documentos que consideren oportunos.