



C/2024/2269

22.3.2024

Resumen de la Decisión de la Comisión

de 17 de enero de 2024

relativa a un procedimiento en virtud del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

(Asunto AT.40735 – Distribución en línea de billetes ferroviarios en España)

[notificada con el número C(2024) 135 final]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(C/2024/2269)

El 17 de enero de 2024, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. De acuerdo con las disposiciones del artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo ⁽¹⁾, la Comisión publica a continuación los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas por que no se revelen sus secretos comerciales.

1. INTRODUCCIÓN

- 1) La Decisión convierte en jurídicamente vinculantes los compromisos propuestos por Renfe- Operadora, E.P.E. y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (en lo sucesivo denominados «Renfe») con arreglo al artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo («Reglamento 1/2003») en un procedimiento en virtud del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («el Tratado»).

2. PROCEDIMIENTO

- 2) El 28 de abril de 2023, la Comisión incoó un procedimiento con el fin de adoptar una decisión con arreglo al capítulo III del Reglamento 1/2003 y adoptó un análisis preliminar en el que se exponían las inquietudes preliminares de la Comisión en materia de competencia.
- 3) Renfe no estuvo de acuerdo con el análisis preliminar ni con las conclusiones de la Comisión. Sin embargo, el 30 de mayo de 2023, Renfe presentó a la Comisión sus propuestas de compromisos (los «compromisos iniciales») en respuesta al análisis preliminar.
- 4) El 27 de junio de 2023, se publicó una comunicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, de conformidad con el artículo 27, apartado 4, del Reglamento 1/2003, en la que se resumía el asunto y los compromisos iniciales y se invitaba a los terceros interesados a presentar sus observaciones sobre dichos compromisos hasta el 8 de agosto de 2023.
- 5) El 29 de septiembre de 2023, la Comisión informó a Renfe de las observaciones recibidas de terceros interesados tras la publicación de la comunicación. El 23 de noviembre de 2023, Renfe presentó una propuesta modificada de los compromisos (los «compromisos definitivos»).
- 6) El 20 de diciembre de 2023, se consultó al Comité Consultivo en Materia de Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes, que emitió un dictamen favorable.
- 7) El 21 de diciembre de 2023, el consejero auditor presentó su informe final.

3. INQUIETUDES DE LA COMISIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA

- 8) Renfe es el operador ferroviario español de propiedad estatal.

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n.º 411/2004 (DO L 68 de 6.3.2004, p. 1).

- 9) En el análisis preliminar, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que Renfe ocupa una posición dominante i) en el mercado ascendente de la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en España, donde Renfe opera como transportista ferroviario de pasajeros, y ii) en el mercado descendente de distribución en línea de billetes ferroviarios en España, donde Renfe opera a través de su sitio web, sus aplicaciones y su plataforma de movilidad «dōcō». En este mercado descendente, Renfe compite con plataformas de venta de billetes de terceros (?).
- 10) La Comisión expresó sus inquietudes preliminares por que Renfe pudiera haber abusado de su posición dominante en el mercado ascendente al negarse a proporcionar toda su gama de billetes, descuentos y funcionalidades («contenidos») y todos sus datos en tiempo real disponibles en sus propios canales de distribución en línea a plataformas de venta de billetes de terceros activas en España. Dicha negativa podría haber impedido a las plataformas de venta de billetes de terceros crear su propio producto, innovar y ejercer una competencia efectiva en el mercado descendente de servicios de venta de billetes ferroviarios en línea en España.

4. COMPROMISOS INICIALES, PRUEBA DE MERCADO Y COMPROMISOS DEFINITIVOS

- 11) Los compromisos iniciales ofrecidos por Renfe pueden resumirse como sigue:
- *Acceso a todos los contenidos y datos en tiempo real*: Renfe pondría a disposición de las plataformas de venta de billetes de terceros, a través de la API VAV (?), todos los contenidos y los datos en tiempo real que estén disponibles o que puedan estar disponibles en el futuro en cualquiera de sus propios canales en línea, incluida su plataforma de movilidad dōcō. Los compromisos de Renfe serían dinámicos y permanecerían en vigor por un período indefinido.
 - *Coficiente «Look-to-Book» (L2B)*: El L2B se definió como la relación entre el número de solicitudes relacionadas con la venta de billetes (*look*) efectuadas en el sistema de venta de billetes de Renfe y el número de ventas reales (*book*) realizadas efectivamente durante un período de tiempo determinado. Renfe se comprometió a no exigir a las plataformas de venta de billetes de terceros un L2B medio mensual máximo inferior a 140. En algunos casos, si una plataforma de venta de billetes de terceros superase el coeficiente L2B, Renfe podría suspender el acceso de la plataforma a su sistema informático.
 - *Porcentaje máximo de error*: El porcentaje de error se definió como la relación entre el número de solicitudes de reserva que no se llegan a efectuar y el número total de solicitudes de reserva efectuadas en el sistema de venta de billetes de Renfe durante un período de tiempo determinado. Renfe propuso un porcentaje de error medio anual máximo del 14,23 %.
 - *Cláusula de no elusión*: Renfe no eludiría en modo alguno ni intentaría eludir los compromisos directa ni indirectamente mediante ninguna acción u omisión.
 - *Administrador encargado de la supervisión*: Renfe se comprometió a nombrar a un administrador encargado de la supervisión e informar a la Comisión sobre el cumplimiento de los compromisos iniciales por un período de diez años.
- 12) Los participantes en la prueba de mercado acogieron con satisfacción el objetivo general de los compromisos iniciales, que concederían la igualdad de acceso a los contenidos y los datos en tiempo real de Renfe entre las plataformas de venta de billetes de terceros y los propios canales de distribución digital de Renfe. Sin embargo, también identificaron algunas cláusulas que debían modificarse para alcanzar dicho objetivo, relacionadas principalmente con el alcance de los compromisos, las tarifas de acceso y distribución, el L2B y el porcentaje máximo de error.
- 13) En respuesta a estas observaciones, Renfe presentó los compromisos definitivos, con las siguientes mejoras clave:
- *Alcance*: Los compromisos definitivos conceden la igualdad de acceso a todos los contenidos y datos en tiempo real de Renfe entre los canales de distribución en línea de Renfe (incluido dōcō) y las plataformas de venta de billetes de terceros, independientemente de los canales actuales y futuros utilizados por las plataformas para acceder a los contenidos y los datos en tiempo real de Renfe, y con pocas excepciones. En general, los compromisos definitivos pueden aplicarse de forma inmediata y efectiva, a más tardar el 29 de febrero de 2024. Excepcionalmente, para los contenidos y los datos en tiempo real de Renfe que requieran la puesta en marcha de un procedimiento de licitación, estos estarán disponibles a más tardar a finales de 2024.

(?) Las plataformas de venta de billetes son empresas que ofrecen billetes de ferrocarril a clientes individuales o empresas en la Unión Europea a través de tiendas de aplicaciones informáticas (por ejemplo, Apple App Store o Google Play Store) o a través de un sitio web.

(?) VAV es la interfaz específica de programación de aplicaciones (API) desarrollada por Renfe para dar acceso a sus contenidos y sus datos en tiempo real a las plataformas de venta de billetes de terceros y a dōcō.

- *Tarifas de distribución y acceso:* Las *tarifas de distribución* no están directamente relacionadas con las condiciones impuestas por Renfe para el acceso de las plataformas de venta de billetes de terceros a sus contenidos y a sus datos en tiempo real. Por lo tanto, quedan fuera del ámbito de aplicación de la presente Decisión. Las *tarifas de acceso* están directamente relacionadas con las condiciones impuestas por Renfe para el acceso de las plataformas de venta de billetes de terceros a sus contenidos y a sus datos en tiempo real y, por tanto, están cubiertas por la cláusula de no elusión, que ha sido modificada y específica que Renfe no utilizará ninguna medida *injusta, no razonable o discriminatoria*.
- *L2B:* Las plataformas se clasificarán en tres categorías, en función del número mensual de solicitudes de disponibilidad que realicen en el sistema de ventas de Renfe. Cada categoría tiene un valor L2B máximo que puede requerir Renfe. Dichos valores son razonables y no obstaculizan la capacidad de las plataformas de venta de billetes de terceros para competir e innovar.

Renfe también ha modificado las cláusulas relativas a la suspensión por parte de Renfe del acceso de una plataforma de venta de terceros al sistema de ventas de Renfe si esta supera el L2B máximo o si existe un pico anormal en el coeficiente L2B de la plataforma. En primer lugar, los compromisos definitivos aportan claridad y seguridad jurídica en lo que respecta a la excepcionalidad de la suspensión sin previo aviso en caso de pico anormal en el L2B. En segundo lugar, las plataformas de venta de billetes de terceros y las plataformas de movilidad de Renfe recibirán el mismo trato cuando el coeficiente L2B supere el valor máximo y cuando se produzca un pico anormal. En tercer lugar, los compromisos definitivos aclaran y refuerzan la participación del administrador encargado de la supervisión en cualquier proceso de suspensión.
- *Porcentaje máximo de error:* Renfe ha reducido sustancialmente el valor del porcentaje máximo de error propuesto y se ha comprometido a respetar un valor promedio anual del 4 % a partir de 2024. También ha aclarado que el porcentaje de error se calcula sobre la base de los errores imputables únicamente a Renfe. Además del porcentaje máximo de error, Renfe se compromete a respetar una tasa de indisponibilidad máxima mensual (*) del 1 % a partir del 2025. Esto garantiza que la calidad de los servicios de venta de billetes prestados por las plataformas de venta de billetes de terceros no se vea sensiblemente mermada por fallos frecuentes en el sistema de ventas de Renfe.

5. CONCLUSIÓN

- 14) La Comisión considera que los compromisos definitivos responden efectivamente a las inquietudes en materia de competencia recogidas en su análisis preliminar sin ser desproporcionados. Para llegar a esta conclusión, la Comisión ha tenido en cuenta los intereses de terceros, en particular los que han respondido a la prueba de mercado.

(*) La tasa de indisponibilidad es la relación entre el número de minutos entre las 06:00 y las 23:00 en los que la suma de las ventas de billetes de Renfe a través de todos los canales es cero y el número total de minutos entre las 06:00 y las 23:00.