

**ASUNTO 03/2007, SERVICIO DE PASAJEROS DEL AVE EN LA LÍNEA ZARAGOZA-CALATAYUD-ZARAGOZA.**

**Pleno.-**

Presidente

D. José Antonio García-Cruces González.

Vocales

D. Santiago López Uriel.

D. Jesús Solchaga Loitegui.

D. Javier Oroz Elfau.

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Dolores Gadea Rivas

En Zaragoza, a 11 de enero de 2008.

El Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón, con la composición expresada al margen, siendo ponente el vocal D. Francisco Javier Oroz Elfau, ha examinado las informaciones remitidas por la Dirección General de Política Económica el Servicio de la Competencia de Aragón en fecha 10-10-2007, 25-10-2007 y 31-10-2007, dando traslado a diversas documentaciones remitidas por la Dirección General de Transporte del Gobierno de Aragón y por RENFE – Operadora, en respuesta a las solicitudes de información realizada por este Tribunal al Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón, al amparo del artículo 3 letra g del Decreto 29/2006 de 24 de enero, en fechas de 28 de febrero de 2007 y 18 de septiembre de 2007, sobre diversos aspectos del contenido, modalidades y tarifas de la prestación del servicio de AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa, en razón de las nuevas tarifas y política comercial establecidas en febrero 2007 y emitido el siguiente acuerdo:

**ANTECEDENTES**

**1.-** En el pleno del TDCAr de 15/02/07 se analizaron las diversas informaciones aparecidas en relación con las nuevas tarifas establecidas por RENFE-Operadora en lo que se refiere al trayecto entre Zaragoza y Calatayud, dentro de la Comunidad de Aragón. Así mismo, se pone atención al hecho de haberse excluido la posible utilización de bonos en este recorrido a diferencia de lo que ocurre en otros trayectos similares de diferentes Comunidades y regiones.

2.- El TDCAr acuerda con esta fecha de 15/02/07 dirigirse al Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón, al amparo del artículo 3 letra g del Decreto 29/2006, de 24 de enero, para solicitar información de los siguientes puntos:

- Contenido y modalidades de la prestación del servicio de AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa.
- Posibles alternativas de servicio de transporte de viajeros al servicio de RENFE con el AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa. El servicio de transporte puede ser efectuado por la propia RENFE o por otro medio.
- Último documento de fijación de tarifas en el servicio de transporte de viajeros al servicio de RENFE con el AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa.
- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA para que explique las razones de la última subida de tarifas efectuada en el Servicio de pasajeros del AVE de la línea Calatayud y Zaragoza y viceversa, así como la exclusión del uso de bonos en la misma.

3.- En reunión del 13/09/07 ante la falta de respuesta por parte del Servicio al requerimiento de información indicado en el punto anterior, acordada en 15/02/07, y dada nueva fijación de tarifas en los inmediatos pasados meses de verano en la línea AVE correspondiente al trayecto Zaragoza-Calatayud y viceversa, el pleno del TDCAr acuerda dirigirse nuevamente al SDCAr para, al amparo del artículo 3 letra g del Decreto 29/2006, de 24 de enero, reiterar y ampliar la información solicitada anteriormente con los siguientes puntos:

- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA para la determinación de la política de fijación de tarifas en la prestación del servicio de AVE para el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa a lo largo de los años 2006 y 2007.
- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA para la determinación de la política de bonificaciones y descuentos aplicados durante el verano de 2007 en la prestación del servicio de AVE para el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa a lo largo de los años 2006 y 2007.
- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA de la documentación necesaria para la realización de un estudio comparativo de tarifas de AVE, durante los años 2006/2007, entre el trayecto de AVE entre Calatayud y Zaragoza y viceversa y otros trayectos de líneas de AVE similares en el resto del Estado Español. En particular, se interesa la información relativa a los trayectos Zaragoza – Tarragona, Lérida – Tarragona, Madrid – Ciudad Real, Ciudad Real – Puertollano, Madrid – Toledo y Córdoba - Sevilla.

4.- El 10/10/2007 se recibe en el TDCAr escrito de la Dirección General de Política Económica, que da traslado a una nota interior de la Dirección General de Transportes a la Dirección General de Política Económica, Servicio de Estudios y Defensa de la Competencia en la que con fecha 3/10/2007, en la que se indica que la única alternativa al servicio de transporte de viajeros al servicio de RENFE con el AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa, es la empresa Automóviles Zaragoza SA, como concesionaria del

servicio público regular permanente y de uso general de transportes de viajeros por carretera.

Esta información corresponde a la solicitada en febrero 2007 en el punto que se refería a las alternativas al servicio del AVE. La información detalla trayectos y frecuencias pormenorizadas con paradas, aunque no incluye precios de tarifas y de ella se desprende una oferta satisfactoria en frecuencia que llega hasta siete alternativas diarias en días laborables.

**5.-** En fecha 25/10/2007 se recibe en el TDCAr nuevo escrito de la Dirección General de Política Económica, dando traslado a documentación adicional remitida por la Dirección General de Transportes a la Dirección General de Política Económica, Servicio de Estudios y Defensa de la Competencia, con fecha 17/10/2007, que incluye los horarios de servicios de RENFE entre Calatayud y Zaragoza, que se explica han sido consultados en la página web de RENFE al no disponer la Dirección General de Transportes de datos oficiales. Esta información habrá de corresponder, al menos en parte, al primer punto de la requerida en febrero 2007, “Contenido y modalidades de la prestación del servicio de AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa” y también al punto número tres de la misma fecha “último documento de fijación de tarifas en el servicio de transporte de viajeros al servicio de RENFE con el AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa”, dado que el resto de las solicitudes serían requerimientos del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE- Operadora.

**6.-** En fecha 31/10/2007 se recibe en el TDCAr nuevo escrito de la Dirección General de Política Económica, dando traslado a documentación remitida por RENFE- Operadora se entiende que en respuesta a los requerimientos del Servicio de Defensa de la Competencia, efectuados según la indicación del TDCAr y que se referían a:

Fecha 15/02/07

- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA para que explique las razones de la última subida de tarifas efectuada en el Servicio de pasajeros del AVE de la línea Calatayud y Zaragoza y viceversa, así como la exclusión del uso de bonos en la misma.

Fecha 13/09/07:

- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA para la determinación de la política de fijación de tarifas en la prestación del servicio de AVE para el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa a lo largo de los años 2006 y 2007.
- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA para la determinación de la política de bonificaciones y descuentos aplicados durante el verano de 2007 en la prestación del servicio de AVE para el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa a lo largo de los años 2006 y 2007.
- Requerimiento por parte del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón a RENFE OPERADORA de la documentación necesaria para la realización de un estudio comparativo de tarifas de AVE, durante los años 2006/2007, entre el trayecto de AVE entre Calatayud y Zaragoza y viceversa y otros trayectos de líneas de AVE similares en el resto del Estado Español. En particular, se interesa la información relativa a los trayectos Zaragoza – Tarragona, Lérida – Tarragona,

Madrid – Ciudad Real, Ciudad Real – Puertollano, Madrid – Toledo y Córdoba - Sevilla.

La respuesta de RENFE-Operadora, vía su Dirección Adjunta de Asesoría Jurídica hace referencia a un escrito del Servicio de Defensa de la Competencia de 24/09/07, del que indica “se deduce la voluntad de realizar un estudio comparativo de tarifas de transporte de viajeros en tren de alta velocidad en pequeños recorridos” y se acompaña la información pública de las páginas web de RENFE sobre precios y servicios en los trayectos indicados en el punto tercero de lo solicitado según los acuerdos de 13/09/07.

Quedan sin responder las otras cuestiones planteadas por el TDCAr. Entre ellas las relativas a la determinación de la política de fijación de tarifas en la prestación del servicio de AVE para el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa a lo largo de los años 2006 y 2007, y la determinación de la política de bonificaciones y descuentos aplicados durante el verano de 2007 en la prestación del servicio de AVE, para el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa a lo largo de los años 2006 y 2007.

En el escrito de RENFE- Operadora se aduce el concepto de mercado único de transporte o en todo caso de “líneas”, para indicar que en todo caso, en el aspecto territorial más reducido sería la de Madrid-Tarragona, excediendo el ámbito de la Comunidad Autónoma de Aragón y su mercado interior.

### **ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN**

El fondo de la cuestión a estudio para la que se requirió la información reseñada, se plantea el considerar si dentro del proceso de liberalización del transporte por ferrocarril que se está produciendo pudiera darse el caso de una discriminación de tarifas y condiciones de comercialización en un trayecto determinado que constituyese un abuso de posición dominante.

El punto de partida es reconocer la existencia de una posición dominante, más aún una situación de monopolio de hecho, legal y lógica dentro del proceso de liberalización de un servicio que procede de una organización anterior como monopolio de derecho. No es pues la existencia de una posición dominante el objeto de atención, sino el uso correcto o incorrecto que pudiera darse de esa situación y la existencia o no de una discriminación de precios con ese fin.

Para ello y en base a la información y respuestas facilitadas, aún siendo estas incompletas, hemos de observar principalmente tres cuestiones:

- 1) Si, en principio, se puede inferir que las tarifas, en cada momento, responden a consideraciones objetivas de costes y comercialización.
- 2) Si, en principio, se puede inferir que no existe la intención de búsqueda de un beneficio excesivo e injustificado, emanado de un presunto abuso de posición dominante.
- 3) Si el caso a estudio relativo al trayecto Calatayud-Zaragoza se podría considerar o no

como actuación dentro del mercado interior de Aragón.

En el punto número 1) constatamos los siguientes extremos:

- En el tiempo transcurrido desde la solicitud de la primera información se han producido varias modificaciones en las tarifas y condiciones de comercialización de los trenes de alta velocidad, algunas recientemente con la inclusión de varias modalidades y ofertas comerciales que resultan más beneficiosas, llegando a descuentos del 60% en las denominadas tarifas “web”. La misma variación de la oferta y el hecho de que se sitúe, en general, dentro de conceptos aplicados a toda la alta velocidad abonan la idea de motivaciones comerciales.
- Por otra parte, aunque desconocemos la composición y desglose de los costes por líneas, es un hecho que llegar a especificar la incidencia de costes variables de una compañía como RENFE- Operadora no ya por líneas sino por trayectos sería al menos una cuestión discutible y emanada de criterios muchas veces de la misma compañía, ya que las normas contables no llegan ni pueden llegar hasta la especificación del desglose por productos o servicios que debe realizar una compañía dentro de su contabilidad general. Este desglose pertenece a una contabilidad de gestión o auxilio para la gestión de la explotación que no puede ser objeto de imposición legal dado la variedad de modalidades posibles dentro de las conveniencias empresariales. Técnicamente, el desglose de actividad de una empresa tendría su límite en la contabilidad de las unidades de explotación razonablemente establecidas por ella y, con estas premisas, no se manifestarían evidencias indicadoras de que los precios de tarifa del trayecto Zaragoza-Calatayud se alejen del concepto y razón de considerar el componente de costes.
- No puede pues, dentro del ámbito de una información primaria como la que nos ocupa, inferirse que las tarifas no sigan componentes objetivos de costes y comercialización.

En el punto número 2) se hace preciso, en primer lugar, diferenciar una posible “diferenciación” de precios entre servicios que el usuario puede apreciar como de similar utilidad y una “discriminación”.

Los servicios se caracterizan porque se producen justamente a la vez que se consumen, no son consecuencia de un proceso fabril que elabora productos idénticos que se almacenan para su venta al consumidor, sino que es el hecho de su prestación en un momento dado lo que constituye su aparición como elemento económico. Indudablemente los servicios requieren gastos, inversiones y preparación para poder primero ofrecerlos y luego prestarlos, pero es en este momento de prestación cuando se sustancia el valor económico del servicio. Así en los servicios se producen situaciones de máxima diferenciación de costes, haciendo posible lo indicado anteriormente de que servicios que aparecen como similares desde el punto de vista del usuario tengan componentes de costes variables muy distintos y den razón de ser a una lógica diferenciación de precios que, en este caso, no constituiría discriminación.

Sólo a iguales costes variables ha de determinarse que una conducta de aplicación de precios distintos pueda llevar un componente de abuso de posición dominante a la busca de beneficios excepcionales.

En este sentido, el análisis económico se manifiesta relevante para determinar la aplicación del Derecho de la Competencia, como puede indicar el antecedente del expediente 375/96 de Tabacos de Canarias, en el que el Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) dictó resolución, en fecha 16 de febrero de 1999, por la que declaraba que Tabacalera S A “dado su poder de mercado, al vender algunos tipos de cigarros Farias a un precio inferior al de su coste de producción y comercialización, ha incurrido en un práctica de abuso de posición dominante”.

En este expediente, se juntaban algunas de las consideraciones que estudiamos en estas informaciones, aunque se tratara de bienes en vez de servicios y manipulación de precio a la baja, lo que no importa para el hecho estudiado ahora que es el de cálculo de los costes variables como determinación de la existencia o no de conductas de abuso de posición dominante al señalar precios.

Las similitudes se extienden a que, como indicaba el mencionado expediente, no existía duda de la existencia de posición de dominio, por lo que el Tribunal debía acreditar la existencia o no de conducta predatoria. El tribunal encargó peritación para el cálculo de costes variables, que incluyó a juicio del perito los conceptos que deberían incluirse en la contabilidad analítica que determinara el coste real de un producto desde su fabricación a la puesta a disposición del público, y estableció la resolución mencionada. Posteriormente, la resolución del TC fue confirmada por la Audiencia Nacional, pero la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, dictó sentencia favorable al recurso de casación impuesto por Altadis, antes Tabacalera, ante los elementos teóricos del cálculo y la inexistencia de cálculos reales emanados de la contabilidad, cálculos que por otra parte tanto el denunciante como el propio TDC y el SDC se manifestaron incapaces de realizar con datos reales “por no poder soportar su coste” y “por carecer de medios materiales y personales para la práctica de una prueba tan compleja”.

Así pues, hay que concluir en este punto que la sola diferenciación de precios de una línea a otra podría ser un elemento de protesta o discusión sobre discriminación de unos ciudadanos y otros, pero no representaría “per se” una demostración de mala práctica en el ámbito de la competencia, ya que los servicios se caracterizan precisamente por la dificultad de que sean un producto homogéneo de un lugar a otro o de una situación a otra, variando a veces muy substancialmente las inversiones, gastos y costes necesarios para prestar lo que ante el usuario aparece como de la misma utilidad, lo que no procede sin unas evidencias. Sería necesario, como indicábamos anteriormente, el concepto de beneficios extraordinarios, excesivos e injustificados, emanados de la posición de dominio, y se requerirá el establecimiento cierto de una contabilidad analítica que especifique unos costes variables, que sirvan de referencia para establecer posibles conductas predatorias, cuya complejidad, coste y dificultad solo se justifican si la conducta puede apreciarse de forma evidente, lo que no es en modo alguno, el estado actual del estudio que nos ocupa en el que no constan siquiera indicios de la existencia de beneficios extraordinarios, sino bien al contrario se manifiesta siempre que por parte de RENFE- Operadora la política de tarifas de la Alta

Velocidad responde a una política comercial de no incurrir en pérdidas a la vez que de proporcionar el mejor servicio. En esta situación, no puede asumirse que incluso una posible diferenciación de precios no responda a estas políticas y a la diferencia de costes variables y no a una discriminación.

Por último, en el punto número 3), hay que partir de que para RENFE- Operadora la línea que incluye el trayecto que nos ocupa se delimita como unidad de explotación en la denominación Madrid- Zaragoza- Barcelona- Figueras, de la que está en servicio Madrid-Tarragona. Es su opinión que este concepto de línea constituye una unidad mínima de explotación en cuyo caso estaríamos ante un tema que excede territorialmente a la Comunidad Aragonesa y por tanto de competencia en todo caso de la Comisión Nacional de la Competencia.

De todos modos, lo expuesto hasta ahora hace innecesario que por este TDCAr se proceda a valorar tal argumentación, a través de un detallado análisis del sentido y razón de los puntos de conexión que establece el artículo 1 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero.

En todo caso, no habrá que dejar de lado el hecho del próximo establecimiento de lanzaderas S-104 (Avant), estas sí regionales, entre Zaragoza- Calatayud y Zaragoza-Huesca. Anuncia RENFE que en estos trenes se podrá reducir sustancialmente la tarifa por tener otras características distintas, similares a las que ahora dan servicio entre Madrid y Toledo o Puertollano.

Por todo ello, el Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón, de acuerdo con la información remitida por la Dirección General de Política Económica del Departamento de Economía, Hacienda y Empleo del Gobierno de Aragón, en base a la solicitud efectuada por el TDCAr al Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón en fechas 15/02/07 y 13/09/07

## **RESUELVE**

**PRIMERO.-** Dar por concluido el estudio sobre diversos aspectos del contenido, modalidades y tarifas de la prestación del servicio de AVE en el trayecto entre Calatayud y Zaragoza y viceversa, al no apreciar indicios de conducta predatoria según la información facilitada.

**SEGUNDO.-** Comunicar esta Resolución al Servicio de la Competencia de Aragón.