

Dirección General Económico-Financiera

The logo for Renfe, consisting of the word "renfe" in a lowercase, italicized, sans-serif font.

**RENFE Viajeros,S.A.**

• ***CUENTAS ANUALES***  
*31 de Diciembre 2015*

• ***INFORME DE GESTIÓN***  
*Ejercicio 2015*

***(junto con Informe de Auditoría)***



KPMG Auditores, S.L.  
Paseo de la Castellana, 259 C  
28046 Madrid

## Informe de Auditoría Independiente de Cuentas Anuales

Al Accionista Único de  
Renfe Viajeros, S.A.

### **Informe sobre las cuentas anuales**

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas de Renfe Viajeros, S.A. (la “Sociedad”), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2015, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

#### *Responsabilidad de los Administradores en relación con las cuentas anuales*

Los Administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Renfe Viajeros, S.A., de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

#### *Responsabilidad del auditor*

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales adjuntas basada en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España. Dicha normativa exige que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación por parte de la entidad de las cuentas anuales, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales tomadas en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría.

### *Opinión*

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Renfe Viajeros, S.A. a 31 de diciembre de 2015, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

### **Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios**

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2015 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2015. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

KPMG Auditores, S.L.



Manuel Martín Barbón

30 de mayo de 2016



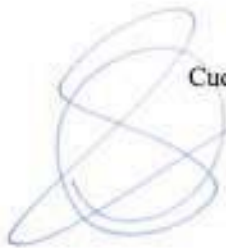
KPMG AUDITORES, S.L.

Año 2016 Nº 01/16/04346  
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe sujeto a la normativa  
reguladora de la actividad de  
auditoría de cuentas en España







RENFE VIAJEROS, S.A.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión

31 de diciembre de 2015

RENFE VIAJEROS, S.A

Balances al  
31 de diciembre de 2015 y 2014  
(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	Notas	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado intangible	5	31.485	34.415
Aplicaciones Informáticas		31.485	34.415
Inmovilizado material	6	5.451.204	5.591.563
Terrenos y construcciones		6.899	4.126
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		5.299.967	5.431.314
Inmovilizado en curso y anticipos		144.338	156.123
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		1.123	1.432
Instrumentos de patrimonio	8	252	252
Derivados		871	1.180
Inversiones financieras a largo plazo	9	922	922
Créditos a terceros		905	905
Otros activos financieros		17	17
Periodificaciones a largo plazo		806	1.226
Activos por impuesto diferido	20	2.105	2.211
Total activos no corrientes		<u>5.487.645</u>	<u>5.631.769</u>
Existencias	10	718	746
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	11	960.859	1.169.076
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		105.558	216.303
Clientes, empresas del grupo y asociadas corto plazo	26	5.857	12.285
Deudores varios		848.666	852.957
Personal		778	742
Otros créditos con las Administraciones Públicas		-	86.789
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	26	419.046	217.553
Créditos a empresas		418.737	217.191
Derivados		309	362
Inversiones financieras a corto plazo		11	16
Créditos a empresas		8	13
Otros activos financieros		3	3
Periodificaciones a corto plazo		3.854	3.958
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		31	31
Tesorería		31	31
Total activos corrientes		<u>1.384.519</u>	<u>1.391.380</u>
Total activo		<u>6.872.164</u>	<u>7.023.149</u>

RENFE VIAJEROS, S.A

Balances al  
31 de diciembre de 2015 y 2014  
(Expresados en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas	31.12.2015	31.12.2014
Fondos propios	12	<b>2.279.054</b>	<b>2.271.574</b>
Capital		500.000	500.000
Prima de emisión		1.885.866	1.885.866
Reservas		36.776	41.638
Resultados de ejercicios anteriores		(147.604)	-
Resultado del ejercicio		4.016	(155.930)
Ajustes por cambios de valor		<b>(5.431)</b>	<b>(5.208)</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	13	<b>2.415</b>	<b>2.593</b>
<b>Total Patrimonio Neto</b>		<b>2.276.038</b>	<b>2.268.959</b>
Provisiones a largo plazo	14	<b>38.294</b>	<b>30.300</b>
Deudas a largo plazo	17	<b>11.913</b>	<b>13.535</b>
Otros pasivos financieros		11.913	13.535
Deudas empresas grupo y asociadas	26	<b>3.595.494</b>	<b>3.755.444</b>
Pasivos por impuestos diferidos	20	<b>1.097</b>	<b>1.271</b>
Periodificaciones a largo plazo	15	-	<b>1.219</b>
<b>Total pasivos no corrientes</b>		<b>3.646.798</b>	<b>3.801.769</b>
Provisiones a corto plazo	14	<b>25.550</b>	<b>6.707</b>
Deudas a corto plazo	17	<b>39.852</b>	<b>39.800</b>
Otros pasivos financieros		39.852	39.800
Deudas empresas del grupo y asociadas	26	<b>336.557</b>	<b>342.174</b>
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	18	<b>510.774</b>	<b>531.913</b>
Proveedores a corto plazo		362.490	401.692
Proveedores, empresas del grupo y asociadas a corto plazo		75.900	67.017
Acreedores varios		27.978	27.222
Personal (remuneraciones pendientes de pago)		20.401	13.960
Otras deudas con las Administraciones Públicas		24.005	22.022
Periodificaciones a corto plazo	15	<b>36.595</b>	<b>31.827</b>
<b>Total pasivos corrientes</b>		<b>949.328</b>	<b>952.421</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>6.872.164</b>	<b>7.023.149</b>

RENFE VIAJEROS, S.A

Cuentas de Pérdidas y Ganancias  
Para los ejercicios anuales terminados en  
31 de diciembre de 2015 y 2014

(Expresadas en miles de euros)

	Notas	2015	2014
Importe neto de la cifra de negocios	21	<b>2.005.496</b>	<b>1.940.675</b>
Aprovisionamientos	10	<b>(3.232)</b>	<b>(4.148)</b>
Otros ingresos de explotación		<b>708.020</b>	<b>671.424</b>
Ingresos por servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público	22	607.197	604.644
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	22	73.033	50.918
Subvenciones de explotación		27.790	15.862
Gastos de personal	23	<b>(571.020)</b>	<b>(559.716)</b>
Sueldos, salarios y asimilados		(453.985)	(444.555)
Cargas sociales		(118.597)	(117.113)
Provisiones		1.562	1.952
Otros gastos de explotación	24	<b>(1.763.896)</b>	<b>(1.798.325)</b>
Servicios exteriores		(1.777.547)	(1.796.695)
Tributos		(476)	(475)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		14.127	(1.155)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	<b>(288.469)</b>	<b>(284.053)</b>
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	13	<b>311</b>	<b>286</b>
Exceso de provisiones		<b>1.055</b>	<b>1.561</b>
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado			
Deterioro y pérdidas	6	<b>(12.733)</b>	<b>(10.716)</b>
Resultados por enajenaciones y otras	6	<b>1.120</b>	<b>840</b>
Otros resultados		<b>15.376</b>	<b>(1.729)</b>
<b>Resultado de explotación</b>		<b>92.028</b>	<b>(43.901)</b>
Ingresos financieros	25	<b>8.943</b>	<b>4.359</b>
De valores negociables y otros instrumentos financieros		8.943	4.359
En empresas del grupo y asociadas		1.447	2.396
De terceros		7.496	1.963
Gastos financieros	25	<b>(90.901)</b>	<b>(116.518)</b>
Por deudas con empresas del grupo y asociadas		(90.302)	(115.879)
Por deudas con terceros		(599)	(639)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	8	<b>(1.639)</b>	<b>(3.353)</b>
Resultado financiero	25	<b>(83.597)</b>	<b>(115.512)</b>
Resultado antes de impuestos		<b>8.431</b>	<b>(159.413)</b>
Impuesto sobre beneficios	20	<b>(4.415)</b>	<b>3.483</b>
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>4.016</b>	<b>(155.930)</b>

RENFE VIAJEROS, S.A

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes  
a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2015 y 2014

A) Estados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	4.016	(155.930)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio Neto		
Por cobertura flujos de efectivo	(297)	(909)
Subvenciones, donaciones y legados (nota 13)	60	181
Efecto impositivo	<u>59</u>	<u>92</u>
Total de ingresos y gastos reconocidos	(178)	(636)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados (nota 13)	(311)	(286)
Efecto impositivo	<u>88</u>	<u>86</u>
Total de ingresos y gastos reconocidos	<u>(223)</u>	<u>(200)</u>
Total de ingresos y gastos reconocidos	<u><u>3.615</u></u>	<u><u>(156.766)</u></u>





Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes  
a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2015 y 2014

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios								
	Capital Escriturado	Prima de Emisión	Reserva Legal	Otras Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones , donaciones y legados recibidos	Total
Saldo al 31 de diciembre del 2013	500.000	1.885.866	-	(9.042)	-	58.910	(7.126)	2.500	2.431.108
Ajustes por cambios de criterio y errores				10.630	-	(18.860)	2.847	-	(5.383)
Saldo ajustado al inicio del año 2014	500.000	1.885.866	-	1.588	-	40.050	(4.279)	2.500	2.425.725
I. Total ingresos y gastos reconocidos				-	-	(147.604)	(929)	93	(148.440)
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto Aplicación beneficio 2013 y otras reservas				34.159	-	(40.050)	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre del 2014	500.000	1.885.866	5.891	35.747	-	(147.604)	(5.208)	2.593	2.277.285
Ajustes por cambios de criterio y errores				-	-	(8.326)	-	-	(8.326)
Saldo ajustado al inicio del año 2015	500.000	1.885.866	5.891	35.747	-	(155.930)	(5.208)	2.593	2.268.959
I. Total ingresos y gastos reconocidos				-	-	4.016	(223)	(178)	3.615
III. Otras variaciones en el Patrimonio Neto Aplicación pérdidas 2014 Otras				(8.326)	(147.604)	155.930	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2015	500.000	1.885.866	5.891	30.885	(147.604)	4.016	(5.431)	2.415	2.276.038

RENFE VIAJEROS, S.A.

Estados de Flujos de Efectivo correspondientes a los ejercicios  
anuales terminados en 31 de diciembre de 2015 y 2014  
(Expresados en miles de euros)

	2015	2014
<b>A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>8.431</b>	<b>(151.087)</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>	<b>382.810</b>	<b>344.904</b>
a) Amortización del inmovilizado	288.469	219.064
b) Correcciones valorativas por deterioro	(14.127)	4.508
c) Variación de provisiones	15.208	3.929
d) Imputación de subvenciones	(311)	(286)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	11.613	9.876
f) Ingresos financieros	(8.943)	(4.359)
g) Gastos financieros	90.901	116.518
h) Otros ingresos y gastos	-	(4.346)
<b>3. Cambios en el capital corriente</b>	<b>24.986</b>	<b>72.018</b>
a) Existencias	448	(143)
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	211.327	50.280
c) Otros activos corrientes	(200.725)	(144.241)
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	(21.139)	166.951
e) Otros pasivos corrientes	35.075	(829)
<b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>(87.424)</b>	<b>(117.309)</b>
a) Pagos de intereses	(94.587)	117.253
b) Cobros de intereses	1.446	-
c) Otros pagos (cobros)	5.717	(56)
<b>5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (1+2+3+4)</b>	<b>328.803</b>	<b>148.526</b>
<b>B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		
<b>6. Pagos por inversiones</b>	<b>(173.787)</b>	<b>(91.738)</b>
a) Inmovilizado intangible	(5.853)	(8.666)
b) Inmovilizado material	(167.934)	(83.072)
<b>7. Cobros por desinversiones</b>	<b>3.938</b>	<b>-</b>
a) Inmovilizado material	3.938	-
<b>8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (6+7)</b>	<b>(169.849)</b>	<b>(91.738)</b>
<b>C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>(158.954)</b>	<b>(56.789)</b>
a) Emisión	493.500	634.038
1. Deudas con empresas del Grupo y Asociadas	493.500	634.038
2. Otras deudas	-	-
b) Devolución y amortización de	(652.454)	(690.827)
1. Deudas con Empresas de Grupo y Asociadas	(652.454)	(690.827)
<b>10. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (9+10)</b>	<b>(158.954)</b>	<b>(56.789)</b>
<b>D) Aumento/Disminución neta del efectivo equivalente</b>	<b>-</b>	<b>(1)</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	31	32
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio (véase nota 7(b))	31	31

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**1. Naturaleza, actividades de la Sociedad, entorno jurídico legal**

Renfe Viajeros, S.A. (en adelante la Sociedad) se constituyó como sociedad mercantil estatal con forma de sociedad anónima por tiempo indefinido mediante escritura de segregación parcial de fecha 11 de diciembre de 2013 en la que la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (en adelante RENFE-Operadora o la Entidad) segrega de su patrimonio tres bloques patrimoniales, entre los que se encuentra el que constituye la unidad de negocio relativa al transporte ferroviario de viajeros. Dicha escritura fue presentada en el Registro Mercantil de Madrid el 31 de diciembre de 2013 e inscrita el 24 de febrero de 2014.

La fecha en la que las operaciones de la Sociedad comenzaron de forma efectiva fue el 1 de enero de 2014, si bien, a los efectos contables, las operaciones relativas a la unidad de negocio segregada realizadas por RENFE-Operadora desde el 1 de enero de 2013, se consideraron realizadas por cuenta de Renfe Viajeros, S.A.

Su domicilio social y fiscal se encuentra en Avenida Pío XII, 110 de Madrid y su número de identificación fiscal es A-86868189.

La Sociedad se rige por sus Estatutos, por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (en adelante LPAP), por la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, por las disposiciones sobre el régimen jurídico de las Sociedades de Capital y por las demás normas de carácter general que le sean aplicables.

La Sociedad tiene por objeto social y actividad principal la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.

Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la Sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.

La Sociedad forma parte del grupo RENFE-Operadora, del que la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (accionista único de la Sociedad) es dominante y tiene su domicilio social y fiscal en la Avenida Pío XII, 110 de Madrid.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, no han sido formuladas las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015 de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora y sociedades dependientes. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo RENFE-Operadora correspondientes al ejercicio 2014 aprobadas por su Consejo de Administración, mostraron unas pérdidas de 205.727 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 2.890.911 miles de euros. Estas cuentas anuales consolidadas junto con el informe de gestión del grupo y el informe de auditoría se encuentran disponibles en [www.renfe.com](http://www.renfe.com).

El ejercicio económico de la Sociedad comienza el día 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre de cada año.

La actividad y el entorno jurídico legal aplicable se detallan a continuación:

a) *Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante Ley del Sector Ferroviario o LSF 39/2003) y Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante también LSF 38/2015).*

La LSF 39/2003 regulaba, en el ámbito de la competencia del Estado, las infraestructuras ferroviarias y la prestación de los servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquellas, siendo la Ley por la que se creó RENFE-Operadora, de la que trae origen la Sociedad.

La LSF 39/2003 se apoyaba en tres pilares fundamentales:

1. La separación orgánica y funcional de las actividades de administración de infraestructura y de explotación de los servicios de transporte por ferrocarril.
2. La puesta en marcha de un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario, con aperturas sucesivas a la competencia: el transporte de mercancías, el transporte internacional de viajeros, y por último el transporte interior de viajeros.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

3. La creación de un órgano regulador, el Comité de Regulación Ferroviaria, con funciones de supervisión y de resolución de conflictos entre el administrador de infraestructuras y los operadores.

Esta Ley fue derogada el 1 de octubre de 2015, fecha de entrada en vigor de la LSF 38/2015, que viene a sustituir a la anterior.

La LSF 38/2015 tiene por objeto la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares.

Mediante la LSF 38/2015 se incorporan al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que entre otras trata sobre la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, el derecho de acceso a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

La Sociedad sucede a RENFE-Operadora como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario de viajeros cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios relacionados con dicho modo de transporte.

Los servicios de transporte de viajeros son actualmente prestados en tres regímenes económicos distintos, tras las modificaciones introducidas en la LSF 39/2003 por el Real Decreto – Ley 4/2013, de 22 de febrero, de las medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (en adelante RDL 4/2013) y que se integran en la propia LSF 38/2015:

- Los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público (Cercanías y Media Distancia) se refieren a servicios declarados de interés público por la Administración Pública titular del servicio y se prestan en régimen contractual con dicha Administración.
- El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se ha venido prestando en régimen de libre competencia desde el 31 de julio de 2013, atendiendo a las condiciones establecidas en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, la nueva LSF 38/2015 lo concluye de igual forma y señala que tendrán la consideración de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística aquellos servicios en los que, teniendo o no carácter periódico, la totalidad de las plazas ofertadas en el tren se prestan en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global en el que, aparte del servicio de transporte ferroviario, se incluyan, como principales, servicios para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales o de ocio, siendo el servicio de transporte por ferrocarril complemento de los anteriores. En ningún caso se podrá asimilar a esta actividad aquella que tuviera como objeto principal o predominante el transporte de viajeros por ferrocarril.
- Los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia tienen previsto su entrada en un régimen de competencia, que se desarrollará mediante un esquema de mercados en el que el acceso para los nuevos operadores se llevará a cabo a través de la obtención de títulos habilitantes.

El Consejo de Ministros determinará el número de títulos habilitantes a otorgar para cada línea o conjunto de líneas en las que se prestará el servicio en régimen de competencia, así como el período de vigencia de dichos títulos habilitantes. El otorgamiento de los títulos habilitantes se llevará a cabo por el Ministerio de Fomento a través del correspondiente procedimiento de licitación. Este procedimiento será público y garantizará la efectiva competencia de todos los operadores concurrentes. RENFE-Operadora dispondrá de un título habilitante para operar los servicios en todo el territorio sin necesidad de acudir al proceso de licitación.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Quedan al margen de la necesidad de disponer de título habilitante para la explotación de los servicios internacionales de transporte de viajeros, teniendo libre acceso a la misma, las empresas ferroviarias que dispongan de licencia de empresa ferroviaria otorgada por un Estado miembro de la Unión Europea.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de RDL 4/2013, la Sociedad ha seguido prestando sin solución de continuidad todos los servicios de transporte ferroviario de viajeros por ferrocarril que correspondía explotar a RENFE-Operadora desde la fecha de su efectiva constitución, para lo que sucedió a la Entidad en la capacidad de infraestructura necesaria para la realización de los servicios que estaba prestando la misma.

*b) Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios*

El Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios introdujo una serie de modificaciones en la estructura y regulación del transporte ferroviario, que básicamente consisten en las siguientes:

- Reestructuración de RENFE-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenecerá íntegramente a la Entidad, quien mantendrá su actual naturaleza jurídica. Las cuatro nuevas sociedades se corresponderán con las tres áreas de negocio actuales, Viajeros, Mercancías y Fabricación y Mantenimiento, más una cuarta dedicada a operaciones de arrendamiento y otras vinculadas a los activos de material ferroviario.
- Supresión de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora, o las respectivas sociedades mercantiles estatales anteriores, en los derechos y obligaciones de aquélla, asumiendo la titularidad de sus bienes e integrando a sus trabajadores. Con fecha 28 de diciembre de 2012, se aprobó la Orden FOM/2818/2012, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de dicha entidad.
- Modificación de la LSF 39/2003, por la que se establece la apertura al mercado de los servicios de transporte ferroviario de viajeros que discurren por la red ferroviaria de interés general de ancho internacional, UIC, y de los que discurren por la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico convencional y métrico, a partir del 31 de julio de 2013.
- Asimismo se señala que las Comunidades Autónomas que, a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley citado, tuvieran traspasadas las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y regionales sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico, podrán disponer la prestación de dichos servicios de transporte de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, del Parlamento Europeo y del Consejo.

*c) Régimen de personal*

La disposición adicional primera de la LSF 39/2003 establece que, a efectos de lo dispuesto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entenderá que existe sucesión de empresas entre la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora. Por tanto, los trabajadores que estaban en RENFE a 31 de diciembre de 2004 que prestaban servicios correspondientes a RENFE-Operadora, quedaron integrados en ésta desde el momento de su creación, sujetos al mismo régimen laboral, es decir, el del Estatuto de los Trabajadores. Asimismo, la Sociedad adquiere los derechos y obligaciones referidos sobre el personal que se traspasa de RENFE-Operadora y de FEVE a la misma.

De igual forma el RDL 22/2012 estableció que las necesidades de personal de las sociedades resultantes de las operaciones previstas serán atendidas exclusivamente con personal de RENFE-Operadora. La integración del personal de la Entidad en la Sociedad no ha supuesto en ningún caso incremento de dotaciones, retribuciones, ni otros gastos de personal al servicio del sector público y se ha realizado previo informe favorable del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

*d) Asignación Patrimonial*

El patrimonio de la Sociedad procede de los bienes, derechos y obligaciones correspondientes a la rama de actividad del transporte ferroviario de viajeros, segregada del balance a 31 de diciembre de 2012 de RENFE-Operadora y del balance segregado a esa misma fecha de FEVE, en los términos que con fecha 28 de diciembre de 2012, se aprobaron en la Orden FOM/2818/2012, por la que se fijaban los criterios de segregación de activos y pasivos de dicha entidad, entre RENFE-Operadora y ADIF.

La segregación parcial de RENFE-Operadora supuso el traspaso sin extinción de la parte de su patrimonio a la Sociedad consistente en el conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de negocio de Viajeros de RENFE-Operadora y de FEVE, adquiriendo por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dichas ramas de actividad.

La Entidad segregada recibió la totalidad de los títulos representativos del capital social de la Sociedad por un valor equivalente al de las aportaciones realizadas.

La Sociedad recibió por parte de la Entidad los medios humanos y materiales que se encontraban vinculados a la explotación del negocio segregado.

Los elementos patrimoniales que componían el balance de segregación, fueron valorados conforme al valor neto contable que presentaban dichos activos y pasivos en las cuentas anuales consolidadas del grupo RENFE-Operadora y sociedades dependientes a 31 de diciembre 2012, así como en las cuentas anuales individuales de FEVE a 31 de diciembre de 2012.

*e) Servicios de transporte ferroviario de interés público competencia de la Administración General del Estado y de la Generalidad de Cataluña**1. Acuerdos del Consejo de Ministros sobre Obligaciones de Servicio Público*

El Acuerdo del Consejo de Ministros del 2 de julio de 2010, en ejecución de lo que se dispone en el Reglamento (CE) 1370/2007, fijaba las bases para la declaración de "servicio público" de líneas de transporte ferroviario de viajeros que se consideren de interés general por razones sociales, económicas y medioambientales, así como las compensaciones correspondientes por el coste de dichos servicios, y las obligaciones del operador, entre ellas los indicadores de calidad que deben cumplirse en su prestación.

Posteriormente el Acuerdo del Consejo de Ministros del 30 de diciembre de 2010 estableció las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros desarrollados por RENFE-Operadora en la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), que presenta las siguientes características principales:

- Se declaraban sujetos a Obligación de Servicio Público, por razones medioambientales, sociales y económicas, los servicios que en ese momento venía prestando RENFE-Operadora en la RFIG bajo la denominación de "Cercanías" de competencia de la AGE.
- El Estado, a través del Ministerio de Fomento, previo informe favorable del Ministerio de Economía y Hacienda, debería formalizar con RENFE-Operadora el contrato de servicio público en el que se reflejarían las condiciones en que se habrían de ejercer dichas obligaciones de servicio, así como los mecanismos para su compensación.
- Dicho contrato, que debía surtir efectos desde el 1 de enero de 2011, establecería las condiciones de prestación del servicio, recogiendo, entre otras, las relativas a: Los compromisos de calidad, tarifas de aplicación individualizadas por núcleos, duración del contrato de tres años, con una prórroga adicional de otros tres años, reconocimiento del derecho a la explotación en exclusividad, parámetros de cálculo de la compensación correspondiente al operador individualizada por núcleos y líneas, procedimiento para variaciones en el nivel de servicios e incentivos y penalizaciones, causas de resolución del contrato, y fijación de la revisión a efectuar por la IGAE de los criterios de imputación de ingresos y gastos a efectos de lo señalado en el Reglamento 1370/2007, y por tanto las compensaciones exigibles.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

- RENFE-Operadora continuaría prestando los servicios que en dicho momento venía realizando en la RFIG bajo la denominación de "Media distancia", que eran competencia de la AGE, para lo que realizaría un contrato con el Estado, sin perjuicio de que los convenios en vigor celebrados con las Comunidades Autónomas continuarían surtiendo sus efectos en los términos previstos en los mismos.
- Las condiciones de prestación de los servicios que resultasen del acuerdo, deberían ser objeto de un contrato de servicio público entre el Estado y RENFE-Operadora, que sustituiría al inicialmente formalizado. Dicho contrato sería de características, contenido y control similares al de "Cercanías" anteriormente mencionado.

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 declaró que quedarían sometidos a Obligación de Servicio Público los servicios de transporte ferroviario de viajeros de "Media Distancia", competencia de la AGE, prestados sobre la red convencional, cuyos principales aspectos son los siguientes:

1. Se declaraban sujetos a Obligación de Servicio Público los servicios ferroviarios de viajeros, competencia de la AGE, prestados por RENFE-Operadora por la red convencional bajo la denominación de media distancia, que se relacionaban en el propio Acuerdo.
2. Aquellas relaciones de servicios ferroviarios de media distancia competencia de la AGE, que venía prestando la Entidad sobre la red convencional, que no habían sido declaradas sujetas a Obligación de Servicio Público, dejarían de ser prestadas por RENFE-Operadora antes del 30 de junio de 2013, a no ser que alguna Comunidad Autónoma formalizase el correspondiente contrato con la Entidad asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.
3. RENFE-Operadora continuaría prestando los servicios de media distancia sobre la red de altas prestaciones (Avant), competencia de la AGE, en las mismas condiciones que lo venía haciendo en ese momento, y antes del 30 de junio de 2013 el Ministerio de Fomento definiría qué servicios Avant resultaba pertinente sujetar a tales obligaciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte.
4. A partir del 1 de enero del 2013 los servicios ferroviarios de transporte de viajeros sobre la red de ancho métrico sería prestados por RENFE-Operadora, y antes del 30 de junio del 2013 el Ministerio de Fomento definiría que servicios de estos resultaba pertinente sujetar a tales obligaciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte.
5. Las compensaciones a RENFE-Operadora por la prestación de los servicios recogidos en los apartados anteriores, se regularían en los oportunos contratos entre el Ministerio de Fomento y la Entidad que deberían formalizarse antes del 30 de septiembre de 2013.
6. En el plazo de dos años desde la aprobación del Acuerdo, todos los servicios ferroviarios de viajeros declarados como Obligación de Servicio Público serían revisados en lo que se refiere a esta calificación.

El 5 de julio de 2013 el Consejo de Ministros aprobó el Acuerdo por el que se declararon los servicios de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la AGE, prestados sobre la red de ancho métrico y los de "alta velocidad media distancia", prestados sobre la red de Altas Prestaciones (Avant), que quedaron sometidos a Obligación de Servicio Público.

En dicho Acuerdo, se adoptó como criterio general, la declaración de Obligación de Servicio Público de todas las relaciones de Media Distancia que discurren por la Red de Altas prestaciones con un índice de aprovechamiento superior al 30%.

Respecto a los servicios ferroviarios prestados sobre la red de ancho métrico, se han ajustado servicios suprimiendo determinadas frecuencias ineficientes, manteniendo en la medida de lo posible el nivel de servicios que garantice la movilidad de los ciudadanos, así como la cohesión social y territorial de las zonas por las que transcurre la red de ancho métrico.

Asimismo se indica que antes del 31 de diciembre de 2014, todos los servicios ferroviarios de viajeros declarados como Obligación de Servicio Público serán revisados, en lo que se refiere a esta calificación.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

2. *Contrato 2013-2015 entre la AGE y RENFE-Operadora.*

El 16 de diciembre de 2013 se formalizó el Contrato para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia" y "Ancho Métrico" competencia de la AGE, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el periodo 2013 – 2015.

El contrato establece las condiciones conforme a las que RENFE-Operadora deberá prestar, durante los años 2013, 2014 y 2015, los servicios de transporte ferroviario de Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico declarados de Obligación de Servicio Público en los Acuerdos de Consejo de Ministros correspondientes, cuya titularidad corresponde a la AGE, así como la compensación a que tendrá derecho dicha Entidad, en los términos previstos en la legislación vigente.

No obstante lo anterior, en el cálculo de la compensación no se incluye la existencia de unos beneficios razonables, tal y como se recoge en el Reglamento CE 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transportes de viajeros por ferrocarril y carretera, y que la sociedad considera que debe incluirse en el cálculo de la compensación.

Los aspectos fundamentales del Contrato son los siguientes:

- RENFE-Operadora podrá desarrollar el objeto del contrato por sí misma o a través de Renfe Viajeros, S.A.
- La Entidad asumirá la dirección y gestión de los servicios, que incluirá la operación de los trenes, su explotación comercial y la gestión de las estaciones de Cercanías en virtud del Convenio suscrito con ADIF.
- Las tarifas de aplicación a la venta de títulos de transporte podrán ser objeto de revisión extraordinaria por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, previo informe favorable de la Dirección general de Política Económica del Ministerio de Economía y Competitividad.
- Se establece la obligación a la Entidad de mantener una contabilidad separada por tipología de servicios (Cercanías con desagregación de núcleos, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico), de forma que no se imputen costes ni ingresos relacionados con otras actividades de la Entidad, a los servicios objeto del Contrato.
- La AGE concede a la Entidad el derecho a explotar en exclusiva los servicios objeto del Contrato durante la vigencia del mismo.
- Se establece un procedimiento de cálculo de la compensación que tendrá en cuenta los costes totales de la prestación de los servicios, los ingresos procedentes de los títulos transporte, o cualquier otro derivado de la explotación de los servicios, y las penalizaciones que en su caso resulten de aplicación.
- La AGE se obliga a abonar a la Entidad una compensación máxima de 510.209 miles de euros para los servicios del ejercicio 2013, 501.448 miles de euros para los del ejercicio 2014 y 495.376 miles de euros para los del ejercicio 2015.
- Para la liquidación de las cantidades se realizará una entrega a cuenta por el 80% del importe máximo de la compensación, previa aprobación de la liquidación provisional por la Comisión de Seguimiento del Contrato, y el importe restante se abonará una vez aprobada la liquidación definitiva, que deberá realizarse antes de la finalización del ejercicio siguiente al que se refiera la liquidación. Para la compensación referente al ejercicio 2013 se establece una primera entrega a cuenta de 56.138 miles de euros, tras la suscripción del contrato, la cual se ha hecho efectiva el 14 de enero de 2014 con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de 2013.
- La propuesta de liquidación provisional que elabore la Entidad, será objeto de aprobación por parte de la Comisión de Seguimiento del Contrato, y será objeto de informe de auditoría por parte de la IGAE, tras el cual se aprobará la liquidación definitiva por parte de la Comisión de Seguimiento, para proceder al cargo o al abono de la cantidad final que resulte de la liquidación.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

- Se establece una prórroga por un periodo adicional de tres años, que el Ministerio de Fomento podrá presentar al Consejo de Ministros, previa tramitación presupuestaria del correspondiente expediente de gasto.
- El Contrato tiene establecido un mecanismo de revisión de sus condiciones ante modificaciones legislativas, circunstancias excepcionales o acuerdo de las partes.
- Las inversiones necesarias para la prestación de los servicios se financiarán con los propios recursos de la Entidad, tendiendo a que éstas no superen la dotación a la amortización durante el periodo de vigencia del Contrato de los activos afectos a la prestación del servicio.

Durante el ejercicio 2014, fue abonada una entrega a cuenta de la liquidación del ejercicio 2013 por un importe de 352.029 miles de euros y finalmente, una vez fue aprobada la liquidación definitiva por la comisión de Seguimiento del Contrato y tras el informe de auditoría de la IGAE, el 13 de enero de 2015 se abonaron con cargo a los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2014, 75.414 miles de euros, hasta alcanzar el importe completo de la compensación económica de 483.581 miles de euros, ajustado el efecto presentado en el informe de auditoría de la IGAE, una vez fue aprobada la liquidación definitiva por la comisión de Seguimiento del Contrato, cuyo resultado fue una disminución del ingreso registrado en el ejercicio 2013 de 5.461 miles de euros.

Respecto de la compensación de 2014 hay que señalar que se han percibido hasta la fecha de formulación de estas cuentas 500.832 miles de euros, con cargo a los presupuestos Generales del Estado de 2015, de un total registrado inicialmente de 502.854 miles de euros, a los que se ha efectuado un ajuste de 2.022 miles de euros derivados de la liquidación definitiva resultante del informe de auditoría de verificación de la IGAE de 18 de diciembre de 2015.

### 3. *Servicios de transporte ferroviario de interés público competencia de la Generalidad de Cataluña*

Mediante Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, el Estado traspasó a la Generalidad de Cataluña, con fecha efectiva a partir del día 1 de enero de 2010, las funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el ámbito de las cercanías de Barcelona, en función del acuerdo adoptado por la Comisión Bilateral Generalidad – Estado de fecha 21 de julio de 2009, y en los términos del acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 22 de diciembre de 2009.

Por otro lado, el Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, recogió el traspaso del Estado a la Generalidad de Cataluña de las funciones de la AGE correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general cuyo recorrido discurriera íntegramente en el ámbito territorial de Cataluña, con fecha efectiva a partir del 1 de enero de 2011, en los términos del acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 17 de noviembre de 2010.

Los acuerdos adoptados básicamente consistían en lo siguiente:

- Las funciones que asumía la Generalidad de Cataluña comprendían la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de dicho servicio, así como la potestad tarifaria sobre el mismo.
- Las funciones objeto de valoración que se traspasaban a la Generalidad de Cataluña se venían realizando por RENFE-Operadora en el marco del Contrato-Programa 2006-2010 entre la AGE y la Entidad a la fecha de adopción de este acuerdo, por lo que no se incluyó valoración económica del coste efectivo de dichas funciones al estar incorporado para el ejercicio 2010 al citado Contrato-Programa.

El 13 de enero de 2010, la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora firmaron un convenio en el que se establecía y concretaba la dirección y gestión de la prestación del servicio de Cercanías en Barcelona. La vigencia de este convenio iba desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2010, habiendo sido prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2011, y estableciéndose la prórroga tácita del mismo por periodos anuales.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Entre los aspectos más relevantes de este convenio destacaban los siguientes:

- RENFE-Operadora constituiría un Área de Negocio específica Cercanías – Cataluña a fecha 1 de enero de 2010, en la que se integraría la Dirección de Cercanías Metropolitanas de Barcelona.
- Se crearía un Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalidad de Cataluña / RENFE-Operadora al que se le atribuirían determinadas funciones relativas a la Dirección del Servicio de Cercanías en Barcelona.
- Los servicios quedaban definidos de acuerdo con lo establecido en el Presupuesto de RENFE-Operadora para el ejercicio 2010, que se inscribía en el marco del Contrato-Programa 2006-2010 entre RENFE-Operadora y la AGE.
- El Órgano Mixto de Coordinación y Control podría proponer la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalidad de Cataluña debería satisfacer a RENFE-Operadora.

Asimismo, el Acuerdo de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales de 22 de diciembre de 2009 (en adelante Acuerdo CMAEF 22.12.09), de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestado por RENFE-Operadora en Barcelona, establecía que *“La Generalidad de Cataluña asume, en el ejercicio 2010, la gestión y dirección del transporte ferroviario de viajeros correspondiente a cercanías de Barcelona, en los términos y condiciones establecidos en el Acuerdo de subrogación de la posición de la Administración General del Estado en el Contrato-programa suscrito entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora, para el periodo 2006-2010.”*

Con fecha 14 de diciembre de 2010, se firmó la segunda adenda de modificación al Convenio entre la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora en la que se establece y concreta la dirección y gestión de la prestación del servicio de Cercanías en Barcelona, para su ampliación a los servicios Regionales. Mediante esta adenda se adaptaba el mencionado Convenio, para la adscripción de los servicios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico en Cataluña a la organización del servicio de cercanías, del que la Generalidad de Cataluña es la Administración titular desde el 1 de enero de 2010.

La prestación de los servicios ferroviarios de cercanías en Cataluña fue declarada de servicio público por la Generalidad de Cataluña mediante el Acuerdo GOV/111/2010, de 1 de junio, y la prestación de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general en Cataluña, lo fue declarada por el Acuerdo GOV/256/2010, de 14 de diciembre.

RENFE-Operadora a partir del 1 de enero del 2011 incorporó los servicios regionales mencionados en el Área de Negocio específica Cercanías- Cataluña.

Con base en el borrador mencionado, el déficit final resultante en el ejercicio 2011 del Área de Negocio cercanías y regionales de Cataluña fue de 135.776 miles de euros.

El mencionado Acuerdo CMAEF 22.12.09 establecía que en el supuesto de que a 1 de enero de 2011 no se haya suscrito el nuevo contrato-programa, se entenderán prorrogadas automáticamente las condiciones del contrato-programa 2006-2010, a los efectos de cercanías de Barcelona hasta la firma del nuevo no más allá del 31 de diciembre de 2011 en las condiciones definidas en el apartado segundo del Acuerdo, es decir, que en el ejercicio 2011 la AGE asumía la totalidad del déficit procedente de la prestación de servicios de transporte por ferrocarril de cercanías de Barcelona.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Por otro lado, el "Acuerdo de valoración de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña" adoptado el 17 de noviembre de 2010 en el seno de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalidad de Cataluña, establece que la AGE asumirá la totalidad del déficit definitivo en que incurra RENFE-Operadora por los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña, que sean declarados como obligaciones de servicio público.

La Entidad no registró el derecho de cobro por importe de 135.776 miles de euros correspondiente al ejercicio de 2011 en el activo de las cuentas anuales, de acuerdo con el criterio manifestado por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), y sin perjuicio de la realización, por parte de la Entidad, de todas las actuaciones necesarias para lograr el cobro efectivo del mismo, que ha de efectuar la AGE consignando la correspondiente partida presupuestaria en los PGE (véase nota 11 e)).

En 2012, el importe correspondiente al déficit de explotación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña ascendió a 120.053 miles de euros (111.011 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)), calculados de acuerdo con los criterios del mencionado borrador de contrato de servicio público. En 2013, respecto de las cifras registradas en 2012, la Sociedad minoró por importe de 1.994 miles de euros para los servicios de Media distancia y de 11.819 miles de euros en los servicios de Cercanías, la cuenta a cobrar a la Generalitat de Catalunya, por lo que resultaba definitivamente un importe a cobrar por los servicios prestados en 2012 de 106.239 miles de euros (97.197 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)).

El Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalidad de Cataluña-RENFE-Operadora en sus sesión de 17 de junio de 2013 de forma unánime aprobó la propuesta de "Contrato de servicio público para la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales de titularidad de la Generalidad de Cataluña sobre la red ferroviaria de interés general, 2011-2015", comprometiéndose ambas partes, en el ámbito de sus respectivas responsabilidades, a desplegar la actividad necesaria para que su tramitación se lleve a término en el menor plazo posible.

Las características principales de este contrato son las siguientes:

- *Duración: 2011-2015.*
- *Los estándares de calidad, los compromisos y las condiciones son las que se establecen de mutuo acuerdo entre las partes firmantes del presente Contrato de servicio público, tomando como referencia, además, las contenidas en el Contrato que la AGE haya suscrito con RENFE-Operadora para los servicios públicos de cercanías y regionales en el resto del Estado.*
- *Capacidad de la Generalidad, en uso de sus competencias, para aplicar una política tarifaria diferente o requerir unos estándares de calidad, compromisos y condiciones diferentes a las que se establezcan en el futuro Contrato entre la AGE y RENFE-Operadora para los servicios públicos de cercanías y regionales.*
- *Según el régimen económico establecido en su cláusula Decimonovena, Contraprestación económica por los servicios prestados, La evolución de la compensación económica prevista por los servicios prestados es la siguiente:*

2011	2012	2013	2014	2015
130.222	106.239	116.447	116.900	119.965

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Este contrato se encuentra en fase de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalidad, en el mismo se exponen los parámetros que habrían de ser utilizados para el cálculo de la compensación que al prestador de los servicios le correspondería recibir, de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, el cual desarrolla el esquema conceptual para el cálculo de dicha compensación, que incluye, entre otras partidas, una destinada a remunerar el capital invertido por la empresa para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato.

Dada la situación de tramitación en la que se encuentra el citado contrato, la AGE, con el fin de evitar el deterioro de la situación financiera de la operadora, introdujo en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014, la disposición adicional septuagésimo segunda que prevé la dotación en el presupuesto del Ministerio de Fomento de las cantidades necesarias para hacer frente, con carácter de entrega a cuenta de las anualidades correspondientes a 2011, 2012 y 2013.

Como consecuencia de lo mencionado en los párrafos anteriores, la Sociedad procedió a registrar en 2013 el derecho de cobro de los servicios prestados en 2011 por importe de 130.222 miles de euros (120.879 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)), distribuidos en Obligación de Servicio Público de Media Distancia por importe de 18.109 miles de euros y por importe de 112.113 miles de euros (16.769 y 104.110 miles de euros de acuerdo con la corrección de errores realizada en el ejercicio 2014 detallada en la nota 2c)), los servicios de la Obligación de Servicio Público de Cercanías.

La Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2015, en su disposición adicional septuagésima primera prevé, en las mismas condiciones que las señaladas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014, una consignación presupuestaria a favor de Renfe Viajeros, S.A. con carácter de entrega a cuenta por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalidad de Cataluña prestados en 2014 por la Sociedad.

Con fecha 30 de junio de 2014, la IGAE emitió los Informes de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación para la compensación a RENFE-Operadora de las obligaciones de servicio público Cercanías y Regionales competencia de la Generalidad de Cataluña de los ejercicios 2011 y 2012, en los que propone minorar los importes a recibir por RENFE-Operadora en 10.791 y 9.892 miles de euros respectivamente, debido fundamentalmente a la no consideración para la liquidación de importe alguno del beneficio razonable considerado en las propuestas de liquidación por RENFE-Operadora que ascendían a 9.343 y 9.042 miles de euros respectivamente.

En 2013, el importe correspondiente al déficit de explotación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña ascendió a 111.500 miles de euros, importe que ha sido reducido a 104.857 miles de euros tras el informe de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación emitida por la IGAE el 26 de diciembre de 2014, debido fundamentalmente a la no consideración del beneficio razonable incluido, que ascendía a 9.517 miles de euros, compensado en parte por un mayor déficit asumido por otros conceptos.

Tal como expresa la propia IGAE en los informes, estos ajustes no suponen ningún pronunciamiento sobre el derecho de RENFE-Operadora a obtener una compensación por tal concepto, como expresamente prevé el Anexo del Reglamento CE 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. No obstante lo anterior, y si bien la propuesta de Contrato de Servicio Público 2011-2015 aprobada por el Órgano Mixto con fecha 17 de junio de 2013 recoge explícitamente la compensación en concepto de beneficio razonable, la IGAE considera que por tratarse de un documento pendiente de aprobación por la CMAEF y ratificación por la Comisión Bilateral Estado-Generalidad la fijación del beneficio razonable tal como se refleja en la propuesta de contrato no sería algo establecido, a día de hoy, de un modo definitivo y vinculante, entendiéndose la IGAE que solo una vez aprobado, ratificado y suscrito el Contrato de Servicio Público 2011-2015, podrá determinarse y abonarse el concepto de beneficio razonable.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Finalmente, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de 2014, se han recibido en el propio ejercicio 119.431 miles de euros y 96.348 miles de euros correspondientes a los servicios prestados en 2011 y 2012 respectivamente, y el 13 de enero de 2015, 104.857 miles de euros por las prestaciones de 2013.

En las cuentas anuales del ejercicio 2014, de acuerdo con el criterio manifestado por la IGAE, se ha procedido a corregir el importe de la cuenta a cobrar por el beneficio razonable de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 (véase nota 2 c)).

Tras la auditoria de verificación efectuada por la IGAE de fecha 18 de diciembre de 2015 se ha procedido a ajustar el saldo pendiente de cobro de 2014 en 1.716 miles de euros, resultando un saldo pendiente de cobro por importe de 104.958 miles de euros, el cual ha sido cobrado el 19 de enero de 2016.

En la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, se ha dotado la partida correspondiente al ejercicio 2015 por importe de 110.023 miles de euros y tendrá carácter de cantidad a cuenta de la liquidación definitiva conforme a la metodología aprobada por Acuerdos de 22 de diciembre de 2009, de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat de Cataluña, de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestados por RENFE-Operadora en Barcelona y de 17 de noviembre de 2010 de la misma Comisión Mixta sobre valoración de los servicios regionales. El libramiento se efectuará una vez la IGAE emita el correspondiente informe de control financiero sobre la propuesta de liquidación a elaborar por la Sociedad, este informe deberá emitirse antes del 30 de septiembre de 2016.

No será objeto de compensación el mayor déficit de explotación que pudiera haberse originado a Renfe Viajeros, S.A. como consecuencia de decisiones de la Generalitat de Cataluña, en uso de sus competencias, en cuanto a política tarifaria o estándares de calidad, compromisos y condiciones, distintos de los considerados a efectos del contrato que se cita en el párrafo anterior. No obstante, en la cláusula quinta del Convenio de 13 de enero de 2010, entre La Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora, se establece que "...podrán proponer a través del Órgano Mixto de Coordinación y control previsto en el presente Convenio, la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalidad de Cataluña deberá satisfacer a RENFE-Operadora", que son exclusivamente financiados y de forma directa por esta comunidad.

En base a esta previsión, en la primera reunión del citado Órgano Mixto, de 13 de febrero de 2010, se decidió instrumentar estas medidas bajo la forma de un Plan de Acción 2010-2015 contenido como Anexo 4 de la propuesta de Contrato OSP Cataluña 2011-2015, aprobada por el Órgano Mixto en su reunión de 17 de junio de 2013. Dicho Plan contiene datos reales para el periodo 2010-2012 y previsiones para 2013-2015.

La Sociedad presentó para 2014 su propuesta de liquidación por el Plan de Acción por importe de 13.952 miles de euros.

Para el ejercicio 2015, la propuesta de liquidación de la sociedad ha ascendido a 14.750 miles de euros.

#### 4. *Contratos con Comunidades Autónomas*

El acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 que aprobó el plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de media distancia que están financiados por el Estado, siendo declarados como obligación de servicio público, estableció que en el caso de que alguna Comunidad Autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario sobre alguna de las relaciones ferroviarias que no fueron declaradas de obligación de servicio público, éstas podrían formalizar el correspondiente contrato con RENFE-Operadora asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En este sentido, la Entidad ha seguido prestando después del 30 de junio de 2013, determinados servicios ferroviarios de media distancia que no fueron declarados como obligación de servicio público por la AGE, a petición de la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón. El 1 de mayo de 2014 se firmó el contrato de servicio público con la Junta de Extremadura, regulando la prestación de una serie de servicios de media distancia convencional de interés para la Junta de Extremadura, desde la firma del contrato hasta el 31 de diciembre de 2015, indicando que los servicios prestados desde el 1 de julio de 2013 hasta que entra en vigor el contrato, se liquidarán por la Consejería de Fomento. El 1 de septiembre de 2014 se firmó el contrato de servicio público con la Gobierno de Aragón, regulando la prestación de una serie de servicios de media distancia convencional de interés para la Gobierno de Aragón, con vigencia desde el 1 de julio de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2015 (nota II e)).

El 30 de diciembre de 2015 se ha formalizado con el Gobierno de Aragón un Acuerdo para la continuación de la prestación por parte de la Sociedad, con carácter excepcional y provisional, de los servicios de transporte de viajeros de media distancia para el ejercicio 2016 en la Comunidad Autónoma de Aragón previstos en el Contrato de Servicio Público de fecha 1 de septiembre de 2014.

Con fecha 21 de septiembre de 2015 se ha firmado un convenio de liquidación con la Junta de Castilla y León de las obligaciones derivadas del Convenio específico de colaboración que se estableció en 2005 entre su Consejería de Fomento y la Entidad Ferrocarriles de Vía Estrecha en referencia al mantenimiento y mejora del servicio ferroviario de la línea de cercanías León-Guardo y la regional León-Palencia Burgos así como las relativas a los servicios de Media Distancia prestados desde el cuarto trimestre de 2007 hasta 2010 inclusive por RENFE-Operadora.

f) *Relaciones con Adif*

i) Tasa de Seguridad Ferroviaria

Los artículos 65 a 68 de la LSF 39/2003 establecen todos los aspectos relativos a esta tasa. Constituye el hecho imponible de la misma, la prestación del servicio de vigilancia y el control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad Estatal como de titularidad de Adif.

Serán sujetos pasivos de la tasa, los viajeros y tendrán la consideración de sujetos pasivos sustitutos, el particular, el organismo o la empresa ferroviaria con los que el viajero hubiera contratado el servicio de transporte, en este caso RENFE-Operadora, y a partir del 1 de enero de 2014 Renfe Viajeros, S.A. Dicho sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar a Adif.

La LSF 38/2015 crea la tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria. No obstante, la Disposición transitoria quinta establece que hasta tanto no se fijen las cuantías de las tasas ferroviarias recogidas en el título VI seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la nueva ley, por lo que tanto para el ejercicio 2015 como para el 2016, sigue siendo aplicable la Tasa de seguridad ferroviaria regulada en la LSF 39/2003.

ii) Cánones ferroviarios

La LSF 39/2003 establece, en sus artículos 74 y 75, la regulación de los cánones que se devengan en favor de Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario.

Mediante la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en la LSF 39/2003, otorgando cobertura legal a la relación económica existente entre Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Los cánones se clasifican de la forma siguiente:

- Cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General:
  - i. Canon de acceso (Modalidad A), cuya cuantía se determina en función del volumen de tráfico anual previsto en la declaración de actividad del sujeto pasivo.
  - ii. Canon por reserva de capacidad (Modalidad B), que se determina en función de los kilómetros reservados, distinguiendo por tipo de línea y hora del día que se reserva, así como por tipo de servicio de transporte y tren.
  - iii. Canon de circulación (Modalidad C), que se calcula con base en los kilómetros efectivamente realizados, considerando los mismos parámetros establecidos en el canon de reserva de capacidad.
  - iv. Canon por tráfico (Modalidad D), que se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.
- Cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias:
  - i. Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros (Modalidad A), que se aplica en función de los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.
  - ii. Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (Modalidad B), que se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones donde existen problemas de congestión (estaciones de primera categoría).
  - iii. Canon de paso por cambiadores de ancho (Modalidad C), que se calcula en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho.
  - iv. Canon por la utilización de vías de apartado (Modalidad D), que se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado, que son las vías no consideradas de circulación en la declaración de red publicada por Adif, y del tipo de línea a que pertenece la estación en que aquella se ubica. Actualmente, solo se aplica en las líneas de alta velocidad.
  - v. Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (Modalidad E), que grava el uso del dominio público ferroviario determinándose en función de la superficie ocupada y del tipo de terreno.

La Orden FOM 2336/2012 de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, introdujo diversas modificaciones en la aplicación de los diferentes cánones ferroviarios y en sus cuantías, produciéndose un notable incremento en el coste que asumió la Sociedad a partir del 1 de noviembre de 2012, que se estimó en torno al 35%.

Por Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, se efectuaron modificaciones en la LSF 39/2003, en los artículos 21, letra l), 73, apartados 1,5 y 6, 77 y 81.1, letra j) a fin de establecer el procedimiento para la modificación y actualización de cuantías de los cánones ferroviarios.

Estas modificaciones, artículo 2 y disposición adicional tercera, pretendían adecuar, la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, la aplicación de cánones por su utilización y la certificación de seguridad, a la Directiva Comunitaria 2001/14/CE y cumplimentar la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 28 de febrero de 2013.

La LSF 38/2015 establece una nueva estructura legal de los cánones ferroviarios más sencilla y estimuladora del tráfico, suprimiendo el canon de acceso, implantando nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon a la rentabilidad potencial del mercado, incidiendo en las bonificaciones y descuentos para fomentar el desarrollo de los servicios y la explotación más eficaz de las líneas. Asimismo se modifica la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio, y se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros considerando la capacidad económica de los servicios asociados.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

No obstante, la Disposición transitoria cuarta establece que hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas, los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley, produciéndose esta adecuación en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la mencionada ley, por lo que tanto para el ejercicio 2015 como para el 2016, sigue siendo aplicable la estructura de cánones ferroviarios regulada en la LSF 39/2003.

*iii)* Convenios y otras relaciones

Desde el momento de producirse la segregación de RENFE y con el objetivo de garantizar la continuidad de los servicios, se negociaron entre Adif y RENFE-Operadora una serie de acuerdos y convenios que afectan a diferentes aspectos de la relación entre ambas entidades. Estos acuerdos se plasman en un conjunto de convenios aprobados por los Consejos de Administración y firmados por los Presidentes de las dos entidades, cuyos efectos económicos, en lo que afecta a Renfe Viajeros, S.A., se recogen en estas cuentas anuales.

Debido a la subrogación de la Sociedad en los derechos y obligaciones de RENFE-Operadora relativos al área de negocios de Viajeros, la Sociedad ha asumido la gestión de aquellos convenios y acuerdos suscritos entre Adif y RENFE-Operadora que, en virtud de su objeto, le son propios de su actividad.

Quedan bajo la gestión de RENFE-Operadora todos los convenios y acuerdos con Adif que regulan el aprovisionamiento de productos o la prestación de servicios transversales al grupo, tales como los convenios energéticos, de telecomunicaciones o de sistemas de información, si bien los efectos económicos de los mismos son asumidos directamente por la Sociedad que recibe los bienes o los servicios.

**2. Bases de presentación de las cuentas anuales****a) Imagen fiel:**

Las cuentas anuales del ejercicio 2015, se han formulado por los Administradores de la Sociedad, a partir de los libros de contabilidad de la Sociedad y se han preparado de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad, aprobado por el Real decreto 1514/2007, de 16 de noviembre (en adelante PGC), con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2015 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Los Administradores de la Sociedad estiman que las cuentas anuales del ejercicio 2015 serán aprobadas por el Accionista Único sin variaciones significativas.

**b) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables**

La preparación de las cuentas anuales requiere la aplicación de estimaciones contables relevantes y la realización de juicios, estimaciones e hipótesis en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En este sentido, se resumen a continuación un detalle de los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales.

**(i) Estimaciones contables relevantes e hipótesis**

La Sociedad realiza la revisión de la vida útil de su inmovilizado en función de los informes técnicos y comerciales elaborados en su caso a tal efecto.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

La Sociedad evalúa al menos al cierre del ejercicio si existen indicadores de deterioro de valor del inmovilizado material e intangible, de acuerdo con la política contable descrita en la nota 4(b), lo cual requiere la aplicación de un elevado nivel de juicio y, en caso de calcular un deterioro, la aplicación de estimaciones para llevar a cabo los cálculos pertinentes.

La estimación del importe recuperable de los saldos a cobrar a clientes y deudores implican un elevado juicio de valor por parte de la Dirección de la Sociedad, quien efectúa una revisión de los saldos individuales con base en la calidad crediticia de los clientes, las tendencias actuales de mercado y la realización de análisis históricos de insolvencias a nivel agregado.

(ii) Cambios de estimación

Asimismo, a pesar de que las estimaciones realizadas por la Dirección de la Sociedad se han calculado en función de la mejor información disponible al cierre de estas cuentas anuales, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a su modificación en los próximos ejercicios. El efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

**c) Comparación de la información**

Las cuentas anuales presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria, además de las cifras del ejercicio 2015, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2014 aprobadas por el Accionista Único el 29 de junio de 2015, habiéndose reclasificado algunos importes en las presentes cuentas anuales por los efectos del cambio en los criterios contables realizado en el ejercicio 2015, que se detalla más adelante.

Asimismo, se ha procedido a calcular los datos relativos al periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales de acuerdo con la resolución de 26 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por lo que la nota 19 no incluye información comparativa del ejercicio 2014 a este respecto.

(i) Cambios en criterios contablesIntervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado (Grandes reparaciones)

Hasta el 31 de diciembre de 1998 RENFE siguió el criterio de constituir provisiones para atender las grandes reparaciones de la totalidad del material rodante. En diciembre de 1998 la Entidad completó un análisis sobre la necesidad de mantener ese criterio para el tratamiento contable de las grandes reparaciones del material rodante que se llevaban a cabo en los talleres propios, concluyendo que en estos casos el impacto en resultados de utilizar dicho criterio o de haber registrado como gasto del ejercicio el coste de las reparaciones efectivamente realizadas en cada ejercicio no hubiera sido muy diferente, por lo que la Entidad decidió regularizar el saldo de la provisión constituida y mantener solamente el importe correspondiente a la provisión para grandes reparaciones del material rodante cuya reparación se lleva a cabo por terceros.

En el ejercicio 2008, la adaptación de las cuentas anuales de la Entidad al PGC, supuso la reclasificación de la provisión para grandes reparaciones del material rodante cuya reparación se lleva a cabo por terceros al inmovilizado material, permaneciendo como gasto del ejercicio el coste de las reparaciones realizadas en talleres propios efectivamente realizadas en cada ejercicio.

Con fecha 11 de diciembre de 2013, se procedió a la escrituración de la segregación parcial de tres ramas de actividad de RENFE-Operadora mediante la constitución de las sociedades Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., que separó las actividades de operación ferroviaria de la de mantenimiento del material rodante.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2015 se ha completado un análisis del impacto que tendría adoptar el criterio de registrar las grandes reparaciones realizadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. como componentes separados de los activos de material rodante, en lugar de registrarlas como gasto del ejercicio cuando son efectivamente realizadas, tal y como se venía registrando desde el ejercicio 1998.

Dicho análisis ha puesto de manifiesto que la aplicación del nuevo criterio tendría las siguientes consecuencias:

- El gasto registrado por el propietario del material rodante es más uniforme a lo largo de los ejercicios, independientemente del volumen de grandes reparaciones efectuadas en cada año, por lo que el análisis de costes a partir de la cuenta de resultados es más estable.
- El flujo de efectivo de las actividades de explotación se incrementa, reduciéndose el flujo de efectivo de las actividades de inversión.
- El valor contable de los activos próximos a la finalización de su vida útil se incrementa cuando se le realiza una gran reparación, la cual ha de amortizarse en el periodo de utilidad de dicha reparación.
- El nuevo criterio se adecúa en mejor medida a lo que establece el PGC respecto a las grandes reparaciones y las inspecciones generales que se llevan a cabo de forma periódica.

En consecuencia, la Sociedad ha decidido en el ejercicio 2015 adoptar el criterio de identificar como un componente del coste del material rodante el importe de los desembolsos necesarios para realizar las grandes reparaciones realizadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., amortizándose durante el periodo de tiempo que transcurre hasta la fecha en que se realice la siguiente revisión. Una vez realizados los trabajos, el coste de la reparación se reconoce como mayor valor del material rodante, que a su vez es objeto de amortización hasta que se produce la siguiente revisión, dándose de baja cualquier importe pendiente de amortizar del anterior componente.

La adopción de este criterio ha supuesto un cargo a reservas por la mayor amortización de los componentes iniciales identificados en el precio de adquisición del material rodante hasta el 1 de enero de 2015 por importe de 205.076 miles de euros, y un abono a reservas por importe de 210.479 miles de euros por el alta de la última gran reparación efectuada con anterioridad al 1 de enero de 2015 de cada material rodante, por el valor neto contable de la misma a dicha fecha.

Las cifras comparativas de estas cuentas anuales que se han adaptado al nuevo criterio para facilitar la comparación corresponden a los siguientes elementos:

- Balance:
  - Valor del inmovilizado material
  - Movimiento del inmovilizado material
- Cuenta de Pérdidas y Ganancias:
  - Amortización del inmovilizado material
  - Otros gastos de explotación / Servicios exteriores / Reparaciones y conservación.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Las correcciones efectuadas en las cifras comparativas del ejercicio 2014 son las siguientes:

Corrección en Balance	Miles de euros
Inmovilizado material 01.01.2014	12.662
Altas coste inmovilizado material	56.663
Reservas	13.730
Corrección en cuenta de pérdidas y ganancias	
Amortización del inmovilizado material	64.989
Otros gastos de explotación	(56.663)

Asimismo se han efectuado correcciones en la amortización acumulada de determinados activos al considerar como fecha de inicio de amortización la puesta en condiciones de funcionamiento del activo, en lugar de la fecha en que comenzó su explotación comercial, una vez entró en funcionamiento la infraestructura a la que estaban destinados a dar servicio, el corredor de alta velocidad Madrid-Valencia, tal como recomendó la IGAE en los informes adicionales a los de auditoría de cuentas de RENFE-Operadora. El efecto de la corrección efectuada ha supuesto una minoración de 3.100 miles de euros de las reservas a 1 de enero de 2015.

En el Estado Total de cambios en el Patrimonio Neto los ajustes por cambio de criterio y errores efectuados en el ejercicio 2015 se han introducido en los saldos de inicio del ejercicio compartido, junto con los cambios en criterios contables y corrección de errores realizados en el ejercicio 2014, y que se detallan a continuación:

Beneficio razonable por prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña

Dentro de la estimación de la compensación por la prestación de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público en Cataluña, la Sociedad venía recogiendo, entre otras partidas, una destinada a remunerar el capital invertido por la empresa para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato, lo que ha venido en llamarse "beneficio razonable" (véase nota 1e)).

De este modo, en las cuentas anuales del ejercicio 2012 se registraron 9.042 miles de euros correspondientes al beneficio razonable de dicho ejercicio, y en las del ejercicio 2013 se registraron 9.343 y 9.517 miles de euros correspondientes a los de los ejercicios 2011 y 2013 respectivamente.

Dado que la propuesta de Contrato de Servicio Público donde se recoge explícitamente la compensación en concepto de beneficio razonable, se trata de un documento pendiente de aprobación por la CMAEF y ratificación por la Comisión Bilateral Estado-Generalidad, se ha considerado que la fijación del beneficio razonable se entenderá definitiva y vinculante, una vez aprobado, ratificado y suscrito el Contrato de Servicio Público 2011-2015, siendo entonces en ese momento cuando se registre la cuenta a cobrar por este concepto.

En este sentido, se ha procedido a corregir con efecto retroactivo la cuenta a cobrar por el beneficio razonable correspondiente a los ejercicios 2011, 2012 y 2013.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Instrumentos financieros derivados en contratos de deuda espejo

Los Acuerdos de reconocimiento de deuda espejo procedente de la segregación incluyen determinados contratos de permuta de tipos de interés, que se registraron como cobertura contable de determinados préstamos también incluidos en dichos acuerdos.

Los efectos económicos de los derivados de cobertura se transfirieron a la Sociedad en el porcentaje que resultó en la segregación, si bien al formar parte del acuerdo de reconocimiento de deuda donde se encuentran las operaciones principales a las que están vinculadas, se consideraron a efectos de determinación del criterio contable de contabilización, como derivados implícitos del acuerdo de reconocimiento de deuda, y por tanto sin separarlos del contrato principal, reconociendo los ingresos y gastos correspondientes de acuerdo con el criterio del devengo, valorándolos a coste amortizado de forma conjunta con la operación principal.

En las cuentas anuales de RENFE-Operadora, los derivados contratados con las entidades financieras cuyos efectos económicos se han transferido en parte a la Sociedad, se considera que cumplen con los criterios de la contabilidad de coberturas, reconociéndose ingresos y gastos en el patrimonio neto por sus cambios en el valor razonable. Por este motivo, se ha considerado conveniente reflejar del mismo modo la contabilidad de coberturas en la Sociedad, reconociendo ingresos y gastos en el patrimonio neto por los cambios en el valor razonable del derivado que forma parte de la deuda espejo con la Entidad.

Este cambio de criterio ha producido una disminución del patrimonio neto en la partida Ajustes por cambio de valor de 5.208 miles de euros en el ejercicio 2014.

**3. Aplicación de Resultados**

La aplicación de las pérdidas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 por importe de 147.603.546,11 euros, aprobada por el Accionista único el 29 de junio de 2015 consiste en traspaso a Resultados negativos de ejercicios anteriores.

La propuesta de distribución del beneficio del ejercicio 2015 de la Sociedad que asciende a 4.016.585,81 euros, formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por el Accionista Único es la siguiente:

Distribución

Reserva legal	401.658,58
Otras reservas	3.614.927,23
	<u>4.016.585,81</u>

A efectos de libre disposición de reservas debe considerarse que los fondos propios de la Sociedad tras el reparto de las reservas, no pueden resultar inferiores a la cifra del capital escriturado.

En estas circunstancias, al 31 de diciembre de 2015 la prima de emisión y las reservas de libre disposición no serían distribuibles en 156.018 miles de euros.



#### 4. Normas de registro y valoración

Las cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con los principios contables y normas de registro, valoración y clasificación contenidas en el PGC. Los principales son los siguientes:

##### a) Transacciones, saldos y flujos en moneda distinta del euro

Las transacciones en moneda distinta del euro se han convertido a euros aplicando al importe en moneda distinta del euro el tipo de cambio de contado en las fechas en las que se realizan.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda distinta del euro se han convertido a euros aplicando el tipo existente al cierre del ejercicio, mientras que los no monetarios valorados a coste histórico, se han convertido aplicando el tipo de cambio de la fecha en la que tuvieron lugar las transacciones.

En la presentación del estado de flujos de efectivo, los flujos procedentes de transacciones en moneda distinta del euro se han convertido a euros aplicando al importe en moneda distinta del euro el tipo de cambio de contado en las fechas en las que se producen.

Las diferencias positivas y negativas que se ponen de manifiesto en la liquidación de las transacciones en moneda distinta del euro y en la conversión a euros de activos y pasivos monetarios denominados en dicha moneda, se reconocen en resultados.

##### b) Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación

La Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias (la Orden 733) contiene las normas que constituyen la regulación del deterioro del inmovilizado material en las empresas públicas que operan condicionadas por circunstancias que les impiden generar flujos de efectivo.

A efectos de la Orden 733 se realiza una distinción entre los activos generadores de efectivo, que son aquellos que se poseen con el fin de obtener un beneficio o generar un rendimiento comercial a través de la entrega de bienes o la prestación de servicios, y los activos no generadores de flujos de efectivo, que son aquellos que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que generan dichos activos y que benefician a la colectividad, esto es, su beneficio social o potencial de servicio.

En algunos casos puede no estar claro si la finalidad principal de poseer un activo es generar o no un rendimiento comercial. En estos casos, y dados los objetivos generales de las empresas comprendidas dentro del ámbito de aplicación de la Orden 733, existe una presunción de que, salvo clara evidencia de lo contrario, tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

Los activos no generadores de flujos de efectivo son aquellos utilizados por las entidades integrantes del sector público empresarial estatal, autonómico o local, cualquiera que sea su naturaleza jurídica, que deban aplicar los principios y normas de contabilidad recogidos en el Código de Comercio y en el Plan General de Contabilidad de la empresa española, y que, considerando el carácter estratégico o de utilidad pública de su actividad, entregan bienes o prestan servicios con regularidad a otras entidades o usuarios sin contraprestación, o a cambio de una tasa, o de un precio político fijado, directa o indirectamente, por la Administración Pública.

La Sociedad mantiene en su activo elementos de inmovilizado material e intangible no generadores de flujos de efectivo, que se agrupan en las siguientes unidades de explotación:

- Aquellos destinados a la prestación de los servicios de cercanías y media distancia declarados como Obligación de Servicio Público (OSP) por la Administración Pública titular del servicio, quien fija las correspondientes tarifas para la prestación del servicio, y asume el déficit final resultante de acuerdo con lo estipulado en el contrato o convenio por el que se rige la correspondiente prestación.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

- Los destinados a la prestación de los servicios de alta velocidad, larga distancia y media distancia no declarados como OSP que aún no se han liberalizado, si bien el proceso ya ha comenzado de forma ordenada y progresiva. Estos servicios se prestan en régimen de no concurrencia sobre las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), las cuales son consideradas como activos no generadores de flujos de efectivo por parte de ADIF, entre otras razones porque sus ingresos son los cánones por el uso de la RFIG que se regulan en la LSF y demás legislación, y cuyas cuantías se actualizan a propuesta de ADIF para su inclusión en los anteproyectos de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado. En este sentido, hay que considerar que la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en la RFIG, hoy por hoy es prestada en régimen de no competencia por parte de Renfe Viajeros, S.A., entidad dependiente del Ministerio de Fomento, del cual también depende ADIF, y que los cánones que fija ésta, en lo referente al tráfico ferroviario de viajeros, afectan exclusivamente a la Sociedad, determinando en gran medida la rentabilidad que los activos destinados a la prestación de estos servicios puedan obtener.

También se puede destacar la definición de infraestructura que se incluye en la norma segunda, en la que se identifican dicho tipo de activos con terrenos, obras de ingeniería civil, inmuebles e instalaciones utilizables por la generalidad de los ciudadanos o destinados a la prestación de servicios públicos, que tienen una finalidad específica, aunque puedan admitir usos alternativos, o son parte de un sistema o red.

La incorporación de las infraestructuras en un sistema o red supone que dichos activos forman parte de conjuntos integrados de obras y construcciones relacionados entre sí, con los cuales los poderes públicos pretenden garantizar el desarrollo de servicios básicos para el funcionamiento de la economía y la vida de los ciudadanos, como pueden ser las redes de carretera, sistema de alcantarillado y suministro de energía, redes de telecomunicación o el sistema ferroviario.

De acuerdo con la normativa contable la Sociedad comprueba el deterioro de valor de estos activos, cuando existen indicadores de deterioro de valor propios de este tipo de activos, que no están basados en indicadores de carácter comercial, sino en el potencial de servicio que generan.

En cualquier caso, los eventos o circunstancias que puedan implicar un indicio de deterioro de valor han de ser significativos y sobre todo, deben tener efectos a largo plazo.

Si existen indicadores de deterioro de valor, el valor recuperable es el mayor del valor en uso y el valor razonable, menos costes de venta. El valor en uso, es el valor actual del activo manteniendo su potencial de servicio y se determina por referencia al coste de reposición depreciado.

El deterioro de valor de los activos no generadores de flujos de efectivo, se determina a nivel de activos individuales, salvo que la identificación del potencial de servicio no fuera evidente, en cuyo caso el importe recuperable se determina a nivel de la unidad de explotación o servicio a la que pertenece.

Para los activos generadores de flujos de efectivo que tiene la Sociedad, que son los destinados a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, se sigue el criterio de evaluar la existencia de indicios que pudieran poner de manifiesto el potencial deterioro de valor de los mismos, al objeto de comprobar si el valor contable de los mencionados activos excede de su valor recuperable, entendido como el mayor entre el valor razonable, menos costes de venta y su valor en uso.

La Sociedad evalúa en cada fecha de cierre, si existe algún indicio de que la pérdida por deterioro de valor reconocida en ejercicios anteriores ya no existe o pudiera haber disminuido. Las pérdidas por deterioro sólo se revierten si se hubiese producido un cambio significativo en las estimaciones utilizadas para determinar el valor recuperable del activo.

En cualquier caso, en cuanto a la identificación de activos deteriorados, así como en la determinación del valor recuperable de los activos generadores de flujos de efectivo, se tienen en cuenta los criterios que establece la Resolución de 18 de septiembre de 2013, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan normas de registro y valoración e información a incluir en la memoria de las cuentas anuales sobre el deterioro de valor de los activos.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

c) Inmovilizado intangible

Los activos incluidos en el inmovilizado intangible figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción. El inmovilizado intangible se presenta en el balance por su valor de coste, minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas, conforme a los siguientes criterios:

- o Las aplicaciones informáticas adquiridas y elaboradas por la propia empresa se reconocen en la medida que cumplen las condiciones para su capitalización y se amortizan linealmente durante el periodo entre 5 y 10 años en que esté prevista su utilización. Los gastos de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se llevan a gastos en el momento en que se incurre en ellos.
- o Las concesiones y licencias se amortizan linealmente durante el periodo de concesión.

Los costes incurridos en la realización de actividades que contribuyen a desarrollar el valor del negocio de la Sociedad en su conjunto, como fondo de comercio, marcas y similares generadas internamente, así como los gastos de establecimiento, se registran como gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que se incurren.

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible, se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

La Sociedad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido si la vida útil es finita o indefinida. A estos efectos se entiende que un inmovilizado intangible tiene vida útil indefinida cuando no existe un límite previsible al periodo durante el cual va a generar entrada de flujos netos de efectivo.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la Sociedad no tiene registrado ningún inmovilizado intangible de vida útil indefinida.

La Sociedad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los inmovilizados intangibles al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

d) Inmovilizado material

- Coste del inmovilizado material

En relación con la valoración de los elementos del inmovilizado recibidos en la Sociedad de RENFE-Operadora a través de la segregación de la rama de actividad, éstos se registraron a los valores contables por los que se encontraban registrados en RENFE-Operadora o en FEVE. El resto de los activos incluidos en el inmovilizado material figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción.

El inmovilizado material se presenta en el balance por su valor de coste minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas.

Las inversiones de carácter permanente realizadas en inmuebles arrendados por la Sociedad mediante un contrato de arrendamiento operativo se clasifican como inmovilizado material.

Con posterioridad al reconocimiento inicial del activo, sólo se capitalizan aquellos costes incurridos en la medida en que supongan un aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de la vida útil, debiéndose dar de baja el valor contable de los elementos sustituidos. En este sentido, los costes derivados del mantenimiento diario del inmovilizado material se registran en resultados a medida en que se incurren.

La Sociedad identifica como un componente del coste del material rodante el importe de los desembolsos necesarios para realizar las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado (grandes reparaciones), amortizándose durante el periodo de tiempo que transcurre hasta la fecha en que se realice la siguiente revisión. Una vez realizados los trabajos, el coste de la reparación se reconoce como mayor valor del material rodante, que a su vez es objeto de amortización hasta que se produce la siguiente revisión, dándose de baja cualquier importe pendiente de amortizar del anterior componente.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El apartado 2.2 de la Norma de Valoración de Inmovilizado Material del PGC, establece que se producirá una pérdida de valor de un inmovilizado material cuando su valor contable supere a su importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Sociedad ha aplicado en los ejercicios 2014 y 2015 correcciones por deterioro cuando, de las circunstancias específicas de determinados activos, se ha deducido que los mismos han dejado de prestar servicio o han sufrido daños por accidente que se encuentran pendientes de reparación, reconociendo la pérdida directamente en el capítulo de pérdidas procedentes de inmovilizado material de la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Capitalización de gastos financieros

La Sociedad incluye en el coste del inmovilizado material que necesita un periodo de tiempo superior a un año para estar en condiciones de uso, los gastos financieros relacionados con la financiación ajena específica directamente atribuible a su adquisición, construcción o producción. En este sentido, el importe de los intereses a capitalizar se determina en función de los gastos financieros devengados por la financiación que se haya obtenido específicamente.

La capitalización de los gastos financieros comienza cuando se ha incurrido en los costes relacionados con los activos y se están llevando a cabo las obras físicas necesarias para preparar los activos o partes de los mismos para su uso o explotación y finaliza cuando se han completado todas las actuaciones necesarias para su puesta en funcionamiento, independientemente de que se hayan obtenido los permisos administrativos requeridos, sin considerar las interrupciones.

La capitalización de gastos financieros se realiza registrando un ingreso financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Amortización del inmovilizado material

La amortización de los elementos de inmovilizado material se realiza distribuyendo su importe amortizable de forma sistemática a lo largo de su vida útil. A estos efectos se entiende por importe amortizable el coste de adquisición menos su valor residual.

La Sociedad determina el gasto de amortización de forma independiente para cada componente que tenga un coste significativo en relación al coste total del elemento y una vida útil distinta del resto del elemento.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se determina mediante la aplicación de los criterios que se mencionan a continuación:

	Método de amortización	Años de vida útil estimada
Construcciones	Lineal	50
Equipos de transporte material rodante:		
- Locomotoras	Lineal	20 - 40
- Trenes autopropulsados	Lineal	20 - 40
- Material remolcado y vagones	Lineal	20 - 40
- Otros elementos de transporte	Lineal	10 - 30
Maquinarias	Lineal	10
Equipo para procesos de información	Lineal	5
Vehículos	Lineal	10
Otro inmovilizado material	Lineal	5 - 40



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

La Sociedad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización del inmovilizado material al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

En 2014, una vez homogeneizados los planes de mantenimiento del material rodante de ancho métrico, procedente de FEVE, con los del resto de material rodante existente, se ha efectuado la revisión de las vidas útiles de trenes autopropulsados y locomotoras. Como norma general, se ha estimado para los mismos una vida útil de 40 años desde su adquisición, si bien para los trenes autopropulsados se ha considerado la necesidad de que tengan que ser sometidos a ciertas operaciones a mitad de su vida, tal como ocurre con el material de Cercanías y Media Distancia convencional, para mantener el confort, la disponibilidad y la fiabilidad en valores asumibles. La modificación realizada en las series afectadas, ha supuesto una mayor dotación de amortización en 2014 por un total de 773 miles de euros.

Las instalaciones en bienes arrendados se amortizan durante la vida útil de éstas o la del contrato de arrendamiento si ésta fuera menor.

e) Arrendamientos

La Sociedad, como arrendatario, tiene cedido el derecho de uso de determinados activos bajo contratos de arrendamiento.

Los arrendamientos en los que el contrato transfiere a la Sociedad sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de los activos se clasifican como arrendamientos financieros y en caso contrario, se clasifican como arrendamientos operativos.

Las cuotas derivadas de los arrendamientos operativos, netas de los incentivos recibidos, se reconocen como gasto de forma lineal durante el plazo de arrendamiento excepto que resulte más representativa otra base sistemática de reparto por reflejar más adecuadamente el patrón temporal de los beneficios del arrendamiento.

Las cuotas de arrendamiento contingentes se registran como gasto cuando es probable que se vaya a incurrir en las mismas.

f) Instrumentos financieros

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio.

La Sociedad clasifica los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y a las intenciones de la Dirección en el momento de su reconocimiento inicial.

La Sociedad evalúa si un derivado implícito debe ser separado del contrato principal, sólo en el momento en el que la Sociedad se convierte en parte del contrato o en un ejercicio posterior en el que se haya producido una modificación de las condiciones contractuales que afecten significativamente a los flujos de efectivo esperados asociados con el derivado implícito, el contrato principal o ambos en comparación con los flujos de efectivo esperados originales. Los derivados implícitos se presentan separadamente del contrato principal en las correspondientes partidas de derivados del balance.

Un activo financiero y un pasivo financiero son objeto de compensación sólo cuando la Sociedad tiene el derecho exigible de compensar los importes reconocidos y tiene la intención de liquidar la cantidad neta o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

- Préstamos y partidas a cobrar

Los préstamos y partidas a cobrar se componen de créditos por operaciones comerciales y créditos por operaciones no comerciales con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo distintos de aquellos clasificados en otras categorías de activos financieros. Estos activos se reconocen inicialmente por su valor razonable, incluyendo los costes de transacción incurridos y se valoran posteriormente al coste amortizado, utilizando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante los activos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere recibir en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.

- Inversiones en empresas del grupo, asociadas y multigrupo

Se consideran empresas asociadas, aquellas sobre las que la Sociedad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma.

Se consideran empresas multigrupo, aquellas que están gestionadas conjuntamente por la Sociedad, o por alguna de las empresas del grupo, y uno o varios terceros ajenos al grupo.

En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por la Sociedad o por otra empresa.

Las inversiones en empresas del grupo y asociadas se reconocen inicialmente al coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, incluyendo los costes de transacción incurridos y se valoran posteriormente al coste menos el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro.

Si una inversión deja de cumplir las condiciones para clasificarse en esta categoría, se reclasifica a activos financieros disponibles para la venta y se valora como tal desde la fecha de la reclasificación.

- Contabilidad de operaciones de cobertura

Los instrumentos financieros derivados, que cumplen con los criterios de la contabilidad de coberturas, se reconocen inicialmente por su valor razonable, más, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos.

La Sociedad realiza coberturas de los flujos de efectivo.

Al inicio de la cobertura, la Sociedad designa y documenta formalmente las relaciones de cobertura, así como el objetivo y la estrategia que asume con respecto a las mismas. La contabilización de las operaciones de cobertura, sólo resulta de aplicación cuando se espera que la cobertura sea altamente eficaz al inicio de la cobertura y en los ejercicios siguientes para conseguir compensar los cambios en los flujos de efectivo atribuibles al riesgo cubierto, durante el periodo para el que se ha designado la misma (análisis prospectivo) y la eficacia real, que puede ser determinada con fiabilidad, está en un rango del 80-125% (análisis retrospectivo).



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

La Sociedad reconoce como ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto las pérdidas o ganancias procedentes de la valoración a valor razonable del instrumento de cobertura que correspondan a la parte que se haya identificado como cobertura eficaz. La parte de la cobertura que se considere ineficaz, así como el componente específico de la pérdida o ganancia o flujos de efectivo relacionados con el instrumento de cobertura, excluidos de la valoración de la eficacia de la cobertura, se reconocen en la partida de variación de valor razonable en instrumentos financieros de la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Intereses y dividendos

Los intereses se reconocen por el método del tipo de interés efectivo.

Los ingresos por dividendos procedentes de inversiones en instrumentos de patrimonio se reconocen cuando han surgido los derechos para la Sociedad a su percepción. Si los dividendos distribuidos proceden inequívocamente de resultados generados con anterioridad a la fecha de adquisición porque se han distribuido importes superiores a los beneficios generados por la participada desde la adquisición, minoran el valor contable de la inversión.

- Bajas de activos financieros

Los activos financieros se dan de baja contable cuando los derechos a recibir flujos de efectivo relacionados con los mismos han vencido o se han transferido y la Sociedad ha traspasado sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de su titularidad.

En las transacciones en las que se registra la baja de un activo financiero en su totalidad, los activos financieros obtenidos o los pasivos financieros, incluyendo los pasivos correspondientes a los servicios de administración incurridos, se registran a valor razonable.

La baja de un activo financiero en su totalidad implica el reconocimiento de resultados por la diferencia existente entre su valor contable y la suma de la contraprestación recibida, neta de gastos de la transacción, incluyéndose los activos obtenidos o pasivos asumidos y cualquier pérdida o ganancia diferida en ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto.

- Deterioro de valor de activos financieros

Un activo financiero o grupo de activos financieros está deteriorado y se ha producido una pérdida por deterioro, si existe evidencia objetiva del deterioro como resultado de uno o más eventos que han ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento o eventos causantes de la pérdida tienen un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo o grupo de activos financieros que puede ser estimado con fiabilidad.

Asimismo, en el caso de instrumentos de patrimonio existe deterioro de valor cuando se produce la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo por un descenso prolongado o significativo en su valor razonable.

La Sociedad sigue el criterio de registrar las oportunas correcciones valorativas por deterioro de préstamos y partidas a cobrar e instrumentos de deuda, cuando se ha producido una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros, motivados por la insolvencia del deudor.

- Deterioro de valor de activos financieros valorados a coste amortizado

En el caso de activos financieros contabilizados a coste amortizado, el importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor contable del activo financiero y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo original del activo.

Para los activos financieros a tipo de interés variable se utiliza el tipo de interés efectivo que corresponde a la fecha de valoración según las condiciones contractuales.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

La pérdida por deterioro se reconoce con cargo a resultados y es reversible en ejercicios posteriores si la disminución puede ser objetivamente relacionada con un evento posterior a su reconocimiento. No obstante, la reversión de la pérdida tiene como límite el coste amortizado que hubieran tenido los activos si no se hubiera registrado la pérdida por deterioro de valor.

- Deterioro de valor de inversiones en empresas del grupo, asociadas y multigrupo

El cálculo del deterioro, en caso de que existan indicios de deterioro, se determina como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido éste como el mayor entre el valor en uso y el valor razonable menos los costes de venta.

En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación de la Sociedad en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión.

No obstante, en determinados casos, salvo mejor evidencia del importe recuperable de la inversión, en la estimación del deterioro de esta clase de activos se toma en consideración el patrimonio neto de la Sociedad participada, ajustado, en su caso, a los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que resultan de aplicación, corregido por las plusvalías tácitas netas existentes en la fecha de la valoración.

A estos efectos, el valor contable de la inversión, incluye cualquier partida monetaria a cobrar o pagar, cuya liquidación no está contemplada ni es probable que se produzca en un futuro previsible, excluidas las partidas de carácter comercial.

En ejercicios posteriores se reconocen las reversiones del deterioro de valor, en la medida que exista un aumento del valor recuperable, con el límite del valor contable que tendría la inversión si no se hubiera reconocido el deterioro de valor.

La pérdida o reversión del deterioro se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Pasivos financieros

Los pasivos financieros, incluyendo acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, se reconocen inicialmente por su valor razonable menos, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la emisión de los mismos.

Con posterioridad al reconocimiento inicial, los pasivos clasificados bajo la categoría de débitos y partidas a pagar se valoran a coste amortizado utilizando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los pasivos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere recibir en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.

- Bajas y modificaciones de pasivos financieros

La Sociedad da de baja un pasivo financiero o una parte del mismo cuando ha cumplido con la obligación contenida en el pasivo o bien está legalmente dispensada de la responsabilidad fundamental contenida en el pasivo ya sea en virtud de un proceso judicial o por el acreedor.

La Sociedad reconoce la diferencia entre el valor contable del pasivo financiero o de una parte del mismo cancelado o cedido a un tercero y la contraprestación pagada, incluida cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, con cargo o abono a la cuenta de pérdidas y ganancias.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

g) Existencias

Las existencias se valoran inicialmente por el coste de adquisición o producción siguiendo el método del precio medio ponderado.

El coste de adquisición incluye el importe facturado por el vendedor después de deducir cualquier descuento, rebaja u otras partidas similares así como los intereses incorporados al nominal de los débitos, más los gastos adicionales que se producen hasta que los bienes se hallen ubicados para su venta o uso.

El valor de coste de las existencias es objeto de corrección valorativa en aquellos casos en los que su coste exceda su valor neto realizable. A estos efectos se entiende por valor neto realizable su precio estimado de venta, menos los costes necesarios para la venta.

La corrección valorativa reconocida previamente se revierte contra resultados, si las circunstancias que causaron la rebaja del valor han dejado de existir o cuando existe una clara evidencia de un incremento del valor neto realizable como consecuencia de un cambio en las circunstancias económicas. La reversión de la corrección valorativa tiene como límite el menor del coste y el nuevo valor neto realizable de las existencias.

Las correcciones valorativas y reversiones por deterioro de valor de las existencias se reconocen en el epígrafe de Aprovisionamientos.

h) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes incluyen el efectivo en caja y los depósitos bancarios a la vista en entidades de crédito.

La Sociedad presenta en el estado de flujos de efectivo los pagos y cobros procedentes de activos y pasivos financieros de rotación elevada por su importe neto. A estos efectos se considera que el periodo de rotación es elevado cuando el plazo entre la fecha de adquisición y la de vencimiento no supere seis meses.

i) Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones, donaciones y legados no reintegrables se contabilizan inicialmente, con carácter general, como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención, donación o legado.

Las subvenciones, donaciones y legados no reintegrables recibidos de socios o propietarios, no constituyen ingresos, registrándose directamente en los fondos propios, independientemente del tipo de subvención, donación o legado de que se trate.

No obstante, debido a que la Sociedad pertenece al sector público, la contabilización de las donaciones y legados que recibe de la entidad pública dominante para financiar la realización de actividades de interés público se efectúa de acuerdo con los criterios contenidos en el primer párrafo anterior.

Son aplicables a la Sociedad las siguientes subvenciones:

- Las concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público.

Aquellas subvenciones que sean destinadas a cubrir el déficit previsto por los servicios de interés general relacionados con los negocios de Cercanías y Media Distancia, siguiendo los criterios del Contrato o Acuerdo aplicable con el organismo titular de los servicios públicos (Estado o Comunidad Autónoma) se llevan a Patrimonio cuando se han cumplido las condiciones para ello, imputándose a ingresos del ejercicio, atendiendo a su finalidad.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

- Las recibidas de otras Administraciones Públicas (Comunidades Autónomas o Ayuntamientos).

Las aportaciones efectuadas por otras Administraciones Públicas para financiar el déficit de explotación de determinadas líneas, o para sufragar determinados gastos, se imputan a ingresos del ejercicio, atendiendo a su finalidad.

- Subvenciones de capital recibidas para financiar los activos fijos

Las subvenciones de capital, que provienen principalmente de actuaciones recogidas en el Plan de Acción de Rodalies subvencionadas por la Generalitat de Cataluña, se destinan a financiar la estructura fija de la empresa y tienen el carácter de no reintegrables, registrándose una vez concedidas, siempre que se cumplan las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción, como ingresos en el patrimonio neto, imputándose al resultado del ejercicio en proporción a la amortización correspondiente a los activos financiados con las mismas o, en su caso, cuando se produzca la enajenación, baja o corrección valorativa por deterioro de los activos que subvencionan.

j) Otras retribuciones a largo plazo a los empleados

La Sociedad ha asumido el pago a sus empleados de determinadas obligaciones derivadas de los siguientes conceptos:

- Premios de permanencia

La normativa laboral establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Sociedad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para cada ejercicio, viene establecida en los convenios colectivos vigentes suscritos entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores, en los cuales se subroga la Sociedad.

Tras la integración de la entidad pública empresarial FEVE en RENFE-Operadora, esta última queda subrogada sobre los derechos y obligaciones establecidos en el XIX Convenio Colectivo vigente para sus trabajadores y que mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2015. Como consecuencia de lo anterior la Sociedad se subroga en ambos convenios.

El importe provisionado al cierre de cada ejercicio, se determina mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual para el ejercicio 2015 de 1,733% (1,6025% para el ejercicio 2014), tasa de crecimiento anual del 2% y la tabla de permanencia en RENFE-Operadora, basada en la tabla PERM/F-2000 (véase nota 14).

Las obligaciones asumidas por retribuciones a largo plazo se reconocen según lo establecido para los planes de prestaciones definidas, es decir, se reconoce en cuentas de provisiones la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los activos afectos, menos, en su caso, el importe del coste por servicios prestados todavía no reconocidos, excepto que el coste por servicios pasados y las pérdidas y ganancias actuariales se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se producen.

- Indemnizaciones por fallecimiento

La normativa laboral que afecta a los empleados de la Sociedad procedentes de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Via Estrecha, los cuales mantienen un Convenio diferente al aplicado al resto de trabajadores de la Sociedad en vigor hasta el 31 de diciembre de 2015 establece la obligación del pago de una indemnización por gastos y otra como auxilio por fallecimiento de sus empleados, ya se encuentren estos en situación de activo o jubilado. Las cuantías y beneficiarios a los que corresponderá dicho derecho vienen definidas entre los art. 228 y art. 232 de dicha normativa.

Las obligaciones registradas al cierre del ejercicio 2015 por este concepto ascienden a 3.149 miles de euros (3.405 miles de euros en el ejercicio 2014) (véase nota 14).



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

▪ Jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas

Conforme a los Acuerdos alcanzados con la mayoría del Comité General del Grupo RENFE relativos al Plan de Empleo Genérico y el Plan de Empleo 2016 y tras su aprobación por los distintos organismos competentes de cada uno de los Ministerios afectados, con fecha 3 de diciembre 2015 el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas autorizó para el Grupo RENFE, con informe favorable, un Plan de Desvinculaciones para 2016.

Este Plan de desvinculaciones al que pueden acogerse voluntariamente los trabajadores que se encuentren en activo y tengan, al menos, 19 años de antigüedad, se divide en tres modalidades según la situación de cada trabajador: modalidad A para aquellos que no cumplen las condiciones de jubilación conforme la Ley de Seguridad Social, modalidad B para aquellos que cumpliendo las condiciones anteriores no alcancen el 100% de su base reguladora y modalidad C, en condiciones de acceso a la jubilación con el 100% de su base reguladora.

La provisión se registra en el momento en que nace la obligación contractual o legal, o si esta fuera tácita, en el momento en que se hubieran creado expectativas válidas a los empleados que puedan acogerse a las mismas, valorándose por la mejor estimación al cierre del ejercicio con base en la experiencia y en el número probable de adhesiones.

k) Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando la Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal, contractual, implícita o tácita, como resultado de un suceso pasado; es probable que exista una salida de recursos que incorporen beneficios económicos futuros para cancelar tal obligación; y se puede realizar una estimación fiable del importe de la obligación.

Los importes reconocidos en el balance corresponden a la mejor estimación a la fecha de cierre de los desembolsos necesarios para cancelar la obligación presente, una vez considerados los riesgos e incertidumbres relacionados con la provisión y, cuando resulte significativo, el efecto financiero producido por el descuento, siempre que se pueda determinar con fiabilidad los desembolsos que se van a efectuar en cada periodo.

El tipo de descuento se determina antes de impuestos, considerando el valor temporal del dinero, así como los riesgos específicos que no han sido considerados en los flujos futuros relacionados con la provisión.

El efecto financiero de las provisiones se reconoce como gastos financieros en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las provisiones se revierten contra resultados cuando no es probable que exista una salida de recursos para cancelar tal obligación.

l) Ingresos por ventas de bienes y prestación de servicios

Los ingresos por ventas de bienes y prestación de servicios se reconocen por el valor razonable de la contrapartida recibida o a recibir derivada de los mismos, en función de la corriente real de bienes y servicios que representen y con independencia del momento que se produce la corriente monetaria o financiera derivada de ellos. Los descuentos por pronto pago, por volumen u otro tipo de descuentos, así como los intereses incorporados al nominal de los créditos, se registran como una minoración de los mismos.

m) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende tanto el impuesto corriente como el impuesto diferido.

Los activos o pasivos por impuesto sobre beneficios corriente, se valoran por las cantidades que se espera pagar o recuperar de las autoridades fiscales, utilizando la normativa y tipos impositivos vigentes o aprobados y pendientes de publicación en la fecha de cierre del ejercicio.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El impuesto sobre beneficios corriente o diferido se reconoce en resultados, salvo que surja de una transacción o suceso económico que se ha reconocido en el mismo ejercicio o en otro diferente, contra patrimonio neto o de una combinación de negocios.

Las diferencias temporarias imponibles se reconocen en todos los casos excepto que surjan del reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

Las diferencias temporarias deducibles se reconocen siempre que resulte probable que existan bases imponibles positivas futuras suficientes para su compensación excepto en aquellos casos en las que las diferencias surjan del reconocimiento inicial de activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran por los tipos impositivos que vayan a ser de aplicación en los ejercicios en los que se espera realizar los activos o pagar los pasivos, a partir de la normativa y tipos que están vigentes o aprobados y pendientes de publicación y una vez consideradas las consecuencias fiscales que se derivarán de la forma en que la Sociedad espera recuperar los activos o liquidar los pasivos.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, accionista único de la Sociedad, así como determinadas sociedades dependientes de RENFE-Operadora (Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A., Logirail, S.A. y Logística y Transporte Ferroviario, S.A.) tributan, junto con la Sociedad, en relación con el Impuesto sobre Sociedades, de acuerdo con el Régimen Especial de Consolidación Fiscal, previsto en el artículo 64 y siguientes del Texto Refundido del Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo.

El gasto devengado por impuesto sobre sociedades, de las sociedades que se encuentran en régimen de declaración consolidada, se determina teniendo en cuenta, además de los parámetros a considerar en caso de tributación individual expuestos anteriormente, los siguientes:

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre sociedades del Grupo, derivada del proceso de determinación de la base imponible consolidada.
- Las deducciones y bonificaciones que corresponden a cada sociedad del Grupo fiscal en el régimen de declaración consolidada; a estos efectos, las deducciones y bonificaciones se imputarán a la sociedad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.

Las diferencias temporarias derivadas de las eliminaciones de resultados entre las empresas del grupo fiscal, se reconocen en la sociedad que ha generado el resultado y se valoran por el tipo impositivo aplicable a la misma.

Por la parte de los resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las sociedades del Grupo que han sido compensados por los resultados fiscales positivos del resto de las sociedades del Grupo consolidado, surge un crédito y débito recíproco entre las mismas. En caso de que exista un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de sociedades del Grupo consolidado, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido siguiendo los criterios establecidos para su reconocimiento, considerando el grupo fiscal como sujeto pasivo.

La Entidad dominante del Grupo registra el importe total a pagar (a devolver) por el Impuesto sobre Sociedades consolidado con cargo (abono) a Créditos (Deudas) con empresas del grupo y asociadas.

El importe de la deuda (crédito) correspondiente a las sociedades dependientes se registra con abono (cargo) a Deudas (Créditos) con empresas del grupo y asociadas.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

n) Clasificación de activos y pasivos entre corriente y no corriente

La Sociedad presenta el balance clasificando activos y pasivos entre corriente y no corriente. A estos efectos son activos o pasivos corrientes aquellos que cumplan los siguientes criterios:

- Los activos se clasifican como corrientes cuando se espera realizarlos o se pretende venderlos o consumirlos en el transcurso del ciclo normal de la explotación de la Sociedad, se mantienen fundamentalmente con fines de negociación, se espera realizarlos dentro del periodo de los doce meses posteriores a la fecha de cierre o se trata de efectivo u otros activos líquidos equivalentes, excepto en aquellos casos en los que no puedan ser intercambiados o utilizados para cancelar un pasivo, al menos dentro de los doce meses siguientes a la fecha de cierre.
- Los pasivos se clasifican como corrientes cuando se espera liquidarlos en el ciclo normal de la explotación de la Sociedad, se mantienen fundamentalmente para su negociación, se tienen que liquidar dentro del periodo de doce meses desde la fecha de cierre o la Sociedad no tiene el derecho incondicional para aplazar la cancelación de los pasivos durante los doce meses siguientes a la fecha de cierre.

o) Medioambiente

La Sociedad realiza operaciones cuyo propósito principal es prevenir, reducir o reparar el daño que como resultado de sus actividades pueda producir sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de las actividades medioambientales se reconocen como "Otros gastos de explotación" en el ejercicio en el que se incurren.

p) Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con empresas del grupo y partes vinculadas se reconocen por el valor razonable de la contraprestación entregada o recibida. La diferencia, en su caso, entre dicho valor y el importe acordado, se registra de acuerdo con la sustancia económica subyacente. No obstante lo anterior, todas las transacciones de la Sociedad con partes vinculadas se han efectuado por su valor razonable.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**5. Inmovilizado Intangible**

La composición y los movimientos del ejercicio 2015 relativos a este epígrafe de balance, han sido los siguientes:

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Saldo Final
<b>Coste</b>			
Aplicaciones informáticas	33.651	7.615	41.266
Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos	9.102	(2.165)	6.937
<b>Total Coste</b>	<b>42.753</b>	<b>5.450</b>	<b>48.203</b>
<b>Amortización acumulada</b>			
Aplicaciones informáticas	(8.338)	(8.380)	(16.718)
<b>Total Amortización Acumulada</b>	<b>(8.338)</b>	<b>(8.380)</b>	<b>(16.718)</b>
<b>Valor Neto Contable</b>	<b>34.415</b>	<b>(2.930)</b>	<b>31.485</b>

La composición y los movimientos del ejercicio 2014 relativos a este epígrafe de balance, han sido los siguientes:

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Saldo Final
<b>Coste</b>			
Aplicaciones informáticas	25.773	7.878	33.651
Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos	9.129	(27)	9.102
<b>Total Coste</b>	<b>34.902</b>	<b>7.851</b>	<b>42.753</b>
<b>Amortización acumulada</b>			
Aplicaciones informáticas	(1.384)	(6.954)	(8.338)
<b>Total Amortización Acumulada</b>	<b>(1.384)</b>	<b>(6.954)</b>	<b>(8.338)</b>
<b>Valor Neto Contable</b>	<b>33.518</b>	<b>897</b>	<b>34.415</b>

En 2015 y 2014 las inversiones realizadas corresponden fundamentalmente a las destinadas a dotar de nuevas funcionalidades y a adaptar a las nuevas políticas comerciales las aplicaciones relacionadas con la venta de títulos de transporte.

Las Altas y traspasos en amortización acumulada, tanto en el ejercicio 2015 como en el 2014, corresponden a la dotación de amortización del ejercicio.

El coste de los elementos de inmovilizado intangible que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2015 asciende a 1.220 miles de euros (892 miles de euros a 31 de diciembre de 2014).



**6. Inmovilizado Material**

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2015 han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
<b>Coste</b>				
Edificios y construcciones	6.013	3.632	(1)	9.644
Instalaciones de Vía	-	216	-	216
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	5.622.881	154.805	(48.573)	5.729.113
- Material Remolcado y Vagones	160.187	6.772	(1.320)	165.639
- Otros Elementos de Transporte	52.246	-	(58)	52.188
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	1.482	-	-	1.482
- Equipos procesos de Información	4.240	337	-	4.577
- Vehículos	1	-	-	1
- Resto	148.049	12.579	(51)	160.577
	<u>5.995.099</u>	<u>178.341</u>	<u>(50.003)</u>	<u>6.123.437</u>
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	156.123	(11.785)	-	144.338
<b>Total Coste</b>	<u>6.151.222</u>	<u>166.556</u>	<u>(50.003)</u>	<u>6.267.775</u>
<b>Amortización acumulada</b>				
Edificios y construcciones	(1.887)	(858)	-	(2.745)
Instalaciones de Vía	-	(6)	-	(6)
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(478.799)	(248.106)	26.945	(699.960)
- Material Remolcado y Vagones	(11.763)	(5.366)	109	(17.020)
- Otros Elementos de Transporte	(1.667)	(1.665)	2	(3.330)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(515)	(216)	-	(731)
- Equipos procesos de Información	(1.666)	(780)	-	(2.446)
- Vehículos	(1)	-	-	(1)
- Resto	(40.576)	(23.091)	25	(63.642)
<b>Total Amortización Acumulada</b>	<u>(536.874)</u>	<u>(280.088)</u>	<u>27.081</u>	<u>(789.881)</u>
<b>Deterioro</b>				
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(22.785)	(9.669)	5.764	(26.690)
<b>Total Deterioro</b>	<u>(22.785)</u>	<u>(9.669)</u>	<u>5.764</u>	<u>(26.690)</u>
<b>Valor Neto Contable</b>	<u>5.591.563</u>	<u>(123.201)</u>	<u>(17.158)</u>	<u>5.451.204</u>

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2014, la composición y el movimiento relativo a este epígrafe de balance fueron los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
<b>Coste</b>				
Edificios y construcciones	5.107	906	-	6.013
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	5.531.629	113.744	(22.492)	5.622.881
- Material Remolcado y Vagones	160.012	175	-	160.187
- Otros Elementos de Transporte	49.524	2.722	-	52.246
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	1.482	-	-	1.482
- Equipos procesos de Información	2.074	2.166	-	4.240
- Vehículos	1	-	-	1
- Resto	124.589	23.460	-	148.049
	<u>5.874.418</u>	<u>143.173</u>	<u>(22.492)</u>	<u>5.995.099</u>
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	176.448	(20.325)	-	156.123
<b>Total Coste</b>	<u>6.050.866</u>	<u>122.848</u>	<u>(22.492)</u>	<u>6.151.222</u>
<b>Amortización acumulada</b>				
Edificios y construcciones	(877)	(1.010)	-	(1.887)
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(244.013)	(245.775)	10.989	(478.799)
- Material Remolcado y Vagones	(5.848)	(5.915)	-	(11.763)
- Otros Elementos de Transporte	-	(1.667)	-	(1.667)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(288)	(227)	-	(515)
- Equipos procesos de Información	(683)	(983)	-	(1.666)
- Vehículos	(1)	-	-	(1)
- Resto	(19.054)	(21.522)	-	(40.576)
<b>Total Amortización Acumulada</b>	<u>(270.764)</u>	<u>(277.099)</u>	<u>10.989</u>	<u>(536.874)</u>
<b>Deterioro</b>				
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(21.523)	(3.398)	2.136	(22.785)
<b>Total Deterioro</b>	<u>(21.523)</u>	<u>(3.398)</u>	<u>2.136</u>	<u>(22.785)</u>
<b>Valor Neto Contable</b>	<u>5.758.579</u>	<u>(157.649)</u>	<u>(9.367)</u>	<u>5.591.563</u>



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

## a) Coste

En la columna Altas y traspasos, en el ejercicio 2015, de un importe total de 178.341 miles de euros, 94.541 miles de euros corresponden a la realización de intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante, principalmente de Cercanías y Media Distancia, consideradas como gran reparación y activadas como un componente separado del coste de cada uno de los vehículos objeto de las mismas. El resto del importe recoge la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante. Entre ellas destacan diversas actuaciones realizadas en trenes de Cercanías de la serie 447, tales como la recepción de 27 de ellos en los que se ha efectuado su remodelación para la mejora de la accesibilidad de personas de movilidad reducida, así como de otros 30 en los que se han realizado actuaciones para homogeneizar el interiorismo de los trenes de dicha Serie. También se ha efectuado la recepción de dos trenes de la serie 463 de Cercanías, cuya composición ha sido ampliada en un coche para transformarlos en serie 464.

En lo referente a material rodante de Alta Velocidad-Larga Distancia, lo más destacable es la recepción de 6 composiciones de trenes Talgo VI a los que se les han efectuado operaciones de vida media, destinadas a mejorar su fiabilidad y confort. Asimismo, también se ha efectuado la recepción de un tren de la serie 730, procedente de la transformación en híbrido de una composición de la serie 130, y se han realizado actuaciones de mejora energética en material Talgo-Bombardier.

Aparte de las actuaciones en material rodante, el importe de 3.632 miles de euros del epígrafe de "Edificios y construcciones", corresponde principalmente a actuaciones realizadas en estaciones de Cercanías, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Fomento.

En el ejercicio 2014 se efectuó la recepción de nuevos activos o de actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, que se recogían en Altas y traspasos, por importe de 143.173 miles de euros. Éstas correspondieron fundamentalmente a material rodante y, en este sentido, lo más relevante fue la recepción de 17 trenes de la serie 447 de Cercanías, que fueron remodelados para que ser accesibles por personas de movilidad reducida.

También se efectuó la recepción de dos trenes de la serie 464 de Cercanías, una vez ampliada con un coche adicional la composición de sendos trenes de la serie 463 para su transformación en la citada serie, así como la recepción de un tren de la serie 730 para Alta Velocidad-Larga Distancia, procedente de la transformación en híbrido de una composición de la serie 130.

Asimismo, se realizaron actuaciones de mejora de diverso alcance sobre otras series, entre las que hay que destacar las efectuadas en la Serie 100, destinadas a adaptar diez trenes para su explotación comercial en el enlace de alta velocidad con Francia, de los que se recibieron en dicho ejercicio los tres últimos vehículos, así como a instalar ERTMS en aquellos que aún no disponían del mismo.

Las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en 2014, consideradas gran reparación a efectos contables y, en consecuencia, activables como un componente de los vehículos afectados, ascendieron a un importe total de 56.663 miles de euros.

Aparte de lo referente a material rodante, en lo que respecta el resto de altas del ejercicio 2014, éstas correspondieron, principalmente, a la adquisición de nuevas máquinas autoventa de billetes o a mejoras realizadas en las ya existentes.

En lo que respecta al epígrafe Altas de Inmovilizado material en curso y anticipos del ejercicio 2015, incluye el valor de las inversiones efectuadas durante el mismo, por un total de 166.866 miles de euros. Además de las intervenciones cíclicas por valor de 94.541 miles de euros mencionadas anteriormente, las principales inversiones incluidas en dicha cantidad corresponden a actuaciones en material rodante, siendo las más relevantes las de adaptación de los trenes de Cercanías de la serie 447 para la accesibilidad de personas de movilidad reducida, así como otras actuaciones destinadas a la homogeneización del interiorismo en dicha Serie, o las operaciones de media vida en material Talgo VI. También destacan las inversiones que, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Fomento, se realizan en estaciones de Cercanías.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En 2014, las Altas de Inmovilizado material en curso y anticipos incluyen el importe de las inversiones realizadas en dicho ejercicio, por un total de 127.146 miles de euros, que correspondieron, fundamentalmente, a actuaciones destinadas a material rodante. De ellas, aparte del importe correspondiente a intervenciones cíclicas realizadas en 2014 anteriormente mencionado, destacan las de adaptación de los trenes de la serie 447 de Cercanías para la accesibilidad de personas de movilidad reducida y las de adaptación de diez trenes de la Serie 100 para su explotación comercial en el enlace de alta velocidad con Francia.

## b) Amortización acumulada

Las Altas y traspasos en amortización acumulada corresponden en el ejercicio 2015, así como en el 2014, a la dotación de amortización del ejercicio.

El coste de los elementos del inmovilizado material amortizados en su totalidad y que están en uso al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Construcciones	1.749	448
Elementos de transporte	24.343	6.524
Otro inmovilizado material	8.682	5.244
	<u>34.774</u>	<u>12.216</u>

## c) Deterioro

Los activos vinculados a los servicios de Cercanías y Media Distancia declarados de interés público, así como los vinculados a los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia, se consideran activos no generadores de flujos de efectivo.

A 31 de diciembre de 2015, la Sociedad realizó un análisis de potenciales indicios de deterioro de sus activos, habiéndose llegado a la conclusión de que no se aprecian indicios de deterioro en relación a los activos que forman parte de las unidades de explotación o servicio de Cercanías, Media distancia ancho métrico, Media distancia convencional y Alta velocidad media distancia, y Alta velocidad y Larga distancia (véase nota 4 b)).

En el año 2014, en el análisis de deterioro realizado al cierre del ejercicio, tampoco se detectaron indicios de deterioro de los activos.

En 2015, en el apartado de Deterioro en Altas y traspasos figura un importe total de 9.669 miles de euros. De éste importe, 883 miles de euros corresponden al valor contable de los coches extremos del tren de la serie 130 que han sido objeto de transformación en el ejercicio a tren híbrido de la serie 730, motivo por el cual éstos han sido sustituidos por nuevos furgones-generadores. El resto del importe 8.786 miles de euros, corresponde al valor estimado de las pérdidas originadas como consecuencia de accidentes sufridos por el material rodante, calculado a partir de los presupuestos solicitados para las respectivas reparaciones. Entre éstos se encuentra uno de los dos trenes de la serie 103 accidentados en 2013, al que se le ha incrementado en 4.168 miles de euros el importe que se había estimado, de acuerdo con la última información obtenida al respecto.

Por otra parte, en el apartado de Deterioro en la columna de Bajas, figura un importe total de 5.764 miles de euros en 2015. De ellos, 315 miles de euros corresponden al importe destinado a compensar la pérdida originada por el valor de los elementos sustituidos en la reparación del otro tren de la Serie 103 que se vio afectado en el accidente de 2013. Tras la reparación efectuada en el 2015, se ha revertido el exceso de deterioro estimado para el mismo por importe de 4.567 miles de euros. Asimismo, del importe total de este apartado, otros 533 miles de euros corresponden también a la aplicación de la provisión por deterioro dotada para otros trenes siniestrados para compensar la pérdida originada por su reparación en 2015, mientras que del resto, 288 miles de euros corresponden a la reversión del exceso de provisión dotada en otros accidentes de acuerdo a la última información disponible, y 61 miles a la reversión producida como consecuencia de la regularización del sobrecoste de algunos activos afectados por la devolución del IVA no deducible de 2005.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2014, de un total de 3.398 miles de euros que figuraban en el apartado de Deterioro en Altas y traspasos, 2.455 miles de euros correspondían al valor estimado de las pérdidas originadas como consecuencia de accidentes sufridos por el material rodante, calculado a partir de los presupuestos solicitados para las respectivas reparaciones. El importe restante, 943 miles de euros, correspondía al valor contable de los coches extremos del tren de la serie 130 que fue objeto de transformación en tren híbrido de la serie 730 en ese ejercicio, con motivo de la cual dichos coches fueron sustituidos por nuevos furgones-generadores.

Al cierre del ejercicio 2014 se revirtió parte del deterioro de los dos trenes de la serie 103 accidentados en 2013, según la última información disponible en ese momento sobre el importe previsto de la reparación, estimado en 12.706 miles de euros. De acuerdo con la misma, se realizó una actualización del valor estimado de las pérdidas generadas a consecuencia del accidente en dicho material, de modo que el valor no recuperable de los trenes disminuiría en 2.136 miles de euros con respecto al valor estimado en 2013, importe que se recogió en la columna de Bajas.

Asimismo, en 2014 se obtuvo una indemnización por importe de 10.200 miles de euros de la compañía aseguradora del responsable del siniestro, regularizándose en dicho ejercicio el ingreso que se había registrado por este motivo en 2013 en el epígrafe "Otros resultados", lo que generó un menor ingreso de 1.729 miles de euros.

#### d) Bajas y enajenaciones

En la columna Bajas del ejercicio 2015 se encuentran recogidas, por un valor neto contable de 11.275 miles de euros, bajas que responden a la regularización del sobrecoste de los activos, por importe de 12.044 miles de euros, como consecuencia de la devolución del IVA no deducible del ejercicio 2005. El importe amortizado de dichas bajas de coste, 709 miles de euros, así como la parte proporcional del deterioro, por valor de 61 miles de euros, que había registrado en algunos de los activos afectados por la regularización, se ha regularizado con abono a una cuenta de Reservas.

En el ejercicio 2015 se han efectuado bajas por retiro con un valor contable de 7.920 miles de euros. De este importe, 144 miles de euros corresponden al valor contable de los elementos sustituidos como consecuencia de la reparación de accidentes sufridos por el material rodante, una vez aplicados los respectivos deterioros que se habían dotado al respecto (nota 6c)). El importe restante corresponde a las bajas producidas como consecuencia de la sustitución de distintos elementos realizados al efectuar diversas actuaciones sobre material rodante, principalmente en trenes de la serie 447, motivadas por su adaptación a la accesibilidad de personas de movilidad reducida y la homogeneización de su interiorismo, así como otras destinadas a aumentar la capacidad, productividad y fiabilidad realizadas en distintas series. Finalmente, también incluye las bajas de los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado de los vehículos sometidos en el ejercicio a una nueva intervención, si bien su valor contable es igual a cero.

Las enajenaciones de inmovilizado realizadas en 2015, con un valor contable de 2.818 miles de euros, corresponden a la venta de 7 trenes de la serie 592.2 a la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A., de una locomotora de la serie 252 a Renfe Mercancías S.A y de 4 coches del tren turístico Costa Verde a RENFE-Operadora, para la venta, a su vez, por parte de ésta a los Ferrocarriles de Ecuador, generando en total un beneficio de 2.637 miles de euros y unas pérdidas de 1.517 miles de euros.

En 2014 se efectuaron bajas por retiro con un valor contable total de 9.454 miles de euros. De este importe, 1.275 miles de euros corresponden al valor contable de los elementos sustituidos como consecuencia de accidentes sufridos por el material rodante. El importe restante corresponden al de las bajas producidas como consecuencia de la sustitución de distintos elementos realizadas al efectuar diversas actuaciones sobre material rodante, tales como las motivadas por la adaptación a la accesibilidad de personas de movilidad reducida en trenes de la serie 447, así como otras destinadas a aumentar su capacidad, productividad o a alargar su vida útil. Asimismo, también se incluyen en dicha columna de Bajas las de los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado de los vehículos que se sometieron en dicho ejercicio a una nueva intervención, si bien su valor contable era igual a cero.

Las enajenaciones de inmovilizado en 2014 generaron un beneficio de 840 miles de euros y correspondieron a la venta de 4 trenes de la serie 592.2 a la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

## e) Detalles de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2015 es el siguiente:

Miles de euros					
Principales Grupos de Inmovilizado Material	Coste	Amortización	Deterioro	Valor Neto	Dotaciones
		Acumulada	Acumulado		
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	3.252.113	(309.164)	(15.293)	2.927.656	(103.656)
Trenes Autopropulsados Diésel de Larga y Media Dist.	338.660	(63.290)	(1.131)	274.239	(23.486)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	214.668	(16.619)	(8.615)	189.434	(5.414)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	75.151	(20.028)	(81)	55.042	(5.788)
Trenes Autopropulsados Diésel Vía Métrica	66.558	(7.761)	(453)	58.344	(2.034)
Trenes de Cercanías	1.674.714	(269.727)	(1.116)	1.403.871	(102.218)
Trenes Turísticos	8.466	(1.763)	-	6.703	(597)
Locomotoras Eléctricas	29.602	(4.708)	-	24.894	(1.595)
Locomotoras Diésel	65.055	(5.974)	-	59.081	(2.054)
Remolques Talgo	162.392	(13.932)	-	148.460	(4.799)
Piezas de Parque	52.188	(3.330)	-	48.858	(1.665)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	11.661	(5.649)	-	6.012	(1.747)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	57.550	(20.984)	-	36.566	(6.762)
Máquinas de Venta y TPV	43.286	(19.146)	-	24.140	(8.141)

Por su parte, en el ejercicio 2014 el detalle de los principales grupos de activos era el siguiente:

Miles de euros					
Principales Grupos de Inmovilizado Material	Coste	Amortización	Deterioro	Valor Neto	Dotaciones
		Acumulada	Acumulado		
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	3.259.477	(210.082)	(12.440)	3.036.955	(103.408)
Trenes Autopropulsados Diésel de Larga y Media Dist.	335.419	(45.423)	(234)	289.762	(23.957)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	198.079	(10.383)	(8.631)	179.065	(5.074)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	74.924	(14.216)	(81)	60.627	(8.370)
Trenes Autopropulsados Diésel Vía Métrica	66.547	(5.727)	(453)	60.367	(2.030)
Trenes de Cercanías	1.583.202	(184.055)	(947)	1.398.200	(97.870)
Trenes Turísticos	8.466	(1.166)	-	7.300	(597)
Locomotoras Eléctricas	28.654	(3.020)	-	25.634	(1.568)
Locomotoras Diésel	64.051	(4.128)	-	59.923	(2.064)
Remolques Talgo	156.940	(9.241)	-	147.699	(4.624)
Piezas de Parque	52.246	(1.667)	-	50.579	(1.667)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	10.720	(3.649)	-	7.071	(1.786)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	56.423	(14.220)	-	42.203	(7.057)
Máquinas de Venta y TPV	38.016	(10.506)	-	27.510	(6.007)



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Determinado material rodante con un valor neto contable al cierre del ejercicio de 1.428.828 miles de euros (1.593.013 miles de euros en 2014), forma parte de las garantías prestadas a Eurofima por préstamos que esta entidad tiene otorgados a RENFE-Operadora por importe de 1.964.850 miles de euros al cierre de 2015 (2.135.302 miles de euros al cierre del 2014).

La Sociedad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado material. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

## 7. Política de gestión de riesgos

Las actividades de la Sociedad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por los responsables financieros de la Sociedad y por la Dirección de Finanzas y Administración de RENFE-Operadora, accionista único de la Sociedad, conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos, para el Grupo.

Los posibles riesgos relacionados con los instrumentos financieros utilizados por la Sociedad y la información relativa a los mismos se detallan a continuación:

### (a) Riesgo de crédito.

La Sociedad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito. Las ventas que se realizan por prestación de servicios de transporte de viajeros, en la medida en que se realizan prácticamente en efectivo, no suponen riesgo de crédito.

Excepcionalmente las ventas de títulos de transporte que se realizan a través de agencias de viajes y otros mediadores son las que presentan el mayor riesgo de crédito.

En este sentido la Sociedad que gestiona los correspondientes servicios anteriormente indicados, establecen los límites de crédito y evalúan la solvencia de los clientes de forma periódica, o bien mediante externos independientes o a través de información interna.

En el caso de que exista constancia de un elevado riesgo de crédito para un cliente concreto, se considera registrar el correspondiente deterioro de valor en su caso y se reevalúa el límite de crédito concedido, que se elimina según las circunstancias.

Las correcciones valorativas por insolvencias de clientes implican un elevado juicio de valor por parte de la Dirección de la Sociedad, quien efectúa una revisión de los saldos individuales con base en la calidad crediticia de los clientes, las tendencias actuales de mercado y la realización de análisis históricos de insolvencias a nivel agregado.

### (b) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que la Sociedad no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

El mantenimiento de las disponibilidades líquidas necesarias en la Sociedad se encuentra garantizado por RENFE-Operadora mediante el contrato de tesorería centralizada que ambas tienen suscrito, y que como consecuencia del mismo el Efectivo o equivalentes al final del ejercicio que figura en el Estado de Flujos de Efectivo ha quedado reducido a 31 miles de euros (31 miles de euros en 2014), mientras que la Sociedad mantiene un crédito a su favor con RENFE-Operadora a 31 de diciembre de 2015 por importe de 318.434 miles de euros (212.520 miles de euros en 2014) (véase nota 26).

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**(c) Riesgo de tipo de interés**

Las necesidades de financiación de la Sociedad son cubiertas a través de los préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma la entidad de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a la misma mediante contratos de deuda espejo.

RENFE Operadora tiene concertadas dos permutas de tipo de interés con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre los estados financieros de esta Entidad, que posteriormente transfiere a la sociedad en virtud de las condiciones establecidas en los contratos de deuda espejo.

La decisión de tomar a tipos de interés fijo o variable depende de la expectativa de los tipos futuros y de la vida de los créditos, no obstante para determinados préstamos los tipos fijos son revisables cada cierto periodo permitiendo optar en dicho momento por un tipo de interés variable.

A 31 de diciembre de 2015 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Sociedad a través de la deuda espejo suponen un 52% (53% en 2014) del total.

**8. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo. Instrumentos de patrimonio**

El detalle de las inversiones en instrumentos de patrimonio de empresas del grupo y asociadas en el ejercicio 2015 es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Empresas multigrupo		
- Participaciones	2.947	2.947
- Correcciones valorativas	(2.695)	(2.695)
Total	252	252

Este mismo detalle de las inversiones referido al ejercicio 2014 fue el siguiente:

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas	Saldo Final
Empresas multigrupo			
- Participaciones	2.947	-	2.947
- Correcciones valorativas (nota 25)	(600)	(2.095)	(2.695)
Total	2.347	(2.095)	252



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2015 no ha habido movimientos y al cierre del ejercicio 2015, el valor de la participación en Comercial del Ferrocarril, S.A. (COMFERSA) está totalmente deteriorado. El importe de estas correcciones se ha determinado por la diferencia entre el valor en libros y el importe recuperable, el cual ha sido determinado a partir el valor previsto de liquidación.

La información relativa a las sociedades participadas en el ejercicio 2015 es como sigue:

Miles de euros							
Nombre	Actividad	Porcentaje participación	Capital y reservas	Resultado explotación	Resultado ejercicio	Valor de coste	Corrección valorativa
<u>Empresas multigrupo:</u>							
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) (0) (1)	(B)	49%	(4.475)	(1.475)	(1.432)	2.695	(2.695)
Elipsos Internacional S.A. (0)	(A)	50%	1.099	463	351	252	-
Total empresas multigrupo						2.947	(2.695)
Total empresas grupo, multigrupo y asociadas						2.947	(2.695)

(0) Datos del ejercicio 2015 sin auditar

(A) Transporte ferroviario.

(1) Sociedad en liquidación

(B) Explotación publicidad y equipamientos comerciales

La información relativa a las sociedades participadas en el ejercicio 2014 fue como sigue:

Miles de euros							
Nombre	Actividad	Porcentaje participación	Capital y reservas	Resultado explotación	Resultado ejercicio	Valor de coste	Corrección valorativa
<u>Empresas multigrupo:</u>							
Comercial del Ferrocarril, S.A.(COMFERSA) (0) (1)	(B)	49%	144	(3.896)	(3.865)	2.695	(2.695)
Elipsos Internacional S.A. (0)	(A)	50%	815	365	284	252	-
Total empresas multigrupo						2.947	(2.695)
Total empresas grupo, multigrupo y asociadas						2.947	(2.695)

(0) Datos del ejercicio 2014 sin auditar

(A) Transporte ferroviario.

(1) Sociedad en liquidación

(B) Explotación publicidad y equipamientos comerciales

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**9. Activos financieros por categorías**

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Derivados de Cobertura (nota 26)	871	1.180	309	362
Préstamos y partidas a cobrar				
- Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (nota 11)	-	-	960.859	1.082.287
- Créditos a empresas	905	905	418.745	217.204
- Otros activos financieros	17	17	3	3
<b>Total activos financieros</b>	<b>1.793</b>	<b>2.102</b>	<b>1.379.916</b>	<b>1.299.856</b>

La Sociedad considera que el valor contable de los activos financieros coincide o se aproxima a su valor razonable.

Dentro de las líneas "Créditos a empresas" y "Permutas de tipo de interés" no corrientes se recoge un importe de 871 miles de euros (1.180 miles de euros en el ejercicio 2014) (véase nota 26) correspondiente a créditos con empresas del grupo así como un importe de 905 miles de euros (905 miles de euros en el ejercicio 2014) que corresponde a otros créditos que proceden de ejercicios anteriores.

La línea de "Créditos a empresas" en el "Corriente" presenta un importe de 418.737 miles de euros (217.191 miles de euros en 2014) correspondiente a créditos a empresas del grupo (véase nota 26) así como un importe de 8 miles de euros (13 miles de euros en el ejercicio 2014) que corresponde a créditos a otras empresas.

El importe neto de las pérdidas y ganancias de activos financieros por categorías es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Préstamos y partidas a cobrar		
Ingresos financieros aplicando el método de coste amortizado	1.446	2.396
Otros	1	-
	<b>1.447</b>	<b>2.396</b>

**10. Existencias**

El detalle de las existencias al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Almacén Combustible	90	177
Almacén Central	628	569
<b>Existencias a 31 de diciembre</b>	<b>718</b>	<b>746</b>

Los gastos por aprovisionamientos de existencias has sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2015	2014
Compras netas	3.204	4.291
Variación de existencias	28	(143)
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>3.232</b>	<b>4.148</b>



RENFE VIAJEROS, S.A.  
Memoria de Cuentas Anuales

**11. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar**

El detalle del saldo de este epígrafe del balance al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Cientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Cientes General:		
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	56.822	103.824
Cientes general pendientes de facturar	21.358	4.337
	<u>78.180</u>	<u>108.161</u>
Cientes Entidades Públicas		
Deudores por tráficos de Entidades Públicas	25.547	111.264
Entidades Públicas pendientes de facturar	12.790	6.766
Otros	1.623	2.893
	<u>39.960</u>	<u>120.923</u>
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(12.582)	(12.781)
	<u>105.558</u>	<u>216.303</u>
<b>Total Cientes por ventas y prestaciones de servicios</b>		
	<u>105.558</u>	<u>216.303</u>
Cientes empresas grupo y asociadas (nota 26)		
Cientes empresas grupo y asociadas por servicios y concesiones	5.857	2.955
Cientes empresas grupo y asociadas pendientes de facturar	-	9.330
	<u>5.857</u>	<u>12.285</u>
<b>Total Cientes empresas grupo y asociadas</b>		
	<u>5.857</u>	<u>12.285</u>
Deudores varios		
Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo	815.566	789.798
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas	3.533	43.127
Deudores por convenios con Comunidades A. pendientes de facturar	13.552	11.412
Correcciones valorativas	-	(14.077)
Otros deudores	16.015	22.697
	<u>848.666</u>	<u>852.957</u>
<b>Total Deudores varios</b>		
	<u>848.666</u>	<u>852.957</u>
Deudores Personal	778	742
Otros créditos con Administraciones Públicas (20)	-	86.789
	<u>960.859</u>	<u>1.169.076</u>
<b>Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar:</b>		
	<u>960.859</u>	<u>1.169.076</u>

a) Cientes General

En este apartado de Cientes por ventas y prestaciones de servicios, se recogen derechos de cobro facturados, tanto impagados como pendientes de vencimiento.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2015, entre otros destacan las deudas de Adif por importe de 22.596 miles de euros (67.022 miles de euros en el ejercicio 2014), de los cuales 4.431 miles de euros (27.909 miles de euros en el ejercicio 2014) corresponden a deudas por títulos de transporte y liquidación de billetes para sus empleados y el resto, por importe de 18.764 miles de euros (40.094 miles de euros en el ejercicio 2014) corresponde a diversos servicios (arrendamientos, prestaciones de servicio de exploradoras, Convenio de Gestión de Estaciones de Cercanías y otros).

Adicionalmente se recogen 25.226 miles de euros (28.273 miles de euros en el ejercicio 2014), en concepto de derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje y en concepto de trenes turísticos un saldo de 1.723 miles de euros.

b) Clientes Entidades Públicas

En Deudores por tráficos de Entidades Públicas se recogen derechos de cobro facturados principalmente en concepto de transporte de viajeros. En el epígrafe de Otros, se recogen otros conceptos como arrendamientos, mantenimientos, indemnizaciones y otros complementarios al tráfico.

Por grandes clientes destacan los saldos por Convenios de tráficos de Cercanías, principalmente con el Consorcio de Transportes de Madrid por un importe de 13.011 miles de euros (94.880 miles de euros en el ejercicio 2014), que han sido cobrados íntegramente en 2016. Asimismo corresponde a la Autoritat del Transport Metropolità un saldo de 5.591 miles de euros (8.036 miles de euros en el ejercicio 2014), que han sido cobrados íntegramente en 2016, al Consorcio de Transportes de Asturias 3.599 miles de euros (2.697 miles de euros en el ejercicio 2014), de los cuales se han cobrado 1.079 en 2016 y al Consorcio de Transportes de Bizkaia 961 miles de euros (1.904 miles de euros en el ejercicio 2014), que han sido cobrados íntegramente en 2016.

Asimismo se recoge en este capítulo el saldo con el Ministerio de Defensa por un importe de 1.128 miles de euros (4.368 miles de euros en el ejercicio 2014).

c) Clientes y deudores pendientes de facturar

El detalle de los clientes pendientes de facturar a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Cientes General pendientes de facturar		
- Por ingresos de tráfico	6.641	7.184
- Otros conceptos	14.717	(2.847)
	21.358	4.337
Entidades Públicas pendientes de facturar		
- Por ingresos de tráfico	12.211	6.137
- Otros conceptos	579	629
	12.790	6.766
Cientes grupo y Asociadas pendientes de facturar		
- Por ingresos de tráfico	-	585
- Otros Conceptos	-	8.745
	-	9.330
Deudores convenios CCAA pendientes de facturar (nota 13 e) ii)	13.552	11.412
<b>Cientes y deudores pendientes de facturar</b>	<b>47.700</b>	<b>31.845</b>



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En "Clientes general pendientes de facturar", con un saldo de 21.358 miles de euros (4.337 miles de euros en 2014), en 2014 principalmente contemplaba el Convenio establecido entre RENFE-Operadora y Adif por el que se regula la operativa sobre *Titulos de Transporte Ferroviario utilizados por personal y beneficiarios de Adif y que recoge, en su cláusula novena que "el tratamiento de los viajes que se realizan sin expedición de billete o con billete distinto a los emitidos por la aplicación SIRE, en Cercanías y Media Distancia, exceptuados los adquiridos a través de la aplicación VTV, será objeto de un protocolo adicional donde se establezcan los sistemas de control que permitan evaluar su utilización y la correspondiente compensación"*.

Por una parte, se recogían los saldos acumulados en concepto de derechos de cobro por viajes en Cercanías y Media Distancia 2009-2014 (en 2014, 20.471 miles de euros), con el siguiente desglose: año 2009 por 4.039 miles de euros, 2010 por 4.248 miles de euros, 2011 por 4.271 miles de euros, 2012 por 2.641 miles de euros, 2013 por 2.649 miles de euros y 2014 por 2.623 miles de euros.

Asimismo, se recogían ciertos descuentos a aplicar en el resto de títulos de transporte ferroviario utilizados por personal y beneficiarios de Adif, adicionales a lo contemplado en el Convenio, que fueron tenidos en cuenta en la elaboración de las Cuentas Anuales de 2014 minorando los derechos de cobro anteriores (19.447 miles de euros en 2014).

En 2015 se suscribe el "Protocolo adicional al convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora sobre títulos de transporte ferroviario utilizados por personal y beneficiarios de Adif", por el cual se liquidan los viajes con y sin billete de Adif 2009 - 2014 y se establecen los criterios de cálculo para los viajes sin billete en Cercanías y Media Distancia y para los descuentos a aplicar a los viajes con y sin billete. Con la aplicación de este Protocolo, los conceptos anteriores han quedado saldados.

El saldo del epígrafe está compuesto principalmente por los siguientes conceptos:

Liquidaciones a empresas ferroviarias extranjeras, por importe de 12.447 miles de euros (saldo acreedor de 3.640 miles de euros en 2014), principalmente por la valoración de los pases de Elipsos de 2010 a 2015, 7.741 miles de euros recogidos en "Otros conceptos" (saldo acreedor de 7.929 miles de euros en 2014, en relación con la valoración de los pases Elipsos de 2012 y 2013).

Servicios de cafetería a bordo de los trenes, prestado por Ferroviario Servicios entre diciembre de 2013 y diciembre de 2015, por 6.832 miles de euros (sin saldo en 2014).

"Entidades Públicas pendientes de facturar" con un saldo de 12.970 miles de euros en 2015 (6.766 miles de euros en 2014), recoge derechos de cobro pendientes de ser facturados por transporte de viajeros a los consorcios de transporte, principalmente a la Autoritat del Transport Metropolità por 11.814 miles de euros (8.467 miles de euros en 2014) y al Consorcio de Transportes de Madrid, con saldo acreedor por importe de 1.732 miles de euros, debido a una regularización de la liquidación de 2015 (saldo acreedor de 3.464 miles de euros en 2014, debido a una regularización de la liquidación de 2014).

"Clientes grupo y asociadas pendientes de facturar", sin saldo en 2015 (9.330 miles de euros en 2014, que recogían como derechos de cobro principales, los tenidos con Renfe Fabricación y Mantenimiento por 3.202 miles de euros por servicios de transporte y con Renfe Alquiler de Material Ferroviario por 4.567 miles de euros por regularizaciones de la segregación).

Deudores convenios Comunidades Autónomas pendientes de facturar se detalla en cuadro del apartado "e) ii) Deudores por convenios con Comunidades Autónomas" de esta misma nota.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

d) Correcciones valorativas

El movimiento de las correcciones valorativas de clientes por ventas y prestaciones de servicios es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Saldo inicial a 1 de enero	(12.781)	(11.781)
Dotaciones	(602)	(1.229)
Reversiones	801	229
Otras variaciones	-	-
Aplicaciones	-	-
Saldo final a 31 de diciembre	(12.582)	(12.781)

En el apartado de dotaciones de las cuentas correctoras representativas de las pérdidas por deterioro originadas por el riesgo de crédito de activos financieros valorados a coste amortizado efectuadas en el ejercicio 2015, destacan las correspondientes a empresas en el ámbito de arrendamientos por importe de 295 miles de euros, de trenes turísticos por importe de 161 miles de euros y agencias de viaje por importe de 111 miles de euros (422 miles de euros en el ejercicio 2014).

Asimismo, en el ejercicio 2015 se han registrado 156 miles de euros (151 miles de euros en el ejercicio 2014) como pérdidas por créditos incobrables en operaciones de venta de billetes por tarjeta de crédito. Adicionalmente se ha registrado una reversión de 7 miles de euros (4 miles de euros en el ejercicio 2014) para clientes de empresas del grupo y asociadas, que conjuntamente con los movimientos de dotaciones y reversiones de este epígrafe y las dotaciones del epígrafe de "Deudores por obligaciones de servicio público a corto plazo" suponen el importe recogido en epígrafe "Variación de provisiones por operaciones comerciales", por importe de 14.127 miles de euros (1.155 miles de euros en el ejercicio 2014) (véase nota 24).

En cuanto al saldo a cierre de 2015, destacan los capítulos de agencias de viaje por importe de 7.186 miles de euros (7.554 miles de euros en 2014) y de trenes turísticos por 1.414 miles de euros (1.258 miles de euros en 2014).

Asimismo destaca, en el ámbito de Convenios de tráficos de Cercanías, el Consorcio de Transporte de Asturias por importe de 2.006 miles de euros (con el mismo importe en 2014).

Con respecto a las reversiones, las más destacadas fueron en conceptos de pruebas de material por 328 miles de euros y de arrendamientos por 224 miles de euros (343 miles de euros en el ejercicio 2014).

e) Deudores variosi) Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo

El saldo de este epígrafe del balance al 31 de diciembre se corresponde con las Aportaciones del Estado y de la Generalidad de Cataluña para compensación por la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia competencia de la Administración General del Estado y de la Generalidad de Cataluña del ejercicio 2015, pendientes de liquidación por importe de 815.566 miles de euros (789.798 miles de euros en 2014) (véanse notas 1(e) y 22).



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El detalle de estos saldos al 31 de diciembre es como sigue

	Miles de euros	
	Corriente	
	2015	2014
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
• Ejercicio 2013	-	75.414
• Ejercicio 2014	99.674	502.853
• Ejercicio 2015	495.510	-
	<u>595.184</u>	<u>578.267</u>
Compensación de los servicios competencia de la Generalidad de Cataluña		
• Ejercicio 2013	-	104.857
• Ejercicio 2014	104.958	106.674
• Ejercicio 2015	115.424	-
	<u>220.382</u>	<u>211.531</u>
Deudores por OSP a corto plazo	<u>815.566</u>	<u>789.798</u>

Como consecuencia de la liquidación definitiva del ejercicio 2014 efectuada por la IGAE, y aprobadas por la Comisión de Seguimiento del convenio que regula el contrato con la AGE, se ha ajustado la cuenta a cobrar por la compensación de dichos servicios por un importe de 3.737 miles de euros.

Con fecha 19 de enero de 2016 se ha recibido el cobro por importe de 99.674 miles de euros correspondientes a la compensación de los servicios competencia de la AGE del ejercicio 2014. En la misma fecha se ha cobrado un importe de 104.958 miles de euros correspondiente a las prestaciones de servicio público titularidad de la Generalidad de Cataluña de 2014.

La ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 recoge una transferencia a Renfe Viajeros, S.A. de 605.399 miles de euros por compensación de Obligaciones de Servicio Público, tanto los que son competencia de la AGE como los que son competencia de la Generalidad de Cataluña, pendiente de liquidación al cierre del ejercicio.

La ley 36/2014, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 recoge una transferencia a Renfe Viajeros, S.A. de 608.708 miles de euros por compensación de Obligaciones de Servicio Público, tanto los que son competencia de la AGE como los que son competencia de la Generalidad de Cataluña, pendiente de liquidación al cierre del ejercicio.

## ii) Deudores por convenios con Comunidades Autónomas

En este capítulo se recogen deudas con origen en Convenios y Contratos de Servicio Público con diferentes Comunidades Autónomas firmados tanto por RENFE-Operadora, subrogados por Renfe Viajeros, S.A tras la segregación, como los firmados por la propia sociedad para regular determinados servicios de transporte de viajeros de Media Distancia considerados necesarios por las Comunidades y que no se contemplaban entre los declarados como obligación de servicio público por la AGE (véase nota 1 e), por lo que los déficits originados en su explotación son objeto de subvención por dichas Administraciones.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

A 31 de diciembre de 2015, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	-	11.963	11.963
Diputación General de Aragón	1.102	1.039	2.141
Junta de Extremadura	1.500	550	2.050
Junta de Andalucía	784	-	784
Comunidad Autónoma Región de Murcia	147	-	147
	<b>3.533</b>	<b>13.552</b>	<b>17.085</b>

A 31 de diciembre de 2014, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	12.211	9.278	21.489
Junta de Castilla y León	14.077	-	14.077
Diputación General de Aragón	8.582	1.064	9.646
Junta de Extremadura	3.831	1.070	4.901
Comunidad Autónoma Región de Murcia	3.642	-	3.642
Junta de Andalucía	784	-	784
	<b>43.127</b>	<b>11.412</b>	<b>54.539</b>

A 31 de diciembre de 2015, la deuda de la Generalidad de Cataluña corresponde fundamentalmente a servicios prestados en el ejercicio en base a lo establecido en Plan de Acción del año 2015 para la mejora del servicio de cercanías en Barcelona, por importe de 14.750 miles de euros. Asimismo en la deuda se recogen importes pendientes de regularización de ejercicios anteriores por importe de 2.786 miles de euros a favor de la Generalidad de Cataluña.

A 31 de diciembre de 2014, la deuda de la Generalidad de Cataluña correspondía a los servicios prestados en los ejercicios 2011, 2012, 2013 y 2014 en base a lo establecido en el Plan de Acción 2010-2015.

En relación con la deuda de la Diputación General de Aragón, el saldo a 31 de diciembre de 2015 corresponde principalmente a los servicios prestados en el periodo julio-diciembre de 2015 en base a lo establecido en el nuevo convenio firmado en 2014. En el ejercicio 2016 a la fecha de elaboración de estas cuentas anuales se han recibido cobros por importe de 1.036 miles de euros.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

A 31 de diciembre de 2014, el saldo, por importe de 3.674 miles de euros, correspondía a los servicios prestados en 2009 y 2010, en base al convenio firmado en 2009, y por importe de 4.908 miles de euros por los servicios prestados, al amparo de nuevo convenio firmado en 2014 con vigencia desde julio de 2013, relativo a los periodos julio-diciembre de 2013 y enero-septiembre de 2014.

Por lo que respecta a la Junta de Extremadura, el saldo a 31 de diciembre de 2015 recoge el importe facturado pendiente de cobro por importe de 1.500 miles de euros por los servicios de transporte de viajeros de media distancia prestados en el periodo 1 de mayo a 31 de octubre de 2015, según lo establecido en el contrato de servicio público de fecha 1 de mayo de 2014. Dicho importe ha sido cobrado en 2016. Igualmente se recoge el importe de 550 miles de euros pendiente de facturar correspondiente a la liquidación definitiva del año 2015, facturada en 2016.

A 31 de diciembre de 2014, recogía el importe pendiente de cobro por los servicios de transporte de viajeros de media distancia prestados en el periodo 1 de mayo a 31 de octubre de 2014, por 1.500 miles de euros, así como el importe de 2.033 miles de euros correspondiente al periodo julio 2013-abril 2014.

Por lo que se refiere a la Junta de Andalucía, el saldo a 31 de diciembre de 2015 recoge el importe pendiente de cobro por los servicios prestados del 1 hasta el 18 de enero de 2013, fecha en que la Junta de Andalucía denunció el convenio que se encontraba en vigor. En el ejercicio 2014, existía el mismo saldo y composición.

En cuanto a la Comunidad Autónoma Región de Murcia para los ejercicios 2015 y 2014, figuran los saldos correspondientes a los servicios prestados durante el último trimestre de 2009 y los ejercicios 2010 y 2011, en base al convenio de 15 de diciembre de 2009 con vigencia hasta 31 de diciembre de 2011. Esta deuda ha sido cobrada en 2016.

Por lo que se refiere a la Junta de Castilla y León, el saldo a 31 de diciembre de 2014, recogía el importe pendiente de cobro por los servicios de Media Distancia prestados desde el cuarto trimestre de 2007 hasta 2010 inclusive, por importe de 10.984 miles de euros. Asimismo se incluía la deuda de la Junta de Castilla y León por el Convenio de colaboración firmado con FEVE en mayo de 2005 procedente de la integración de la rama de actividad de viajeros de Ferrocarriles de Vía Estrecha, correspondiendo el saldo a servicios prestados entre los ejercicios 2007 y 2012, por importe de 3.093 miles de euros. En este Convenio se incluían importes relativos al cobro de los servicios prestados por FEVE mediante la realización inversiones en infraestructuras que a pesar de que no fueron materializadas por la Junta de Castilla y León no habían sido reconocidos a favor de la sociedad a dicha fecha.

Con fecha 21 de septiembre de 2015 se ha firmado un Acuerdo de Liquidación, por el que la Junta de Castilla y León ha procedido abonar a la sociedad la deuda facturada, así como los importes relativos a inversiones en infraestructuras mencionados y una indemnización por daños y perjuicios de 901 miles de euros, resultando una liquidación total por importe de 18.530 miles de euros que ha sido cobrada en 2015.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

iii) Correcciones valorativas

El saldo de la corrección valorativa a 31 de diciembre por Comunidades Autónomas tiene el desglose siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Junta de Castilla y León	-	(10.984)
Junta de Castilla y León (FEVE)	-	(3.093)
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>(14.077)</b>

El movimiento comparado de corrección valorativa para la deuda por convenios con las Comunidades Autónomas es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Saldo inicial a 1 de enero	(14.077)	(14.077)
Dotación	-	-
Reversiones (nota 11 e) ii)	(14.077)	-
<b>Saldo final a 31 de diciembre</b>	<b>-</b>	<b>(14.077)</b>

Las reversiones corresponden íntegramente a los cobros recibidos en 2015 que han cancelado la deuda de la Junta de Castilla y León en su totalidad.

iv) Otros deudores

Este epígrafe recoge principalmente los ingresos en metálico pendientes de cobro al cierre del ejercicio procedentes de la venta de billetes en las estaciones gestionadas por Adif, por importe de 5.831 miles de euros (6.617 miles de euros en 2014).

Asimismo también se incluyen en este apartado 6.302 miles de euros (12.855 miles de euros en 2014) correspondientes al IVA soportado por inversiones cuyas certificaciones parciales de obra están pendientes de pago, y que, al no estar devengado, no es liquidable a la Hacienda Pública.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**12. Fondos propios**

La composición y el movimiento de los fondos propios, junto con el resto de partidas del patrimonio neto se presentan en el Estado total de cambios en el patrimonio neto.

a) Capital

A 31 de diciembre de 2013 el capital social de Renfe Viajeros, S.A. está representado por 500.000 acciones nominativas, de 1.000 euros de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. Las acciones de la Sociedad pertenecen en su totalidad a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

b) Prima de Emisión

La prima de emisión se ha originado en la constitución de la Sociedad.

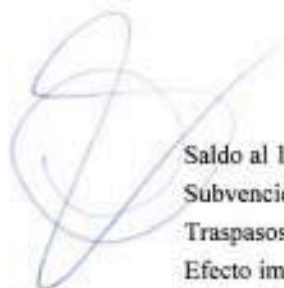
c) Reserva legal

La reserva legal ha sido dotada de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital, que establece que, en todo caso, una cifra igual al 10 por 100 del beneficio del ejercicio se destinará a ésta hasta que alcance, al menos, el 20 por 100 del capital social.

No puede ser distribuida y si es usada para compensar pérdidas, en el caso de que no existan otras reservas disponibles suficientes para tal fin, debe ser repuesta con beneficios futuros.

**13. Subvenciones, donaciones y legados**

El movimiento del ejercicio es el siguiente, presentándose el saldo a 31 de diciembre por el importe de las subvenciones registradas neto de su efecto impositivo.



	Miles de euros	
	2015	2014
Saldo al 1 de enero	2.593	2.500
Subvenciones concedidas en el ejercicio	60	181
Trasposos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(311)	(286)
Efecto impositivo	73	198
Saldo al 31 de diciembre	2.415	2.593

En este epígrafe se recogen las subvenciones de capital, que corresponden principalmente a inversiones recogidas en el Plan de Acción de Rodalies y subvencionadas por la Generalitat de Catalunya por un total concedido de 2.346 miles de euros (2.286 miles de euros en 2014). El importe una vez descontado el efecto impositivo es de 1.502 miles de euros (1.594 miles de euros en 2014).

Dentro del apartado de Efecto impositivo, se recoge la regularización efectuada en el ejercicio 2014 para ajustar el importe de las subvenciones, registradas por su valor neto del efecto impositivo, a los nuevos tipos del impuesto de sociedades aprobados para los ejercicios 2015 y 2016 respectivamente, lo que supuso un incremento en el saldo de las mismas por un total de 166 miles de euros.

RENFE VIAJEROS, S.A.  
Memoria de Cuentas Anuales

**14. Provisiones y contingencias**

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2015 es el siguiente:

	Miles de euros							
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualizaciones Financiera	Traspasos CP	Traspasos personal entre sociedades	Saldo Final
<b>Provisiones a largo plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 23)								
- Premios de Permanencia	9.807	497	-	(196)	191	(1.392)	(31)	8.876
- Indemnización por fallecimiento	3.314	76	-	(304)	-	(58)	34	3.062
- Reclamaciones Laborales	4.528	740	-	(1.062)	-	(2.321)	(58)	1.827
Por compromiso con terceros	1.259	1.639	-	-	-	-	-	2.898
Otras Provisiones	11.392	12.256	-	(1.055)	(511)	(451)	-	21.631
<b>TOTAL</b>	<b>30.300</b>	<b>15.208</b>	<b>-</b>	<b>(2.617)</b>	<b>(320)</b>	<b>(4.222)</b>	<b>(55)</b>	<b>38.294</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal								
- Premios de Permanencia	1.620	-	(1.743)	-	-	1.392	7	1.276
- Indemnización por fallecimiento	90	-	(61)	-	-	58	-	87
- Reclamaciones Laborales	2.590	-	(4.513)	-	-	2.320	(34)	363
- Fondo de Colaboración	669	15	3	-	-	-	-	687
- Fondos de Ayudas Sociales	8	229	(198)	-	-	-	-	39
- Provisión Planes Empresa	-	22.067	-	-	-	-	-	22.067
Otras Provisiones	1.730	-	(1.151)	-	-	452	-	1.031
<b>TOTAL</b>	<b>6.707</b>	<b>22.311</b>	<b>(7.663)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.222</b>	<b>(27)</b>	<b>25.550</b>



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento de este capítulo en el ejercicio 2014 fue el siguiente:

	Miles de euros							Saldo Final
	Saldo Inicial		Actualización				Trasposos de personal entre empresas del Grupo	
	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Financiera	Trasposos			
<b>Provisiones a largo plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 23)								
- Premios de Permanencia (nota 23)	10.834	540	-	-	182	(2.597)	848	9.807
- Indemnización por fallecimiento	3.016	193	-	(30)	-	(84)	219	3.314
- Reclamaciones Laborales	7.308	1.346	-	(1.923)	-	(2.508)	305	4.328
Por compromisos con terceros	-	1.259	-	-	-	-	-	1.259
Otras provisiones	8.282	5.556	-	(1.561)	(375)	(510)	-	11.392
<b>TOTAL</b>	<b>29.440</b>	<b>8.894</b>	<b>-</b>	<b>(3.514)</b>	<b>(193)</b>	<b>(5.699)</b>	<b>1.372</b>	<b>30.300</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal								
- Premios de Permanencia	892	-	(1.869)	-	-	2.597	-	1.620
- Indemnización por fallecimiento	74	-	(68)	-	-	84	-	90
- Reclamaciones Laborales	241	-	(159)	-	-	2.508	-	2.590
- Fondo de Colaboración	1.129	-	(460)	-	-	-	-	669
- Fondo de Ayudas Sociales	-	178	(170)	-	-	-	-	8
Otras provisiones	2.063	-	(843)	-	-	510	-	1.730
<b>TOTAL</b>	<b>4.399</b>	<b>178</b>	<b>(3.569)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.699</b>	<b>-</b>	<b>6.707</b>

La provisión para Premios de permanencia recoge el importe de la obligación de la Sociedad, conforme a su normativa laboral y los acuerdos suscritos con los trabajadores, de conceder un premio a los empleados que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 4 (j)).

El Fondo de Colaboración recoge el remanente de la Reserva de Estabilización por la colaboración con la Seguridad Social en la gestión de la incapacidad por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, una vez finalizada dicha gestión con efectos 1 de enero de 2014.

Con fecha 10 de junio 2014 en cumplimiento al art. 14.6 de la Orden de 25 de noviembre de 1966 y de la redacción introducida por el art. 1.7 de la Orden de 20 de abril de 1998, Renfe Operadora presentó ante la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (Subdirección General de Entidades Colaboradoras de la Seguridad Social) *propuesta inicial de liquidación* al objeto obtener conformidad a las operaciones relativas a la colaboración. Adicionalmente, con fecha 3 de marzo de 2015, volvía a presentarse una *segunda propuesta de liquidación*, una vez detraídos los pagos realizados con posterioridad a la fecha de finalización de la gestión como consecuencia de trabajadores que han permanecido en situación de I.T. y A.T. iniciada con anterioridad al 31 de diciembre de 2013. A la fecha de elaboración de las presentes CC.AA. no se ha recibido respuesta por parte de los organismos competentes, ni se ha comunicado por parte de la Intervención General de la Seguridad Social resolución de la auditoría llevada a cabo para los ejercicios 2008 a 2013.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

La Provisión de Indemnización por fallecimiento recoge el importe destinado a cubrir las obligaciones establecidas por la normativa laboral vigente para los trabajadores procedentes de la integración de FEVE (véase nota 4 (j)).

En el apartado "Provisión por compromisos con terceros" se recoge la provisión el compromiso de aportación asumido por la Sociedad a Comercial del Ferrocarril S.A (COMFERSA).

Otras provisiones recoge la mejor estimación realizada por la Sociedad de las consecuencias económicas que pudieran derivar para la misma la resolución de los litigios con terceros, incluyendo, en su caso, los potenciales acuerdos que se considera que pudieran ser alcanzados entre las partes.

La provisión en el corto por "Fondos Planes de Empresa ", recoge para 2015 el valor actual de la estimación de los compromisos de la Sociedad en relación al Plan de Desvinculaciones 2016 a la fecha de formulación de estas cuentas anuales (véase nota 4 (j)).

La Sociedad ha registrado en el epígrafe de Provisiones a corto plazo, la obligación contraída con los empleados que pudieran acogerse a dicho Plan, por el valor actual de su mejor estimación posible del importe de las indemnizaciones a satisfacer pendientes.

Por otra parte y como consecuencia del traspaso de personal entre distintas empresas del Grupo RENFE-Operadora durante el ejercicio, se ha procedido a la liquidación entre las mismas de los importes que garanticen a futuro la cobertura de las obligaciones asumidas para los trabajadores pertenecientes a cada sociedad el 31 de diciembre de 2015, de acuerdo con los importes devengados en la fecha de los traspasos. Este efecto ha representado para la Sociedad una disminución neta de las obligaciones reconocidas de 81 miles de euros (incremento neto de 1.372 miles de euros en el ejercicio 2014).

La Sociedad tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio relacionados con su actividad por importe de 220 miles de euros (220 miles de euros en el ejercicio 2014), de los que no se espera que se produzcan riesgos significativos asociados al incumplimiento de las condiciones relativas a dichas garantías.

RENFE-Operadora tiene otorgadas diversas cartas de conformidad (comfort letter) para favorecer determinadas operaciones de financiación en alguna de las empresas en las que participa la Sociedad, junto con el resto de los accionistas. El límite de riesgo de las operaciones de financiación a las que se refieren las mencionadas cartas de compromiso, teniendo en cuenta el porcentaje de participación de la Sociedad, asciende a 637 miles de euros (640 miles de euros en 2014), de los que 2 miles de euros (30 miles de euros en 2014) estaban dispuestos a 31 de diciembre de 2015.

### 15. Periodificaciones

El detalle del epígrafe de Pasivo "Periodificaciones" al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Ingresos anticipados	-	-	36.595	31.827
Otros	-	1.219	-	-
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>1.219</b>	<b>36.595</b>	<b>31.827</b>



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En el apartado de "Otros" se recoge, el efecto en la Sociedad a través de la deuda espejo que ésta tiene con la Entidad, del importe obtenido por RENFE-Operadora como consecuencia de un acuerdo sobre el tipo de interés de un contrato de deuda con Eurofima. Este importe ha sido considerado una bonificación sobre el tipo de interés de la deuda y se imputa a ingresos de acuerdo con un criterio financiero. Durante el ejercicio 2015 se han reconocido ingresos por importe de 1.219 miles de euros (1.454 miles de euros en 2014) habiéndose finalizado la penalización al haber llegado a su vencimiento el préstamo relacionado (véase nota 25).

El apartado de Ingresos anticipados recoge 33.171 miles de euros (31.269 miles de euros en 2014) de venta anticipada de billetes de viajeros y 3.424 miles de euros (552 miles de euros en 2014) de venta de bonos de viajes.

**16. Pasivos financieros por categoría**

La clasificación de los pasivos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre es la siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
Derivados de Cobertura (nota 26)	6.232	6.962	3.341	2.556
Débitos y partidas a pagar				
Otros pasivos financieros	11.913	13.535	39.852	39.800
Deudas con empresas del grupo y asociadas (nota 26)	3.589.262	3.748.482	333.216	339.618
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar (nota 18)				
Proveedores	-	-	362.490	401.692
Proveedores empresas del grupo y asociadas (nota 26)	-	-	75.900	67.017
Otras cuentas a pagar	-	-	48.379	41.182
Total Acreeedores y otras cuentas a pagar	-	-	486.769	509.891
<b>Total Pasivos financieros</b>	<b>3.607.407</b>	<b>3.768.979</b>	<b>863.178</b>	<b>891.865</b>

La Sociedad considera que a 31 de diciembre de 2015 y 2014 el valor contable de los pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

El importe de las pérdidas y ganancias netas por categorías de pasivos financieros es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado (1)	(90.302)	(115.879)
Gastos por pago aplazado a proveedores de inmovilizado.	(355)	(403)
	<b>(90.657)</b>	<b>(116.282)</b>

(1) Esta cifra incluye los apartados "Deudas con empresas del grupo" del capítulo de Gastos Financieros (véase nota 25)

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**17. Deudas financieras**

El detalle de este epigrafe a 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2015	2014	2015	2014
<i>Otros pasivos financieros</i>				
Otras deudas	2.519	2.953	155	153
Proveedores de inmovilizado	7.375	8.734	39.690	39.626
Fianzas y depósitos recibidos	2.019	1.848	7	21
<b>Total</b>	<b>11.913</b>	<b>13.535</b>	<b>39.852</b>	<b>39.800</b>

El importe de 7.375 miles de euros (8.734 miles de euros en 2014) que figura en "Proveedores de inmovilizado" no corriente a 31 de diciembre de 2015, corresponde a la deuda contraída por la Sociedad con empresas mantenedoras, según las condiciones pactadas en ciertos contratos de mantenimiento integral de material rodante, por la incorporación al inmovilizado de las piezas de parque, al finalizar los contratos de mantenimiento.

El detalle por vencimiento de los pasivos financieros se muestra a continuación:

Miles de euros			
Año	2015	Año	2014
2016	39.852	2015	39.800
2017	1.411	2016	1.359
2018	1.466	2017	1.411
2019	1.652	2018	1.466
2020	1.586	2019	1.652
2021	1.259	2020	1.586
Posteriores	4.539	Posteriores	6.061
	<b>51.765</b>		<b>53.335</b>

En el apartado de "Otras Deudas" no corrientes se incluye la deuda a largo plazo con terceros por obligaciones judiciales por importe de 2.502 miles de euros (2.072 miles de euros en 2014) (véase nota 14).

En 2014 en este apartado se recogía un préstamo (881 miles de euros en 2014) recibido por la Sociedad con tipo de interés bonificado para un proyecto I+D+i que ha habido sido mal asignado en la segregación y que ha sido transferido a otra sociedad del grupo.



RENFE VIAJEROS, S.A.  
Memoria de Cuentas Anuales

**18. Acreeedores comerciales y otras cuentas por pagar**

El detalle de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Vinculadas		
Proveedores (nota 26)	75.900	67.017
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	362.490	401.692
Acreeedores varios	27.978	27.222
	<u>390.468</u>	<u>428.914</u>
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	20.401	13.960
Otras Deudas con las Administraciones Públicas (nota 20)	24.005	22.022
	<u>20.401</u>	<u>13.960</u>
Total	<u>510.774</u>	<u>531.913</u>

En el apartado de "Proveedores a corto plazo" dentro de "No vinculadas", la deuda más destacada es ADIF Alta Velocidad por un total de 218.811 miles de euros (172.183 miles de euros en 2014) que principalmente se corresponden a cánones, y energía eléctrica para tracción. Igualmente destaca la deuda con ADIF por un total de 56.424 miles de euros (67.396 miles de euros en 2014) que principalmente se corresponden a cánones, servicios de venta de billetes, arrendamientos y suministros.

**19. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.**

En relación con la información sobre el periodo medio de pago a proveedores para el ejercicio 2015 ha sido la siguiente:

	2015
	<u>Días</u>
Periodo medio de pago a proveedores	43,49
Ratio de las operaciones pagadas	43,54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	39,54
	<u>Miles de Euros</u>
Total pagos realizados	1.424.852
Total pagos pendientes	15.586

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecen las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley ha sido modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**20. Situación fiscal**

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Activos</b>				
Activos por impuesto diferido	2.105	-	2.211	-
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 20)	-	-	-	86.789
	<u>2.105</u>	<u>-</u>	<u>2.211</u>	<u>86.789</u>
	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Pasivos</b>				
Pasivos por impuesto diferido	1.097	-	1.271	-
Por retenciones practicadas (nota 20)	-	11.204	-	11.028
Seguridad Social (nota 20)	-	12.801	-	10.994
	<u>1.097</u>	<u>24.005</u>	<u>1.271</u>	<u>22.022</u>

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la situación fiscal de cada uno de los impuestos relevantes que son de aplicación a la Sociedad es como sigue:

**(a) Impuesto sobre beneficios**

La Sociedad tributa bajo el régimen de consolidación fiscal regulado en la Ley 27/2014 de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades, integrada en el grupo fiscal de RENFE-Operadora desde el momento de su constitución.

La composición al final del ejercicio actual del grupo fiscal de RENFE-Operadora es la siguiente: RENFE-Operadora como Entidad dominante y, como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A., Logirail, S.A. y Logística y Transporte Ferroviario, S.A.

La Sociedad resulta de la segregación de la correspondiente rama de actividad de RENFE-Operadora como consecuencia del proceso de reestructuración contemplado en el artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012 por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

Tal como establece el referido Real Decreto-ley 22/2012 en su artículo 1, apartado 6, a las operaciones de transmisión de las correspondientes unidades de negocio o áreas operativas que se constituyen en sociedades, así como a la fusión de las tres sociedades mercantiles estatales por la nueva sociedad Renfe Mercancías, S.A. se aplicará el Régimen especial de las fusiones, escisiones, aportaciones de activos, canje de valores y cambio de domicilio social de una Sociedad Europea o una Sociedad Cooperativa Europea de un Estado miembro a otro de la Unión Europea, régimen regulado en el capítulo VIII, del título VII del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

La Sociedad como beneficiaria de la segregación, asume el cumplimiento de los derechos y obligaciones tributarias que se refieren a los bienes y derechos transmitidos.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

La Sociedad comunicó a la Administración Tributaria dentro del plazo legal establecido el ejercicio de la opción por la aplicación de dicho régimen de fiscal especial.

Debido a que determinadas operaciones tienen diferente consideración a efectos de la tributación por el impuesto sobre Sociedades y de la elaboración de estas cuentas anuales, la base imponible del ejercicio difiere del resultado contable.

En el ejercicio 2015 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

Cuenta de pérdidas y ganancias	Miles de euros		Total
	Ingresos y gastos imputados al patrimonio		
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	4.016	(401)	3.615
Impuesto sobre Sociedades	4.415	(147)	4.268
Diferencias permanentes			
De la Sociedad individual	8.572	-	8.572
De los ajustes por consolidación	425	-	425
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio	24.556	237	24.793
Con origen en ejercicios anteriores	(26.216)	311	(25.905)
Base imponible (Resultado fiscal)	15.768	-	15.768

En el ejercicio 2014 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

Cuenta de pérdidas y ganancias	Miles de euros		Total
	Ingresos y gastos imputados al patrimonio		
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(147.604)	(836)	(148.440)
Impuesto sobre Sociedades	(3.483)	(178)	(3.661)
Diferencias permanentes	(27.800)	-	(27.800)
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio	135.439	728	136.167
Con origen en ejercicios anteriores	(5.421)	286	(5.135)
Base imponible (Resultado fiscal)	(48.869)	-	(48.869)

En el ejercicio 2015 la Sociedad aporta al grupo fiscal una base imponible positiva generada en el ejercicio por importe de 15.768 miles de euros (48.865 miles de euros en el ejercicio 2014), siendo la estimación de la base imponible del grupo negativa por importe de 8.246 miles de euros (71.885 miles de euros de base imponible negativa en el ejercicio 2014). En este ejercicio surge un gasto por impuesto sobre beneficios por importe de 4.415 miles de euros (3.483 miles de euros en el ejercicio 2014) como consecuencia de la compensación de la base imponible generada por la Sociedad con bases imponibles negativas de otras sociedades pertenecientes al grupo fiscal.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El derecho de cobro de la Sociedad derivado de la tributación consolidada en el ejercicio 2015 se muestra en la nota 26.

Los activos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2015 y 2014 corresponden al efecto impositivo de los ajustes por cambio de valor de los derivados de cobertura.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2015 y 2014 corresponden al efecto impositivo de las subvenciones de capital imputadas al patrimonio neto.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2015 ascienden a un importe total positivo de 8.572 miles de euros. Los ajustes positivos por diferencias permanentes son por un importe total de 11.672 miles de euros, correspondiendo: i) 8.179 miles de euros al ajuste del gasto contable fiscalmente deducible regularizado contra Reservas derivado del cambio de criterio en la contabilización de las Grandes Reparaciones, ii) 3.464 miles de euros al ajuste del gasto de amortización, regularizado contra Reservas, de los activos procedentes de la segregación de RENFE-Operadora en cuya valoración se incorporó, como mayor valor, las cuotas de IVA soportado no deducible del ejercicio 2005 objeto de devolución en el ejercicio, y iii) 28 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente (102 miles de euros en el ejercicio 2014).

El ajuste negativo por diferencias permanentes asciende a 3.100 miles de euros, correspondiente al registro contra Reservas por un defecto de amortización de determinado material rodante.

Entre las diferencias temporarias del ejercicio 2015 se incluye un ajuste negativo por importe de 12.813 miles de euros (ajuste positivo de 65.719 miles de euros en el ejercicio 2014) correspondiente a la reversión de forma lineal durante un plazo de 10 años del gasto por amortización no deducible como consecuencia de la limitación de la deducibilidad del 70% del gasto por amortización en los ejercicios 2013 y 2014 introducido por la Ley 16/2012, para consolidación de las finanzas públicas y el impulso de la actividad económica.

Otras diferencias temporarias a destacar en el ejercicio 2015 son las relativas a Fondos Internos por compromisos con el personal de la Sociedad determinando un ajuste positivo de 825 miles de euros (4.840 miles de euros en el ejercicio 2014) y negativo de 2.307 miles de euros (5.278 miles de euros en el ejercicio 2014). Así mismo se incluye un ajuste positivo por importe de 22.067 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias. Adicionalmente, se incluye un ajuste positivo de 1.639 miles de euros correspondiente a un dotación fiscalmente no deducible por riesgos y gastos (3.353 miles de euros en el ejercicio 2014).

En el ejercicio 2015 se incluye un ajuste positivo por importe de 24 miles de euros (105 miles de euros en el ejercicio 2014) y un ajuste negativo por importe de 11.097 miles de euros (144 miles de euros en el ejercicio 2014) relativos a la provisión de insolvencia de deudores.

El Real Decreto 12/2012 de 30 de marzo, introdujo varias modificaciones relativas al impuesto sobre sociedades, de aplicación a partir del ejercicio 2012. Entre ellas se establecía la limitación de la deducibilidad de gastos financieros, no siendo deducibles los gastos financieros netos que excedieran del 30% del beneficio operativo del ejercicio, fijándose un límite mínimo de 1 millón de euros. La Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades mantiene dicha regulación, estableciendo que los gastos financieros netos no deducidos podrán deducirse en los periodos impositivos sucesivos, eliminándose la limitación existente de 18 años. En el ejercicio 2015 no aplica limitación en la deducibilidad de gastos financieros netos. En el ejercicio 2014 el grupo fiscal soportó un ajuste positivo por importe de 70.896 miles de euros de los cuales se atribuyeron a la Sociedad un importe de 61.422 miles de euros.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Las bases imponibles negativas generadas desde 1997, pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2015 son las siguientes:

Ejercicio de origen	Miles de euros
1997	4.918
1998	53.765
1999	84.326
2000	54.961
2001	23.342
2002	1.857
2003	3.261
2004	2.928
2005	54.726
2006	48.256
2007	134.925
2008	108.863
2009	36.220
2010	16.059
2011	41.067
2012	48.466
2013	63.931
2014	37.204

Las deducciones por doble imposición de dividendos generadas y pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2015, sus correspondientes importes y plazos máximos de aplicación son los siguientes:

Ejercicio de origen	Miles de euros	Plazo máximo para aplicar
2008	319	2015
2009	898	2016
2010	149	2017
2011	59	2018
2012	11	2019

Los importes de las deducciones pendientes han sido ajustados al tipo impositivo del 28%, aplicable en el ejercicio 2015.

Siguiendo un criterio de prudencia, en el balance no se ha registrado el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura compensación de las pérdidas fiscales generadas, debido a la incertidumbre sobre la obtención de beneficios fiscales en un futuro próximo. Por idéntica razón, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura aplicación de las deducciones generadas.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El 28 de noviembre de 2014 se publicó en el BOE la nueva Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades aplicable para los periodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2015. Entre los cambios más relevante de este impuesto cabe señalar la reducción del tipo impositivo general, el cual pasa del 30% al 28% para periodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2015 y al 25% para periodos impositivos que se inicien a partir del 1 de enero de 2016, así como la eliminación del plazo máximo de compensación de las bases imponibles negativas.

**(b) Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)**

La Sociedad, desde el 1 de enero de 2015, tributa en el Impuesto sobre el Valor Añadido bajo el régimen especial del grupo de entidades, en su modalidad simplificada, regulado en los artículos 163.quinquies y siguientes de la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La Sociedad queda integrada en el grupo IVA de RENFE-Operadora, siendo su composición la siguiente: RENFE-Operadora como entidad dominante y, como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A.

De conformidad con dicho régimen, las entidades que lo apliquen deberán cumplir sus obligaciones fiscales en este impuesto, excepción hecha del pago de la deuda tributaria o de la solicitud de compensación o devolución resultante. La entidad dominante ostentará la representación del grupo de entidades ante la Administración tributaria y, además de ser responsable del cumplimiento de las obligaciones específicas derivadas de la sujeción a este régimen especial, deberá presentar las autoliquidaciones periódicas agregadas del grupo en la que se integrarán los resultados de las autoliquidaciones individuales de las entidades que formen parte del mismo, procediendo asimismo al ingreso de la deuda tributaria resultante o a la solicitud de compensación o devolución que proceda.

Por otra parte, en el ejercicio 2015 se ha dictado por la Administración tributaria acuerdo de ejecución de resolución económico-administrativa de la reclamación formulada por RENFE-Operadora instando la rectificación de la autoliquidación del IVA de diciembre de 2005 al objeto de obtener el reconocimiento del derecho a la devolución correspondiente al IVA soportado no deducido en el ejercicio 2005 por aplicación de la regla de prorrata de acuerdo con una regulación declarada contraria al derecho comunitario por sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

Mediante dicho acuerdo de ejecución de la resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central, se resuelve la solicitud de rectificación del IVA de 2005 reconociendo el derecho a la devolución de 38.815 miles de euros y el abono de los intereses de demora devengados que ascendieron a 7.917 miles de euros.

El proceso de reestructuración de RENFE-Operadora, por el que fueron segregadas las distintas ramas de actividad que dieron lugar a la constitución de las distintas sociedades beneficiarias de dicha segregación, entre ellas, la Sociedad, determinó el traspaso por sucesión universal de todos los derechos y obligaciones integrados en dichas ramas de actividad, entre los que se incluían los activos contingentes asociados a la reclamación formulada por RENFE-Operadora, en cuanto al reconocimiento del derecho a la devolución correspondiente al IVA soportado en las inversiones y gastos acometidos por las distintas ramas de actividad en las que se estructuraba la Entidad en el ejercicio 2005.

De este modo se ha procedido al reparto de las cantidades devueltas por la Administración tributaria en función de los activos segregados afectados, así como de la distribución en 2005 de los gastos sujetos a IVA a cada rama de actividad segregada.

Como resultado de dicha asignación, la Sociedad ha percibido 33.305 miles de euros, correspondiendo 27.663 miles de euros a la devolución de cuotas de IVA y 5.642 miles de euros a intereses.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Esta devolución de cuotas de IVA se ha registrado en Otros resultados de la cuenta de pérdidas y ganancias por importe de 12.876 miles de euros correspondientes al IVA no deducible de gastos de explotación y de activos dados de baja, en Reservas 3.464 miles de euros, y el resto minorando el valor contable de los activos que tenían incorporado el IVA no deducible en el precio de adquisición (véase nota 6).

**(e) Ejercicios abiertos a inspección**

La Sociedad tiene abiertos a inspección fiscal todos los impuestos que le son de aplicación desde su constitución. Adicionalmente, y dado que las bases imponibles negativas de la Sociedad proceden, por la segregación mencionada, de las bases imponibles negativas de RENFE-Operadora y de FEVE generadas con anterioridad al 31 de diciembre de 2012, se encontrarían abiertos a inspección para la Sociedad las declaraciones del Impuesto sobre beneficios presentadas por RENFE-Operadora y FEVE correspondientes a los ejercicios 2011-2012.

Como consecuencia, entre otras, de las diferentes posibles interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como resultado de una inspección. En todo caso, la Administradores de la Sociedad consideran que dichos pasivos, caso de producirse, no serían de importe relevante y no afectarían significativamente a las cuentas anuales.

**21. Importe neto de la cifra de negocios**

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio es:

	Miles de euros	
	2015	2014
<u>Ingresos por venta de títulos de transporte (Servicios Comerciales)</u>		
AVE-Larga Distancia	1.294.332	1.231.149
	1.294.332	1.231.149
<u>Ingresos por venta de títulos de transporte (Obligación de Servicio Público)</u>		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	233.452	231.387
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	182.376	185.956
Cercanías y Media Distancia de Ancho Métrico	-	10.535
Resto de Cercanías y Media Distancia	295.336	281.648
	711.164	709.526
Total importe neto de la cifra de negocios	2.005.496	1.940.675

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**22. Otros ingresos de explotación**

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2015 y 2014 es:

	Miles de euros	
	2015	2014
Ingresos por servicios de transporte ferroviario sujetos a OSP		
Subvenciones por servicios de transporte ferroviario de interés público	607.197	604.644
Otras subvenciones	27.790	15.862
Ingresos por servicios de transporte ferroviario sujetos a OSP	634.987	620.506
Otros ingresos		
Convenios con Adif	21.507	15.855
Ingresos accesorios	51.526	35.063
Otros ingresos	73.033	50.918
Otros ingresos de explotación	708.020	671.424

i) Ingresos por servicios de transporte ferroviario sujetos a Obligación de Servicio Público:

- El detalle de "Subvenciones por servicios de transporte ferroviario de interés público" a 31 de diciembre es:

	Miles de euros	
	2015	2014
<u>Compensación de los servicios competencia de la AGE</u>		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	230.066	192.017
Obligaciones de servicio público de Cercanías	199.592	248.141
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	65.853	62.696
	495.511	502.854
<u>Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la AGE</u>	(2.022)	(5.461)
<u>Compensación de los servicios públicos competencia de la Generalidad de Cataluña</u>		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	17.828	15.685
Obligaciones de servicio público de Cercanías	97.596	90.989
	115.424	106.674
<u>Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la Generalidad de Cataluña</u>	(1.716)	577
Total subvenciones por servicios de transporte ferroviario de interés público	607.197	604.644

Los ingresos por compensación de obligaciones de servicio público registrados en 2015 y 2014 por la Sociedad, se corresponden con el siguiente detalle:

- o Competencia de la AGE: Por los servicios prestados de acuerdo con el contrato entre la AGE y RENFE-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media distancia" y "Ancho métrico" para el periodo 2013-2015 (véanse notas I(e), y II(e)).



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

- o Competencia de la Generalidad de Cataluña: Por los servicios prestados de acuerdo con el borrador de contrato entre la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías" y "Media distancia" para el periodo 2011-2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).
  - o El detalle de las obligaciones de servicio público de ejercicios anteriores responden a los ajustes propuestos por la IGAE en sendos informes de auditoría de verificación de las propuestas de liquidación de los contratos de la AGE y con la Generalidad de Cataluña con RENFE-Operadora por las obligaciones de servicio público de Media distancia, Avant y Cercanías, emitidos con fecha 18 de diciembre de 2015 (véanse notas 1(e), y 11(e)).
- El detalle de "Otras subvenciones" a 31 de diciembre es:

	Miles de euros	
	2015	2014
Subvenciones de Comunidades Autónomas	28.083	15.609
Otras subvenciones oficiales	(293)	253
	<u>27.790</u>	<u>15.862</u>

- ii) El detalle de los Otros ingresos de explotación es:

- El detalle de los ingresos por Convenios con Adif es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	14.804	9.154
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	4.756	4.672
Ingresos convenio Títulos de Transporte	106	138
Ingresos convenio Multioperador	1.339	1.452
Otros servicios prestados a Adif	502	439
	<u>21.507</u>	<u>15.855</u>

- El detalle de Ingresos accesorios es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Indemnizaciones y similares	10.281	10.439
Comisiones	5.589	6.323
Alquileres y cánones (nota 27)	9.796	10.212
Varios con fíec extranjeros	19.769	2.732
Servicios	3.144	2.662
Explotación trayecto Lleida - Poble de Segur	1.260	1.252
Publicidad	1.686	1.443
Otros	1	-
	<u>51.526</u>	<u>35.063</u>

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**23. Gastos de personal**

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	431.918	444.555
Dotación Plan Empresa de desvinculaciones	22.067	-
Total de sueldos, salarios y asimilados	453.985	444.555
Cargas Sociales		
Seguridad Social y fondos de colaboración	117.406	116.603
Otros gastos sociales	1.191	510
Total Cargas sociales	118.597	117.113
Exceso de Provisiones (nota 14)	(1.562)	(1.952)
Total Gastos de personal	571.020	559.716

Con fecha 3 de diciembre 2015 el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas autorizó para el Grupo RENFE, con informe favorable, un Plan de Desvinculaciones para 2016.

Las condiciones aprobadas para el mismo, estiman inicialmente, un número de 775 adhesiones para todo el Grupo, sin que ningún colectivo pueda sobrepasar el 60% del total de adhesiones citado anteriormente.

El periodo de validez establecido para la baja en la empresa de los trabajadores finalizará el 31 de diciembre de 2016, salvo que la Comisión de Seguimiento amplíe dicho plazo de efectividad.

Para los trabajadores que cumplan en el momento de la adhesión las condiciones de acceso a la jubilación, alcancen o no el 100% de su base reguladora, se establece un complemento cuya cuantía vendrá determinada en función del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) y la edad de cada trabajador en el momento de la baja.

Para aquellos trabajadores adheridos sin condiciones de acceso a la jubilación, se establece un complemento del 60% del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras), más 1.000 euros por cada mes que le falte al trabajador hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, con un máximo de 24 mensualidades.

Adicionalmente, se fija una cuantía de 1.000 euros mensuales por cada mes que le falte hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, para hacer frente al convenio especial que tenga que establecer con la Seguridad Social, con un máximo de 24 mensualidades.

Asimismo, se establece como garantía, la percepción de un complemento equivalente al número de mensualidades del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) que tenga fijado el trabajador en función de su edad, siempre que el sumatorio de los complementos indicados en los párrafos anteriores sea menor a este.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales se ha registrado una provisión por este concepto por los empleados de la Sociedad que se han adherido al Plan de desvinculaciones por importe de 22.067 miles de euros.

En el ejercicio 2014, con fecha 6 de febrero de dicho año, la Dirección de la Empresa y la mayoría del Comité General de Empresa, conformada por las organizaciones sindicales SEMAF, CCOO y UGT, alcanzan el acuerdo de poner en marcha un procedimiento de Despido Colectivo (ERE), universal y voluntario, en RENFE-Operadora, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

Las condiciones aprobadas para dicho expediente de regulación de empleo establecían un máximo de 500 adhesiones, para el conjunto de las cuatro entidades anteriormente mencionadas, podrían acogerse, con carácter voluntario, aquellos trabajadores en activo que tuvieran una antigüedad mínima en el Grupo de dos años y que no tuviesen la relación laboral suspendida.

El periodo de validez establecido para la baja en la empresa de los trabajadores afectados finalizó el 31 de diciembre de 2014.

La indemnización que se abonó de una sola vez, fue de 20 días de salario por año de trabajo hasta un límite medio de 14 mensualidades y conforme a una escala de edad definida en dicho acuerdo.

En el caso de que los trabajadores tengan una edad comprendida entre los 59 y 64 años y con una antigüedad de 18 años o más en el Grupo se les abonó una indemnización adicional.

La totalidad de las adhesiones aprobadas ascendió en esta Sociedad a 304 empleados.

El número medio de empleados durante el ejercicio, desglosado por categorías, es el siguiente:

	2015	2014
Estructura	670	718
Mandos Intermedios	1.021	1.033
Conducción	4.041	4.047
Comercial	2.623	2.680
Gestión	280	295
Talleres (Operativos)	7	8
	<u>8.642</u>	<u>8.781</u>

La distribución por sexos del número de trabajadores a 31 de diciembre es como sigue:



	2015		2014	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Consejeros	1	4	1	5
Estructura	138	529	151	564
Mandos Intermedios	123	911	120	914
Conducción	70	4.007	65	3.986
Comercial	377	2.234	376	2.269
Gestión	131	146	134	156
Talleres (Operativos)	1	6	1	7
	<u>841</u>	<u>7.837</u>	<u>848</u>	<u>7.901</u>

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**24. Otros gastos de explotación**

Su detalle en la cuenta de pérdidas y ganancias al cierre del ejercicio es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones (nota 27)	19.004	18.956
Reparaciones y conservación	545.553	562.242
Servicios de profesionales	16.686	15.881
Transportes	2.033	2.065
Primas de seguros	1.862	1.839
Servicios bancarios	6.943	7.441
Publicidad y Propaganda	16.225	12.994
Energía Eléctrica de Tracción	226.422	215.507
Combustible de tracción	21.961	31.756
Energía usos distintos de tracción	9.816	14.949
Otros suministros	4.264	3.650
Cánones Adif	604.378	602.598
Otros Servicios	302.400	306.817
<b>Total servicios exteriores</b>	<b>1.777.547</b>	<b>1.796.695</b>
Variación de Provisiones por Operaciones Comerciales	(14.127)	1.155
Tributos	476	475
<b>Total otros gastos de explotación</b>	<b>1.763.896</b>	<b>1.798.325</b>

Para el ejercicio 2015, en el capítulo de "Reparaciones y Conservación", lo más significativo son las operaciones con el grupo RENFE-Operadora por mantenimiento y reparaciones del material rodante por un importe de 140.212 miles de euros (206.499 miles de euros en el ejercicio 2014). La disminución de estos costes corresponde a la implantación del nuevo criterio adoptado en el tratamiento contable de determinadas actuaciones en el material que han pasado a considerarse como mayor valor de los activos. Los servicios prestados por otros proveedores en este mismo concepto ascienden a 259 miles de euros en 2015 (318.915 miles de euros en 2014). Este impacto es consecuencia del traspaso de la gestión sobre los principales contratos de mantenimiento a la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A. cuyos costes han sido repercutidos a la sociedad como incremento de sus operaciones por importe de 315.777 miles de euros. En el ejercicio 2014 estos contratos estaban gestionados directamente por la Sociedad con los mantenedores externos.

En el capítulo de "Servicios de profesionales" se incluyen para el ejercicio 2015 gastos por importe de 11.426 miles de euros en concepto de remuneraciones a agencias de viajes y a otros ferrocarriles (11.166 miles de euros en el ejercicio 2014).

En el capítulo de "Primas de seguros" se incluyen los gastos correspondientes a las pólizas de seguros por Responsabilidad Civil y el Seguro Obligatorio de Viajeros.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

En el capítulo de “Otros servicios”, se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 121.703 miles de euros (120.563 miles de euros en el ejercicio 2014), principalmente por servicios a bordo que se prestan en los tráficos de viajeros. Asimismo, en este capítulo se recogen otras operaciones realizadas con el grupo RENFE-Operadora que ascienden a 102.099 miles de euros (112.457 miles de euros en 2014) con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2015	2014
Servicios de Apoyo a la Gestión	48.797	57.122
Honorarios Médicos ajenos	492	510
Vigilancia en Estaciones, Talleres y Edificios	33.547	32.073
Vigilancia en Trenes	6.784	8.161
Otros servicios del grupo	12.479	14.591
	<u>102.099</u>	<u>112.457</u>

Para los capítulos de “Energía eléctrica de tracción”, “Combustible de tracción” y “Energía usos distintos de tracción”, existen acuerdos de gestión de suministro con Adif que se plasman en los correspondientes convenios donde se establecen las condiciones de prestación de los servicios por parte de Adif y las contraprestaciones por parte de Renfe Viajeros, que para el ejercicio 2014 ascienden en conjunto a 257.745 miles de euros (261.812 miles de euros en el ejercicio 2014). Adicionalmente, en estos mismos capítulos, se encuentran incluidos suministros con otros proveedores por importe de 454 miles de euros en 2015 (400 miles de euros en 2014).

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 48.955 miles de euros en el ejercicio 2015 (53.306 miles de euros en 2014), y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres y cánones	915	1.302
Reparaciones y conservación	451	947
Transportes	169	174
Suministros	2.511	1.796
Otros Servicios	44.909	49.087
	<u>48.955</u>	<u>53.306</u>

Dentro de “Otros Servicios” incluidos en convenios con Adif, los capítulos más significativos son servicios relacionados con los suministros en las estaciones de 1.474 miles de euros (1.407 miles de euros en el ejercicio 2014), la venta de billetes por importe de 38.737 miles de euros (40.391 miles de euros en el ejercicio 2014) y la atención al cliente por 7.472 miles de euros (7.851 miles de euros en el ejercicio 2014).

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**25. Resultado financiero**

El detalle de los epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias que conforman el resultado financiero es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
<b>Ingresos financieros</b>		
Ingresos por bonificaciones en el tipo (nota 15)	1.219	1.454
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	1	54
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	-	1
Intereses de créditos a empresas del grupo y asociadas	1.446	2.396
Otros ingresos financieros	5.766	79
Actualizaciones de valor	511	375
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>8.943</b>	<b>4.359</b>
<b>Gastos financieros</b>		
Deudas con empresas de grupo (nota 16)	(90.302)	(115.879)
Otros gastos financieros	(599)	(639)
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(90.901)</b>	<b>(116.518)</b>
<b>Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>		
Deterioros y pérdidas (nota 8 y 14)	(1.639)	(3.353)
<b>Resultado financiero</b>	<b>(83.597)</b>	<b>(115.512)</b>

**26. Saldos y transacciones con Partes Vinculadas**

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Saldos deudores</b>				
a) Créditos a empresas del grupo y asociadas	-	418.737	-	217.191
b) Derivados con empresas del grupo y asociadas	871	309	1.180	362
c) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
- Clientes empresas del grupo y asociadas (nota 11)	-	5.857	-	12.285
- Otras empresas vinculadas	-	7.188	-	12.484
<b>Saldos acreedores</b>				
d) Deudas con empresas del grupo y asociadas				
- Créditos recibidos y derivados	3.595.494	331.269	3.755.444	342.174
- Proveedores de Inmovilizado	-	5.184	-	6.821
- Proveedores de Inmovilizado otras empresas vinculadas	-	4.933	-	300
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
- Proveedores empresas del grupo y asociadas a C/P (nota 16 y 18)	-	75.900	-	67.017
- Otras empresas vinculadas	-	1.873	-	31.150



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El desglose a 31 de diciembre de los saldos relacionados con empresas del grupo y asociadas es el siguiente:

a) Créditos a empresas del grupo y asociadas

El detalle de los créditos concedidos y derivados es el siguiente:

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Entidad Dominante				
Contrato de tesorería centralizada	-	318.434	-	212.520
Deudas por IS consolidado	-	256	-	4.671
Otras Deudas	-	100.047	-	-
	-	418.737	-	217.191

El contrato de tesorería centralizada por importe de 318.434 miles de euros (212.520 miles de euros en el ejercicio 2014) recoge el crédito a favor de la Sociedad con RENFE-Operadora.

Los créditos con empresas del grupo por deudas por Impuesto sobre Sociedades consolidado tienen su origen en la consolidación fiscal del Grupo RENFE-Operadora (véase nota 20).

En "Otras Deudas" se recoge el importe pendiente de cobro correspondiente a las liquidaciones del IVA del ejercicio en régimen especial del grupo de entidades en su modalidad simplificada.

El movimiento de los créditos a empresas del grupo y asociadas en el ejercicio se muestra a continuación:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas	Traspasos	Saldo final
Créditos a la Entidad Dominante a largo plazo				
Total otras operaciones financieras	1.180	-	(309)	871
Créditos a la Entidad Dominante a corto plazo				
Total créditos a corto plazo	217.553	201.493	-	419.046
Total créditos a empresas	218.733	201.493	(309)	419.917

El movimiento de los créditos a empresas del grupo y asociadas en el ejercicio 2014 fue el siguiente:

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas	Saldo final
Créditos a la Entidad Dominante a largo plazo			
Total otras operaciones financieras		- 1.180	1.180
Créditos a la Entidad Dominante a corto plazo			
Total créditos a corto plazo	65.124	152.429	217.553
Total créditos a empresas	65.124	153.609	218.733

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

b) Derivados con empresas del grupo y asociadas

Este epígrafe recoge el efecto de las permutas de tipos de interés que RENFE-Operadora tiene contratadas y que ha trasladado a las sociedades del grupo, en función del porcentaje de la deuda espejo.

c) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose a 31 de diciembre de los saldos netos de clientes, empresas del grupo y asociadas es el siguiente (nota 11):

	Miles de Euros	
	2015	2014
Entidad Dominante	37	168
Empresas del Grupo		
Renfe Mercancías, S.A.	949	871
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A.	518	4.567
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.	301	3.778
<b>Total empresas del Grupo</b>	<b>1.768</b>	<b>9.216</b>
Empresas Asociadas		
Comercial del Ferrocarril S.A.	4.039	2.364
Elipsos Internacional	13	537
<b>Total empresas Asociadas</b>	<b>4.052</b>	<b>2.901</b>
<b>Total empresas del Grupo y Asociadas</b>	<b>5.857</b>	<b>12.285</b>
Otras Empresas Vinculadas		
Actren Mantenimiento Ferroviario S.A.	711	140
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	397	-
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	218	59
Btren Mantenimiento Ferroviario S.A.	5	-
<b>Total empresas vinculadas</b>	<b>1.331</b>	<b>199</b>
<b>Total en deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>7.188</b>	<b>12.484</b>

d) Deudas con empresas del grupo y asociadas

## i) Por créditos recibidos y derivados.

	Miles de euros			
	2015		2014	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Entidad Dominante				
- Deuda Espejo	3.589.262	327.928	3.748.482	332.693
- Otras operaciones financieras	6.232	3.341	6.962	2.556
	<b>3.595.494</b>	<b>331.269</b>	<b>3.755.444</b>	<b>335.249</b>



RENFE VIAJEROS, S.A.  
Memoria de Cuentas Anuales

La distribución por vencimientos de los créditos a largo plazo a 31 de diciembre es la siguiente:

Miles de euros			
Año	2015	Año	2014
2017	300.317	2016	333.630
2018	345.185	2017	351.368
2019	791.032	2018	434.032
2020	576.861	2019	751.452
2021	419.035	2020	537.321
Posteriores	1.156.832	Posteriores	1.340.679
	<u>3.589.262</u>		<u>3.748.482</u>

El tipo medio de las deudas con empresas del grupo es el 1,92% (2,39% en 2014).

El epígrafe Otras operaciones financieras recoge el efecto de las permutas de tipos de interés que RENFE-Operadora tiene contratadas y que ha trasladado a las sociedades del grupo, en función del porcentaje de la deuda espejo.

La deuda espejo corresponde a la traspasada a la Sociedad por la RENFE-Operadora tanto en el momento de la segregación de rama de actividad como posteriormente para cubrir las necesidades de financiación de la Sociedad.

ii) Proveedores de Inmovilizado.

El detalle a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2015	2014
Proveedores de Inmovilizado Grupo y Asociadas		
Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.	5.184	6.773
Renfe Mercancias S.A.	-	48
	<u>5.184</u>	<u>6.821</u>
Proveedores de Inmovilizado Otras Vinculadas		
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	4.933	300
	<u>4.933</u>	<u>300</u>
Total proveedores de inmovilizado	<u>10.117</u>	<u>7.121</u>

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

e) Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2015	2014
Entidad Dominante	16.718	37.270
Acreeedores Grupo		
Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.	54.250	24.612
Renfe Alquiler Mat Ferroviario S.A.	807	1.383
Logirail S.A.	342	142
Renfe Mercancías S.A.	29	11
Total empresas del Grupo	55.428	26.148
Acreeedores Asociadas		
Comercial del Ferrocarril S.A.	3.574	3.599
Elipsos Internacional S.A.	180	-
Total empresas Asociadas	3.754	3.599
Total empresas del Grupo y Asociadas	75.900	67.017
Acreeedores Otras Vinculadas		
Actren Mantenimiento Ferroviario S.A.	1.868	18.235
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	3	3.506
Btren Mantenimiento Ferroviario S.A.	2	541
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	-	8.859
Albitren Mantenimiento y S. Industriales S.A.	-	9
Total empresas Vinculadas	1.873	31.150
Tota Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	77.773	98.167

f) Instrumentos financieros derivados

A 31 de diciembre de 2015, RENFE-Operadora tiene suscritos con ciertas entidades financieras contratos de permutas financieras de tipos de interés (IRS), calificadas como de cobertura de flujos de efectivo sobre dos de sus préstamos, siendo las características principales de estos contratos las que se detallan a continuación:

Tipo	Miles de euros Nocional	Inicio	Vencimiento	Tipo de interés	
				A pagar	A cobrar
IRS	152.000	28.10.2014	28.10.2019	1,625%	Euribor 3M
IRS	100.000	28.11.2014	28.12.2019	0,320%	Euribor 3M

Los dos préstamos para los que se han realizado estas operaciones de cobertura se encuentran referenciados a Euribor 3M, y los importes nominales y fechas de vencimiento coinciden con los de las permutas financieras.

El contrato del IRS de 100.000 miles de euros se ha formalizado el 9 de enero de 2015 con fecha de inicio desde el 28 de noviembre de 2014,



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

El valor razonable a 31 de diciembre de 2015 de los IRS de la Entidad se presenta a continuación:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Valor razonable ex - cupón	1.032	(6.745)	366	(3.230)
Valor del cupón	-	(637)	-	(701)
<b>Total</b>	<b>1.032</b>	<b>(7.382)</b>	<b>366</b>	<b>(3.931)</b>

A 31 de diciembre de 2014, RENFE-Operadora tenía suscritos con ciertas entidades financieras contratos de permutas financieras de tipos de interés (IRS), calificadas como de cobertura de flujos de efectivo sobre dos de sus préstamos, siendo las características principales de estos contratos las que se detallaban a continuación:

Tipo	Miles de euros Nocional	Inicio	Vencimiento	Tipo de interés	
				A pagar	A cobrar
IRS	152.000	28.10.2014	28.10.2019	1,625%	Euribor 3M
IRS	15.000	21.12.2010	10.12.2015	2,725%	Euribor 6M

Los dos préstamos para los que se habían realizado estas operaciones de cobertura se encontraban referenciados a Euribor 3M y 6M respectivamente, y los importes nominales y fechas de vencimiento coinciden con los de las permutas financieras.

Dentro del acuerdo de refinanciación del préstamo sindicado de 190.000 miles de euros, cuyo importe pendiente de amortizar a 28 de octubre de 2014 ascendía a 152.000 miles de euros, se incluyó la sustitución de las operaciones de permuta financiera de cobertura del préstamo antiguo por una nueva operación de permuta financiera, igualmente de cobertura, del préstamo refinanciado, reduciendo el coste total de dicha financiación.

El valor razonable a 31 de diciembre de 2014 de los IRS de la Entidad se presenta a continuación:

	Miles de euros		
	No corriente	Corriente	
	Pasivos	Activos	Pasivos
Valor razonable ex - cupón	(7.383)	-	(2.762)
Valor del cupón	(864)	24	(723)
<b>Total</b>	<b>(8.247)</b>	<b>24</b>	<b>(3.485)</b>

La Sociedad ha aplicado contabilidad de cobertura para estas operaciones, considerando su total eficacia en ambos ejercicios, por lo que las variaciones en el valor razonable de estos instrumentos, en el porcentaje que le corresponde a la Sociedad de acuerdo con la deuda espejo asumida (84,43%), se han registrado en el Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos, netas de su efecto impositivo.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

g) Transacciones de la Sociedad con partes vinculadas

Los importes de las transacciones de la Sociedad con partes vinculadas son los siguientes:

	Miles de euros			Total
	Entidad Dominante	Entidades del grupo	Otras partes vinculadas	
Cifra de negocio y otros ingresos	307	9.502	1.541	11.350
Intereses de créditos	1.447			1.447
<b>Total ingresos</b>	<b>1.754</b>	<b>9.502</b>	<b>1.541</b>	<b>12.797</b>
Otros servicios recibidos	126.756	473.752	3.139	603.647
Gastos financieros	90.302			90.302
<b>Total Gastos</b>	<b>217.058</b>	<b>473.752</b>	<b>3.139</b>	<b>693.949</b>
Adquisiciones de Inmovilizado	-	103.844	4.277	108.121
Enajenaciones de Inmovilizado	(1.545)	(2.392)	-	(3.937)
<b>Total Transacciones Inmovilizado</b>	<b>(1.545)</b>	<b>101.452</b>	<b>4.277</b>	<b>104.184</b>
Garantías recibidas			(9.200)	(9.200)

Los importes de las transacciones de la Sociedad con partes vinculadas en el ejercicio 2014 fueron los siguientes:

	Miles de euros			Total
	Entidad Dominante	Entidades del grupo	Otras partes vinculadas	
Cifra de negocio y otros ingresos	387	5.863	1.515	7.765
Intereses de créditos	2.396	-	-	2.396
<b>Total ingresos</b>	<b>2.783</b>	<b>5.863</b>	<b>1.515</b>	<b>10.161</b>
Otros servicios recibidos	135.098	229.267	142.746	507.111
Gastos financieros	115.879	-	-	115.879
<b>Total Gastos</b>	<b>250.977</b>	<b>229.267</b>	<b>142.746</b>	<b>622.990</b>
Adquisiciones de Inmovilizado	-	7.003	2.206	9.209
Enajenaciones de Inmovilizado	-	(4.567)	-	(4.567)
<b>Total Transacciones Inmovilizado</b>	<b>-</b>	<b>2.436</b>	<b>2.206</b>	<b>4.642</b>
Garantías recibidas	-	-	118	118



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

A continuación se detallan la naturaleza y principales condiciones de los contratos entre la Sociedad y su accionista único, RENFE-Operadora:

- Acuerdos de reconocimiento de deuda espejo con motivo de la segregación. Consisten en los instrumentos utilizados para reconocer en cada una de las sociedades en que segrega su patrimonio RENFE-Operadora, la deuda financiera que RENFE-Operadora le traspassa, a partir de que ésta mantiene con diversas entidades financieras. El acuerdo fija el importe de los débitos contraídos por RENFE-Operadora, los tipos de interés pactados, los plazos y forma de amortización, así como el procedimiento para el cobro a la Sociedad de los intereses que RENFE-Operadora deba satisfacer periódicamente a cada entidad financiera y el repago de la deuda, siendo el 84,4258755 % el porcentaje que la Sociedad asumió de todas y cada una de las deudas financieras que RENFE-Operadora tenía a 31 de diciembre de 2013.

Asimismo, con motivo de la segregación estos acuerdos tuvieron efectos contables retroactivos desde el 1 de enero de 2013, teniendo en cuenta la deuda que RENFE-Operadora mantenía en dicha fecha. Por estos acuerdos la Sociedad asume frente a RENFE-Operadora las obligaciones que ésta tiene con las entidades financieras, en la proporción mencionada, y asume como propias las obligaciones respecto a los activos que ha recibido por la segregación, que RENFE-Operadora mantiene de acuerdo con lo establecido en cada uno de los contratos de financiación. Los acuerdos relativos a la deuda espejo son los siguientes:

- Acuerdo de reconocimiento de deuda espejo procedente de la segregación de los contratos de financiación firmados por RENFE-Operadora con diversas entidades bancarias.
  - Acuerdo de reconocimiento de deuda espejo procedente de la segregación de los contratos de financiación firmados por RENFE-Operadora con EUROFIMA, Sociedad Europea para la Financiación de Material Ferroviario.
  - Acuerdo de reconocimiento de deuda espejo procedente de la segregación de los contratos de financiación firmados por RENFE-Operadora con el Banco Europeo de Inversiones.
- Contrato de prestación de un servicio de tesorería centralizada. En este contrato se fijan las condiciones de la gestión por parte de RENFE-Operadora de una posición única de tesorería de distintas sociedades del grupo, estableciendo el mecanismo de retribución entre RENFE-Operadora y cada una de las sociedades de los saldos acreedores o deudores que en virtud del contrato tengan entre sí. La vigencia de este contrato es hasta el 31 de diciembre de 2018, prorrogable tácitamente por periodos anuales, desplegando efectos desde el 1 de enero de 2014.
  - Contrato Marco de servicios de apoyo a la gestión. En este contrato se establece el marco aplicable a las relaciones entre RENFE-Operadora y la Sociedad, identificando los servicios que se prestan entre ambas entidades, en los distintos ámbitos de gestión de cada una de ellas. La vigencia de este contrato es hasta el 31 de diciembre de 2016, prorrogable tácitamente por periodos anuales, desplegando efectos contables retroactivos desde el 1 de enero de 2013 con motivo de la segregación que da origen a la constitución de la Sociedad.

## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

**27. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar.****(a) Ingresos por Arrendamientos Operativos**

Los grupos más significativos por este concepto, han sido:

	Miles de euros	
	2015	2014
Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	7.638	8.136
Alquileres de material rodante y otra maquinaria	1.956	1.870
Alquileres de aparcamientos	202	206
<b>Total (nota 22)</b>	<b>9.796</b>	<b>10.212</b>

**(b) Gastos por Arrendamientos Operativos**

Los gastos registrados por este concepto, se desglosan dentro de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
- Alquileres y Cánones Intragrupo	10.523	10.432
- Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	915	1.302
- Alquileres Software Informáticos	1.164	945
- Alquileres Líneas Telefónicas	490	450
- Cánones por Derecho de Circulación	4.028	4.068
- Alquileres de edificios y locales	1.834	1.689
- Otros	50	70
<b>Total (nota 24)</b>	<b>19.004</b>	<b>18.956</b>

**28. Otra información.****a) Información relativa a Administradores y personal de Alta Dirección de la Sociedad**

Durante los ejercicios 2015 y 2014 los Administradores de Renfe Viajeros, S.A. no han percibido retribución alguna de la Sociedad.

La Sociedad no tiene miembros de alta dirección distintos de sus Administradores.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, no existen anticipos o créditos concedidos a miembros del Consejo de Administración o de la alta dirección y no se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores o miembros de la alta dirección de la Sociedad.

Durante los ejercicios 2015 y 2014, la alta dirección y los Administradores de la Sociedad y sus partes vinculadas no han realizado con la Sociedad operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

Los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, no han incurrido en ninguna situación de conflicto de interés que haya tenido que ser objeto de comunicación de acuerdo con lo dispuesto en el art. 229 del TRLSC.



## RENFE VIAJEROS, S.A.

## Memoria de Cuentas Anuales

## b) Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L., de las cuentas anuales de la Sociedad, facturará honorarios y gastos por servicios profesionales correspondientes a la auditoría de estas cuentas anuales por un importe de 95,4 miles de euros (95,4 miles de euros en 2014). El importe indicado incluye la totalidad de los honorarios de los servicios relativos al ejercicio 2015, con independencia del momento de su facturación.

**29. Hechos posteriores**

Con fecha 20 de enero de 2016, de una parte ADIF y de la otra RENFE-Operadora y la Sociedad, firmaron el "Acuerdo en relación al convenio entre el Administrador de Infraestructuras y RENFE-Operadora para la prestación de servicios en estaciones multioperador".

El objeto del Acuerdo es establecer las condiciones del traspaso por parte de ADIF a Renfe Viajeros, S.A. de la unidad productiva denominada "Canal de Ventas", que en el proceso de segregación de activos y personal derivado de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, a 1 de enero del año 2005, tanto la plantilla como los medios materiales para la prestación del servicio de comercialización y venta de billetes de forma presencial en las taquillas de las principales estaciones ferroviarias, permanecieron en la Entidad Pública Empresarial ADIF.

El Acuerdo contempla los siguientes aspectos:

- El traspaso de ADIF a Renfe Viajeros, S.A., tanto de los medios materiales, locales y máquinas autoventa, como de la plantilla que en el momento efectivo del traspaso estén realizando funciones propias del canal de venta.
- La novación modificativa y liquidación parcial del convenio para la prestación por parte de ADIF a RENFE-Operadora, de una serie de servicios que configuraban el canal de venta, entre los que se encontraban la información y venta de billetes, el servicio al cliente, la atención telefónica y la función de caja, eliminando del mismo los servicios propios del canal de venta, que serán asumidos por RENFE y liquidando el saldo efectivo a favor de ADIF en ese momento.
- El alquiler por parte de Renfe Viajeros, S.A., de los espacios destinados al canal de venta. Se establecerá un contrato de arrendamiento de espacios con ADIF durante un periodo de 25 años.
- La compensación de ADIF a Renfe Viajeros, S.A. del mayor coste que asumirá la Sociedad como consecuencia del citado traspaso. Esta compensación se valora en 32,6 millones de euros, los cuales se compensarán con la facturación anticipada de la renta de alquiler de 25 años que ADIF realiza a la Sociedad.

No obstante lo anterior, la fecha efectiva de entrada en vigor de este Acuerdo quedará condicionada a lo siguiente:

- Que sea autorizada por una disposición normativa o a que se alcance un acuerdo con las representaciones sindicales de ADIF y de RENFE-Operadora.
- Que se obtengan los informes administrativos preceptivos por parte de los órganos competentes.
- Que se acuerde en los respectivos órganos de administración.



RENFE VIAJEROS, S.A.  
DILIGENCIA DE FIRMAS

Reunidos los Administradores de Renfe Viajeros, S.A., con fecha 29 de marzo de 2016 y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253.2 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital y en el artículo 37 del Código de Comercio, proceden a formular las cuentas anuales y el informe de gestión del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015. Las cuentas anuales y el informe de gestión vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Firmantes:



**D. Pablo Vázquez Vega**  
Presidente



**Dña. Berta Barrero Vázquez**  
Consejera



**D. Juan Miguel Báscones Ramos**  
Consejero



**D. Cecilio Gómez-Comino Barrilero**  
Consejero



**D. Manuel Fresno Castro**  
Consejero



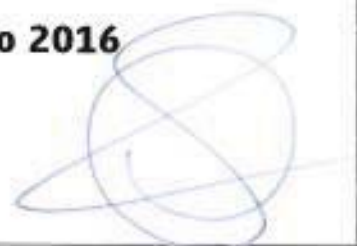
**D. José Luis Marroquín Mochales**  
Secretario No Consejero



***INFORME DE GESTIÓN DEL  
EJERCICIO 2015***

**RENFE VIAJEROS, S.A.**

**Marzo 2016**



# ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES</b>	<b>11</b>
2.1 Cuenta de Resultados de Gestión	34
2.2 Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Público	40
2.3 Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Comercial	54
2.4 Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión	60
2.5 Balance a 31-12-15	61
<b>3. INVERSIONES</b>	<b>63</b>
<b>4. ACTIVIDAD DE I+D+I</b>	<b>65</b>
<b>5. POLITICA DE GESTIÓN DE RIESGOS</b>	<b>67</b>
<b>6. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO</b>	<b>69</b>
<b>7. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN</b>	<b>72</b>
<b>ANEXO 1</b>	<b>73</b>
Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros, S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público)	



## 1. INTRODUCCIÓN

Durante el año 2013, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio, y su normativa de desarrollo, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora acometió un proceso de reestructuración empresarial que supuso la creación de un holding empresarial que ha dado lugar a la creación del "Grupo RENFE-Operadora", del cual forma parte RENFE VIAJEROS, S.A., sociedad cuyo capital pertenece íntegramente a RENFE-Operadora y que ha asumido las funciones y obligaciones que, hasta diciembre de 2013, venía desarrollando la unidad de negocio/área operativa de Viajeros de RENFE-Operadora.

El objeto social de RENFE Viajeros, S.A., según quedó definido en sus Estatutos, es el siguiente:

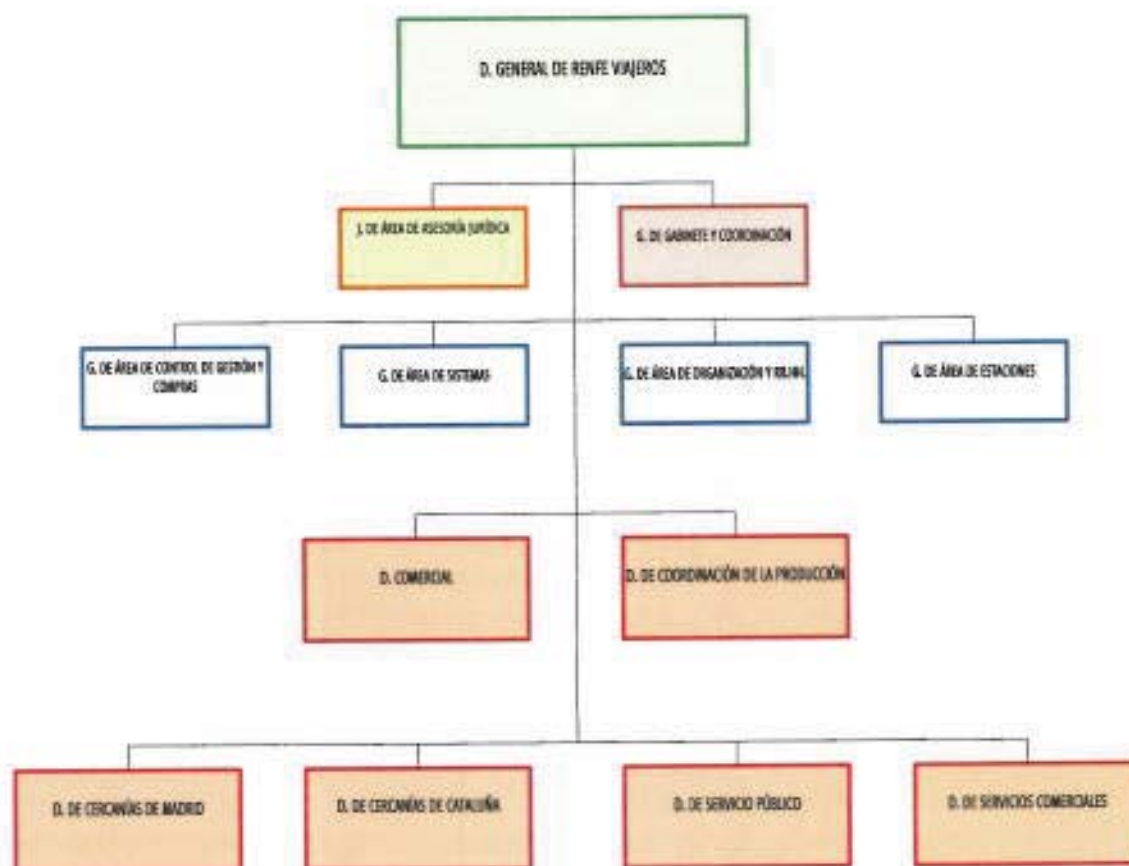
*La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.*

*Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.*

*La sociedad no desarrollará ninguna actividad para la que las leyes exijan condiciones o limitaciones específicas en tanto no de exacto cumplimiento de las mismas.*

En el punto 7 de este Informe de Gestión se relacionan los integrantes del Consejo de Administración de esta Sociedad a 31 de Diciembre de 2015.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2015 es el que se detalla a continuación:



Este organigrama, en vigor desde el 2 de diciembre de 2014, se aprueba tras una reorganización global de RENFE-Operadora, que busca disponer del marco adecuado para abordar y dinamizar el proceso de liberalización y apertura a la competencia del sector ferroviario, dotando a las sociedades de personalidad jurídica propia.

Esta reorganización se focaliza en la especialización por negocios de las empresas del grupo Renfe, reforzando sus capacidades en favor de una gestión más eficaz, competitiva y con orientación al cliente.

La organización de Viajeros tiene como objetivo la satisfacción de nuestros clientes a través de la prestación de un servicio de calidad, moderno y eficiente, con especial atención a las obligaciones de servicio público de una parte y a la necesaria rentabilidad de nuestro negocio de otra:

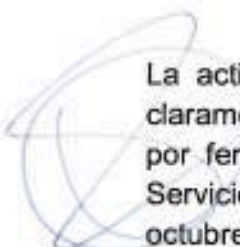
- Las Direcciones de Cercanías de Madrid y Rodalíes de Cataluña, gestionan los servicios públicos en los grandes núcleos de Madrid y Cataluña.



- La Dirección de Servicio Público gestiona los servicios de Cercanías, Media Distancia y AVANT en el resto del territorio nacional, incluyendo los adscritos a la Red de Ancho Métrico, en proceso de integración en los niveles de servicio, calidad e imagen del resto de servicios públicos de Renfe Viajeros.
- La Dirección de Servicios Comerciales gestiona los servicios comerciales y turísticos, avanzando en su eficiencia y rentabilidad, para competir en un mercado liberalizado en posición de liderazgo.
- Los órganos corporativos de la Sociedad de Viajeros tienen como función definir las estrategias a seguir en sus respectivas áreas de responsabilidad, coordinando, controlando y apoyando a las Direcciones Operativas en la consecución de sus objetivos.

La Gerencia de Área de Estaciones, de nueva creación, es la responsable de homogeneizar, definir y supervisar la gestión de servicios prestados en estaciones, con el objetivo estratégico de mejorar su calidad, prestando especial atención al Plan de Estaciones liderado desde el Ministerio de Fomento.

Aunque esta estructura organizativa, se implanta funcionalmente desde el momento de su aprobación, dado que este se produce en el último trimestre del ejercicio 2014, desde un punto de vista contable, ha tenido su traslación a los estados financieros a partir del 1 de enero de 2015.



La actividad de Renfe Viajeros se desarrolla en dos ámbitos de actuación claramente diferenciados: la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, declarados por la autoridad competente como Obligación de Servicio Público, según establece el Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y el resto de servicios de transporte de viajeros que se realizan en régimen de servicios comerciales.

Por lo que se refiere a los primeros, los declarados como **Obligación de Servicio Público** por la autoridad competente, su situación es la siguiente:

#### ***Servicios competencia de la Administración General del Estado***

En el año 2013 culminó el proceso, iniciado en el año 2010, de estudio y delimitación de los servicios de cercanías y media distancia susceptibles de ser calificados como obligación de servicio público.



Los Acuerdos de Consejo de Ministros que han permitido la materialización de dicha calificación han sido:

- En el caso de los servicios de cercanías, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010.
- En el caso de los servicios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012.
- En el caso de los servicios de media distancia prestados sobre la red de altas prestaciones (AVANT) y de los servicios de transporte de viajeros prestados sobre la red ancho métrico, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013.

En todos los casos se señala la necesidad de formalizar, por parte del Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Competitividad y de Hacienda y Administraciones Públicas, el contrato de servicio público en el que se reflejen las condiciones en las que se habrán de ejercer dichas obligaciones de servicio público, así como los mecanismos de compensación, todo de ello de acuerdo con el contenido del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Dicho Contrato, para el período 2013-2015, se formalizó entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora el 16 de diciembre de 2013, y sus características principales son:

- Duración de tres años, prorrogables.
- Inclusión de la relación de los servicios a prestar.
- Concesión del derecho exclusivo de explotación.
- Auditoría de los servicios por el Ministerio de Fomento.
- Prestación de los servicios conforme a niveles de calidad definidos y posibilidad de penalizaciones.
- Creación de una Comisión de Seguimiento del mismo.
- Fijación de la contraprestación económica y su procedimiento de liquidación.

En el momento actual se continúa negociando la prórroga del mismo en base a la comunicación del Ministerio de Fomento de 3 de junio de 2015 en la que se indica que, tras valorar el cumplimiento y resultados de la prestación de las obligaciones de servicio público durante el período transcurrido hasta ese momento, es decisión de ese Ministerio, teniendo en cuenta la política sectorial en la materia, proceder a prorrogar el contrato por un período adicional de un año a contar desde el día 1 de enero de 2016.

### ***Servicios competencia de la Generalitat de Cataluña***

En los años 2009 y 2010, con fecha efectiva 1 de enero de 2010 y 2011 respectivamente, se procedió a la transferencia a la Generalitat de Cataluña de la competencia sobre los servicios de cercanías y de media distancia prestados en dicho ámbito territorial sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico.

Con fecha 17 de junio de 2013 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control RENFE-Operadora/Generalitat, el texto del contrato para la prestación de los citados servicios por parte de RENFE-Operadora durante el período 2011-2015, estando en fase de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

En tanto se produce dicha aprobación, y en aras de no deteriorar la situación financiera del operador, el Gobierno ha incluido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para 2014 y 2015, una disposición adicional dotando de consignación presupuestaria al Ministerio de Fomento para que, previa verificación por parte de la Intervención General de la Administración del Estado de las propuestas de liquidación de la valoración económica de los servicios prestados en los años 2011 a 2014 por RENFE-Operadora, proceda a realizar una entrega a cuenta a dicha entidad por el resultado de esas verificaciones y a la espera de la firma definitiva del citado contrato.

Hay que resaltar que en el texto del contrato aprobado el 17 de junio de 2013 se recogen, entre otras cosas, los importes previstos como compensación para los años 2011 a 2015, que, como se ha indicado, han servido de soporte para la inclusión de los mismos en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para 2014 y 2015, a través de una disposición adicional que permite su pago a RENFE-Operadora.

Dichas cantidades se han construido de acuerdo con el contenido del anexo del Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, el cual desarrolla el esquema conceptual para el cálculo de dicha compensación.

En reunión del Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalitat Catalunya-Renfe, celebrada el 25 de noviembre de 2015 se aprueba la prórroga del Plan de Acción para los ejercicios 2015 y 2016, así como el presupuesto de los servicios de Rodalíes Catalunya para el ejercicio 2016.

Son de destacar los esfuerzos realizados en los años 2014 y 2015 por RENFE-Operadora, materializados en diferentes reuniones con representantes del



Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, para, en la medida de sus posibilidades, explicar el contenido del texto aprobado en junio de 2013 y demandar su tramitación ante los órganos señalados, o bien obtener las nuevas líneas a negociar con la Generalitat.

### ***Servicios competencia de otras Comunidades Autónomas***

Durante 2015 se han prestado servicios para las Comunidades Autónomas de Extremadura y Aragón, amparados en los correspondientes contratos de obligación de servicio público, a fin de mantener la oferta en determinadas relaciones que no habían sido objeto de declaración de servicio público por parte de la Administración General del Estado.

Así, en Extremadura ha continuado en vigor el contrato establecido en 2014 y para el año 2016 se ha establecido un nuevo convenio con nuevas condiciones económicas y de comercialización.

En Aragón también ha continuado en vigor el convenio establecido en 2014 y para el 2016 se continuará prestando el mismo servicio, al amparo de un acuerdo firmado entre ambas partes.

**En cuanto a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril prestados en régimen "comercial",** el propio RDL citado al inicio de este Informe dedicaba su Capítulo II a la liberalización de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, modificando el primer párrafo de la disposición transitoria tercera de la Ley 39/2003, para señalar el 31 de julio de 2013 como fecha en que quedaría establecida la apertura al mercado de los servicios de transporte ferroviario de viajeros prestados sobre la red ferroviaria de interés general de ancho internacional, ibérico convencional y métrico.

Con posterioridad, el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, dedicó su Título IV, entre otras cosas, a concretar lo señalado anteriormente por el RDL/22/2012, sobre todo en lo referente a la apertura progresiva a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, contemplando el establecimiento transitorio de un esquema de mercados en el que el acceso para los nuevos operadores se llevará a cabo a través de la obtención de títulos habilitantes, cuyo número y alcance será determinado por el Consejo de Ministros y cuyo otorgamiento llevará a cabo el Ministerio de Fomento a través del correspondiente procedimiento de licitación.

En este sentido, la Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, da traslado del Acuerdo de Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina tanto el número y vigencia de los títulos habilitantes señalados, que se cifran en uno



con vigencia para siete años, como las líneas para las que se otorgará (básicamente las líneas Madrid-Levante).

Con fecha 30 de septiembre de 2015 se produjo la publicación de la Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre, sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros, si bien el proceso no ha continuado avanzando.

Quedaron exceptuados del citado esquema transitorio de liberalización los servicios de transporte de viajeros con finalidad primordialmente turística, cuya prestación fue regulada por la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

### **Sociedades filiales**

Por otro lado, Renfe Viajeros cuenta a cierre de 2015 con participación en dos sociedades: Comfersa y Elipsos.

#### **Comfersa**

Comfersa es una sociedad mercantil (100% capital público), participada por Adif en el 51% y por Renfe Viajeros en el 49%, constituida el 30 de noviembre de 1983 para gestionar soportes y productos publicitarios, así como otros servicios complementarios.

La Orden Ministerial HAP/583/2012, de 20 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, en el que se aprueba el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, mandata la extinción de COMFERSA mediante la cesión global de activo y pasivo a favor de Renfe Operadora y Adif.

A partir de ese momento se iniciaron los trámites necesarios para proceder con la extinción de la compañía, basando la actuación en los siguientes pilares:

- Garantizar la estabilidad en el empleo mediante la subrogación de los trabajadores en las compañías que suceden a COMFERSA en sus actividades.
- Inicio de un severo Plan de Austeridad.

Para dar cumplimiento a la Orden Ministerial, los contratos que RENFE y ADIF tenían adjudicados a COMFERSA fueron cedidos a Renfe Viajeros, Adif y Adif-AV y se sacaron a licitación las actividades incluidas en el área de Publicidad, con el objetivo de garantizar la continuidad de los servicios y garantizar la empleabilidad de los trabajadores, mediante su subrogación a estos.

El sindicato CC.OO. presentó un recurso sobre la adjudicación del servicio de publicidad a Telson-Impulsa, al considerar que la empresa no cumplía con los requerimientos administrativos en el momento de presentar la oferta.

Esta demanda ha sido rechazada en primera instancia y ha sido recurrida ante la Audiencia Provincial de Madrid, estando a la espera de dictamen.

Con fecha 4 de septiembre de 2014, la Junta General de COMFERSA aprueba la reducción de capital de la Compañía en 5.793.604 euros, pasando de 5.937.279 euros a 143.675 euros.

Actualmente COMFERSA cuenta con un administrador único que está procediendo a la liquidación de la compañía y a la cesión de los activos y pasivos resultantes a Renfe Viajeros y a Adif, cesión que deberá ser aprobada por los Ministerios de Fomento y Hacienda y Administraciones Públicas.

Una vez que esto ocurra, se procederá a la liquidación e inscripción de la misma en el Registro Mercantil.

### ***Elipsos***

Elipsos, creada en diciembre de 2000, bajo la fórmula de una joint venture, es una empresa conjunta de derecho español, participada a partes iguales por SVD/SCNF y Renfe Viajeros.

Asimismo, desde diciembre de 2010 gestiona la comercialización de los trenes de alta velocidad bajo la denominación comercial "*Renfe-SCNF en Cooperación*".

Desde el 15 de diciembre de 2013 está implantada la oferta internacional de alta velocidad, que circula por 3 infraestructuras diferentes (Adif, RFF y TP Ferro).

El año 2015 ha sido un año de estabilización del producto:

Tráfico Internacional: A pesar de un entorno de competencia muy fuerte, se ha conseguido incrementar en un 9% el número de viajeros y el 5% los ingresos vs 2014.

Tráfico doméstico: Muy buen comportamiento de este tipo de tráfico, tanto de Renfe como de SNCF, que en global ha crecido un 10% en número de viajeros.

Por mercados, el francés ha crecido en torno al 6,8% en viajeros y al 3,7% en ingresos, sobre todo por la distribución de títulos eurail a nivel internacional, mientras que el español ha presentado un comportamiento negativo, afectado por la competencia de aviación y carretera y por los diferentes sucesos acaecidos en Francia durante el año 2015, ya que se centra sobre todo en las relaciones Cataluña-Francia.



En este sentido, el ejercicio 2015 ha venido marcado por:

- a) La fuerte competencia sufrida en el ámbito internacional (larga distancia con el avión y media y corta con el bus y el vehículo privado), tanto a nivel de oferta, con importantes crecimientos en plazas ofertadas, como a nivel de precios, dado el impacto del descenso del precio del petróleo en estos medios de transporte.
- b) Los diferentes atentados terroristas ocurridos en Francia (Charly Hebdo; Thalys; 13 noviembre), han provocado una fuerte contracción de la demanda turística internacional, especialmente en el segmento de turismo de ciudad y muy focalizado en el destino Paris.

Por último, cabe igualmente destacar la firma del Acuerdo Comercial por los dos accionistas, Renfe Viajeros y SNCF "Relativo a la gestión de un servicio de transporte ferroviario transfronterizo de alta velocidad de viajeros entre Francia y España por la nueva conexión Barcelona-Figueras-Perpiñan".

Este acuerdo, que tiene por objeto regular los aspectos financieros, organizativos y jurídicos para la explotación conjunta de estos servicios en el periodo 15 de diciembre de 2015 a 31 de diciembre de 2018, encarga a Elipsos la comercialización y el desarrollo de los servicios internacionales, así como la optimización de los ingresos y los costes de la oferta internacional.

El alcance del Acuerdo Comercial fija:

- La aportación del material rodante y los servicios a prestar por cada empresa, los productos a ofertar, las condiciones de explotación y de distribución y el yield.
- Las condiciones de los repartos de costes entre los tráficos internacionales y los domésticos de cada país.
- Los criterios de imputación de ingresos del negocio Internacional.
- Los principios de reparto de los resultados de la Cooperación, fijándose el reparto del Margen Internacional a prorrata de su participación en Elipsos, es decir al 50% entre las dos empresas.
- Los compromisos de confidencialidad, no competencia entre las partes y la propiedad intelectual e industrial, etc.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Viajeros en su nueva configuración en el ejercicio 2015, dedicando un apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.



Asimismo, se incluyen por separado las cuentas de los servicios de transporte de viajeros considerados como obligación de servicio público y las de los denominados servicios comerciales, en cumplimiento de la Disposición Adicional decimotercera (sic) de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y como Anexo a este Informe las mismas cuentas en inglés y de acuerdo al formato acordado con la Unión Europea.



## 2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

### HITOS DESTACABLES

El ejercicio 2015 ha estado marcado por los siguientes hechos:

- La puesta en explotación de nuevas infraestructuras ha dado lugar a la apertura de nuevos servicios en el eje atlántico, corredor de alta velocidad Valladolid- León, Salamanca, Zamora y Galicia.
- Los proyectos **+renfe**.
- El desarrollo del Plan de Estaciones.
- La implantación de un nuevo plan comercial
- El proyecto WIFI.
- Plan de compra de material.

#### 1. Inauguración de nuevos servicios.

##### Nueva infraestructura Eje Atlántico

El 18 de abril de 2015 se pone en explotación el nuevo tramo Santiago – Vigo, implantándose una nueva oferta comercial en el Corredor Atlántico que combina un nuevo servicio rápido de conexión de las principales poblaciones del eje, con servicios de proximidad para atender la movilidad de las poblaciones más pequeñas.

Los nuevos **servicios rápidos** implantados (10 por sentido y día) tienen las siguientes características:

- Mejora en los tiempos de viaje de hasta un 58%: El recorrido completo, A Coruña – Vigo, se realiza en 1 hora y 23 minutos, acortando el tiempo de viaje en 47 minutos; el trayecto Santiago – Vigo se realiza en 55 minutos, mejorando en 40 minutos el tiempo anterior.
- Las principales estaciones con parada de estos servicios son: A Coruña – Santiago de Compostela – Vilagarcía de Arousa – Pontevedra y Vigo.
- El servicio se presta con moderno material de la serie 121, lo que supone incrementar las plazas en torno al 40% por cada circulación.

Los **servicios de proximidad**, que conectan las diferentes poblaciones del corredor con los principales núcleos urbanos mantienen las mismas paradas anteriores

Asimismo, con el fin de favorecer la movilidad de los ciudadanos se han incorporado a la oferta nuevas relaciones mediante la interconexión de servicios con enlace garantizado y comercializados a través de Billetes Integrados.

Estos servicios se benefician de las nuevas infraestructuras del Corredor Atlántico permitiendo una mejora en los tiempos de viaje y posibilitando la interconexión de trenes de Media Distancia con Avant, así como, la de servicios de Media Distancia y Avant con trenes de Servicios Comerciales.

Las características de comercialización de estos servicios enlazados son las siguientes:

- Billete único para ambos trayectos.
- Garantía de enlace.
- Precios más competitivos con descuento de Ida y Vuelta adquiriendo en el mismo acto de la compra los dos trayectos tanto de ida como de regreso.
- No supone incremento de producción al utilizarse enlaces en servicios existentes.

La combinación de un mayor número de plazas a disposición de los viajeros, junto a un ahorro notable en los tiempos de viaje, ha conseguido una gran acogida por parte de los usuarios de los nuevos servicios en Galicia, incrementándose los viajeros del eje atlántico un 13,7% respecto al año 2014

Los servicios Avant han tenido un comportamiento excelente, con un crecimiento del 26% de viajeros más que en el 2014, y de los Servicios de Media Distancia Convencional, que han crecido un 9,3% en 2015 respecto a 2014.

Destaca el incremento de viajeros en el servicio Avant Ourense – Santiago – A Coruña, con un 29,5% en el período abril-diciembre de 2015, respecto al mismo período del año anterior.

En cuanto a los viajeros que utilizaron billetes integrados con el Eje Atlántico, el incremento de viajeros en el período abril-diciembre de 2015 respecto al año anterior ha sido del 117%.

#### Nueva LAV Valladolid-León

La nueva línea de alta velocidad, puesta en servicio el 30 de septiembre de 2015, ha supuesto la prolongación del corredor de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid hasta León, permitiendo la mejora de las conexiones ferroviarias de Larga Distancia desde Madrid hacia Asturias y Cantabria .



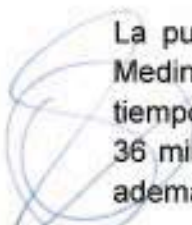
Esta nueva infraestructura ha supuesto una mayor eficiencia de los servicios de radio corto OSP como flujo alimentador de los servicios comerciales de radio largo y una notable mejora en los tiempos de viaje:

- Asturias: 33'.
- Cantabria: 22' adicionales a los 25' por la renovación de vía entre Palencia y Santander.
- León: 40'.

La reducción de los tiempos de viaje generada por la apertura de las nuevas infraestructuras, así como la mejora de las existentes, se ha visto reflejada en un aumento de la demanda de los nuevos servicios de alta velocidad entre Valladolid y León, así como con el resto de las relaciones del corredor norte: Las relaciones Madrid-León se han incrementado en un 86 % y un 70 % respectivamente, mientras que las relaciones Madrid-Asturias y Madrid-Santander en un 35% y un 12 % respectivamente. También es importante el crecimiento de la demanda en relaciones intermedias: Palencia – León ha incrementado sus viajeros con respecto al 2014 un 442,9%, la Valladolid-Palencia un 15,1% y la Valladolid – León, un 259,2%.

#### Nuevos Servicios Madrid-Salamanca

El 17 de diciembre de 2015 entra en funcionamiento el nuevo servicio comercial entre Madrid y Salamanca.



La puesta en servicio de las nuevas infraestructuras en el tramo Olmedo – Medina del Campo – Salamanca, permiten una importante reducción de tiempos de viaje. El trayecto Madrid – Salamanca se puede realizar en 1 hora y 36 minutos, mejorando 64 minutos el tiempo del servicio anterior, permitiendo además la conexión directa entre Segovia y Salamanca.

Se ha implantado un nuevo servicio Alvia con 3 frecuencias por sentido.

Fruto de estas actuaciones, los viajeros entre Madrid y Salamanca han experimentado un aumento de viajeros del 50% en su primer mes de servicio.

#### Nuevos Servicios Zamora

Con la entrada en servicio del nuevo tramo de Alta Velocidad entre Olmedo y Zamora, que permite conectar Madrid con Zamora por la línea de alta prestación, se reducen los tiempos de viaje, tanto a Zamora como a Galicia, entre 20 y 30 minutos, en función de las paradas que se realicen.

La puesta en servicio de las nuevas infraestructuras ha sido acogida de modo muy positivo por los usuarios del ferrocarril. Los viajeros entre Madrid y Zamora han experimentado un aumento de viajeros del 139% en sus primeras semanas de servicio.

## **2. El Plan +renfe.**

En el mes de diciembre de 2014 se produjo el lanzamiento del Proyecto +renfe, diseñado como un plan que persigue la mejora de la competitividad, sostenibilidad y eficiencia del Grupo Renfe para situarlo en posición de liderazgo de cara al futuro entorno liberalizado.

Este Plan se articula a través de 51+1 proyectos con gestión transversal, orientados en dos ejes: la rentabilidad y el cliente.

En el ámbito de la rentabilidad, el objetivo es conseguir una mejora sustancial y sostenida de los ingresos sin olvidar la rentabilidad y el resultado económico, alcanzando el equilibrio económico, reduciendo el nivel de endeudamiento y por ende la dependencia del Estado en los servicios competencia de éste. Asimismo se ha trabajado en la mejora de la eficiencia y la optimización de la capacidad instalada, generando sinergias y aumentando productividades.

Por lo que respecta al cliente, +renfe busca una mejora de la calidad percibida, que ayude a consolidar el crecimiento de la demanda. Se trata de incrementar la satisfacción de los clientes, ofreciendo servicios innovadores, seguros, competitivos, de calidad y respetuosos con el medio ambiente.

Estos dos objetivos estratégicos se sustentan en tres ejes (mejora de los ingresos, de la eficiencia y de la calidad) y ocho programas (acción comercial sobre clientes, nuevos ingresos, eficiencia en recursos humanos, en procesos, reducción de costes, calidad en el servicio, hacia el cliente y en la Red), que se desarrollan a través de 51+1 proyectos clave para todas las áreas de la compañía.

Renfe Viajeros, en línea con el Plan +renfe, está acometiendo actuaciones encaminadas a:

- Maximizar sus ingresos.
- Maximizar el aprovechamiento productivo de sus activos.
- Mejorar la rentabilidad del servicio comercial y la eficiencia del servicio público.
- Aumentar la calidad del servicio.
- Mejorar la atención y los sistemas de fidelización al cliente.



Los proyectos estratégicos más relevantes que se han puesto en marcha en el 2015 son:

- El diseño de un **nuevo Plan Comercial y un plan de Aprovechamiento de Activos** para aumentar los ingresos, con la generación de nuevas líneas de negocio, el aumento del ingreso medio por viajero y la consecución de ingresos comerciales recurrentes.
- La implantación de un **nuevo programa de fidelización**, que permita la optimización del sistema CRM de la compañía.
- La elaboración de un **Plan de Parque**, considerando las necesidades reales presentes y futuras de trenes, derivadas tanto de la evolución de los mercados como de las nuevas infraestructuras.
- La elaboración de un **Plan de Mejora de Calidad de las Cercanías**, enfocado como un plan integral que incluye mejoras en las estaciones, haciéndolas accesibles y amigables, modernizando la flota, aumentando su imagen de confort y reduciendo sus costes de mantenimiento y limpieza.
- La puesta en funcionamiento de una **red Wifi** en estaciones y a bordo de trenes AVE.
- Mejora de la **Web Comercial** de Renfe Viajeros.

Las actuaciones emprendidas por la DG de Viajeros han sido las siguientes:

#### **Estrategia Comercial y Clientes**

- Elaboración de un nuevo plan comercial que supone una profunda actualización en la oferta comercial de Renfe Viajeros
- Incremento del aprovechamiento de los trenes. El aprovechamiento de los servicios comerciales en el año 2015 fue del 67,8%, 4,4 puntos por encima del año 2014, destacando el producto AVE con un 71,7 %, 6,0 puntos más que en el ejercicio anterior
- Lanzamiento del nuevo programa de fidelización en junio de 2015, denominado +Renfe, con el objetivo de incrementar los clientes fidelizados y el consumo de viajes dentro del programa.
- Nueva Web Comercial que incluye el sistema de compra en tres pasos, reduciendo sustancialmente el tiempo necesario para la adquisición de billetes y mejorando la navegabilidad.
- Reclamación de deuda pendiente de cobro: a 31 de diciembre de 2015 se habían recaudado 182 millones euros, lo que supone un 92% de la deuda pendiente de cobro en 2014.
- Reforma de 22 estaciones de Cercanías, dentro del Plan de Estaciones que tiene como alcance la remodelación de 109 estaciones.



- Apertura del canal Twitter de Cercanías Madrid y remodelación del de Rodalies Catalunya.
- Instalación de los primeros equipos para el Auto-checkin.
- Lanzamiento del primer número de la nueva revista de Club + Renfe, enfocada a establecer un canal de comunicación con los clientes de los servicios comerciales y del programa de fidelización.
- Apertura de nuevas vías de ingresos publicitarios sobre activos que se espera que puedan generar en su primer año 1,5 millones de euros.
- Aprovechamiento de la web como generadora de ingresos, a través del lanzamiento de un nuevo servicio de venta de productos complementarios como hoteles, alquiler de coches, entradas, etc.
- Lanzamiento del proyecto Wifi en trenes de Alta Velocidad y en estaciones de Cercanías. Puesta en funcionamiento de las primeras estaciones con WiFi (Plaza Cataluña y Getafe Centro).
- Implantación del plan antifraude que se estima que en el 2015 habrá tenido un impacto positivo de 0,5 millones de euros para continuar creciendo en años sucesivos.

### ***Operaciones y Producción***

- Estimación de las necesidades de flota y aprobación del Plan de Flota en Servicios Comerciales. Se ha aprobado la licitación de la compra de 30 trenes de alta velocidad, de gran capacidad y con ancho UIC en el Consejo de Administración de la EPE RENFE-Operadora del 10 de noviembre.
- Impulso a la implantación de las 22 Medidas de seguridad marcadas por el Ministerio de Fomento, que se encuentran o implantadas o en fase de contratación.

### **3. Plan de Estaciones.**

El 24 de junio de 2014 se aprobó por el Comité de Dirección de RENFE-Operadora el Plan de Inversiones en estaciones de Cercanías, impulsado por el Ministerio de Fomento.

El Plan de Estaciones además de abordar distintas necesidades en Estaciones de Cercanías gestionadas por Renfe Viajeros, comprende un conjunto de actuaciones para mejora de la accesibilidad que revierten de forma directa en el usuario cotidiano, facilitándole el itinerario que recorre desde la entrada a la estación hasta que accede al tren.

El Plan contempla 109 actuaciones, en su gran mayoría destinadas a mejorar la accesibilidad en estaciones: recrecidos, prolongaciones y ensanchamiento de andenes; instalación de ascensores; reformas y optimización de edificios; construcción de nuevos pasos inferiores y mejora de instalaciones en general.

El Plan actúa en todos los núcleos de Cercanías, tanto en estaciones de grandes núcleos urbanos como de pequeños municipios y supone un incremento (~45%) en el número de estaciones de Cercanías que serán accesibles.

La inversión asociada al Plan es de 159,6 millones de euros, 149,7 millones para estaciones y 9,9 para otras mejoras (señalética, mobiliario y otras de menor entidad).

El 60% del Plan está destinado a Cataluña (91,9 millones), el 15% a Madrid (25 millones) y el 25% restante para otros núcleos y proyectos varios.

Los hitos alcanzados han sido:

- De las 109 estaciones, 22 se encuentran ya en servicio, 18 están en obras, 38 en proceso de licitación y 31 en fase de proyecto.
- Se han invertido 18,5 millones de euros, 16,4 millones en estaciones y 2,1 en el apartado de otras mejoras.

En el año 2016 se prevé invertir 48,3 millones de euros, poniendo en servicio 35 estaciones e iniciando las obras en otras 30.

#### **4. Actuaciones Comerciales.**

Impulsado por el Proyecto **+renfe**, el 2015 ha sido un año intenso en materia comercial.

Los buenos resultados obtenidos en Ingresos y Viajeros de servicios comerciales demuestran que han sido cambios acertados (incrementos sobre el año anterior a los cambios, 2012, del 15,0% y 37,8% respectivamente).

##### **4.1.- Política Tarifaria**

###### Revenue Management

Se ha dado continuidad a la gestión por Revenue Management, con el objetivo de seguir ajustando los precios ofrecidos a la demanda y dotarlos de flexibilidad.



El Revenue estaba ya implantado en las líneas Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla y Madrid-Valencia.

En el 2015 se ha implantado en la línea Madrid-Huesca y en el 2016 se extenderá a las líneas Madrid-Alicante y Madrid-Málaga.

#### BonoAVE Flexible

Implantado en octubre de 2015, es un bono unipersonal, nominativo, multidespino, válido para 10 viajes de ida y/o vuelta y durante un periodo de 4 meses desde su compra, con el que el viajero puede moverse en todas las relaciones AVE.

#### El BonoAVE Colaborativo

Implantado en noviembre de 2015, para servicios de alta velocidad y larga distancia, permite compartir su uso hasta con cuatro titulares asociados para realizar un mismo trayecto de manera recurrente. Consta de 8 viajes de ida y/o vuelta entre dos estaciones, a utilizar en 4 meses desde la primera formalización. Permite un 30% de descuento sobre Tarifa Flexible.

Durante el año 2015 las ventas del BonoAVE, han aumentado un 16,76% respecto al año anterior, suponiendo, para todas sus modalidades, un 3% del total de viajeros.

#### Nuevo programa de fidelización +Renfe (Junio 2015)

Mediante el nuevo Programa de Fidelización los clientes tienen a su disposición un catálogo de prestaciones y servicios más amplio, mientras que la empresa dispone, al mismo tiempo, de más información sobre sus hábitos, lo que permite mejorar la gestión. A este programa está previsto que se incorporen también los clientes de Cercanías.

Este nuevo programa, llamado +Renfe, presenta un modelo de generación y redención de puntos dinámico y no basado en porcentajes, como hasta ahora. Recoge asimismo una nueva segmentación de tipología de tarjetas: básica, plata, oro y Premium, con una nueva escala para alcanzar el nivel superior de la tarjeta, haciendo más alcanzable el nivel de tarjeta plata, e incrementando las prestaciones por ser miembro del programa.

Por primera vez, este modelo de generación de puntos se trasladará a los clientes de la O.S.P. En diciembre de 2015 se amplió el programa a los servicios de Cercanías, permitiendo la obtención de puntos en la adquisición de títulos multiviaje, así como la redención en cualquier título, y en una segunda fase se extenderá a los usuarios de los servicios de Avant y Media Distancia.

En los siete meses de funcionamiento del nuevo programa se han producido 87.000 altas, un 15%, lo que supone que se han duplicado las altas frente al año anterior.



## **4.2.- Intermodalidad**

En el 2015 año se han firmado diversos acuerdos con empresas de transporte por carretera como Alsa, el grupo Avanza o con la naviera Balearia. Asimismo y se ha renovado el acuerdo con TRAM de Alicante que permite a los viajeros de alta velocidad y Larga Distancia la utilización del TRAM hasta Benidorm con un billete combinado gratuito para el viajero.

En 2015 se ha potenciado la utilización de los billetes integrados, que favorecen la intermodalidad tren+tren y fundamentalmente entre servicios públicos y comerciales, facilitando muchas más posibilidades de conexión, lo que ha generado un crecimiento del 27% frente al año anterior y suponen el 2,75% del total de los viajes realizados en AVE-LD.

Estos acuerdos suponen un importante paso en la estrategia de comercialización, con la que se pretende captar clientes para el tren en nuevos segmentos de mercado, en base a la intermodalidad, integrando en un solo título diferentes modos de transporte.

### *Acuerdo de Intermodalidad Renfe + Balearia (Enero 2015)*

Con este acuerdo, el cliente que desee realizar un viaje intermodal de barco+tren, obtiene un 50% de descuento en el segundo medio de transporte del recorrido.

Se pueden combinar recorridos en tren desde cualquier punto de la península a Valencia y Barcelona con salidas en barco desde estas dos ciudades a las Baleares. También se podrá combinar el tren con salida o destino a Algeciras con los viajes en barco entre esta ciudad con Ceuta o Tánger. Se prevé asimismo incorporar Málaga y Denia como puntos de enlace.

### *Acuerdo de Intermodalidad Renfe + Iberia (Septiembre 2015)*

Renfe e Iberia han lanzado un billete único avión-tren de alta velocidad que conecta la red internacional de Grupo Iberia y varios destinos nacionales de Renfe.

Los billetes combinados se pueden obtener en un único proceso, tanto en las páginas web de Renfe como de Iberia, además de agencias de viaje y Serviberia. Permite conectar Córdoba, Málaga, Sevilla, Valladolid y Zaragoza con toda la red internacional de Iberia, Iberia Express y Air Nostrum.

### *Mejora intermodalidad aeropuerto T4 Barajas (Noviembre 2015)*

Para facilitar el acceso a la T4, se han incrementado 2 servicios de cercanías que salen desde Madrid Atocha y que son directos desde Chamartín al aeropuerto, además de los servicios con billetes integrados con Salamanca y Galicia.

### **4.3.- Distribución y Canales de venta**

#### Canal de venta renfe.com - Compra Express (Octubre 2015)

Con este proyecto se renueva la web de Renfe convirtiéndola en una herramienta de distribución 'online' homogénea con el resto de canales de venta digitales, con una funcionalidad mejorada, una solución de compra 'express', nueva imagen y un portal único de cliente. Todo ello con la finalidad de aumentar los ingresos, reducir los costes de distribución y mejorar la calidad percibida por el cliente.

Con este desarrollo se puede obtener el billete en sólo tres pasos. Las ventas a través de la web suponen el 44% del total de las ventas de billetes. El 82% de la venta se realiza a través de la nueva Web y el 18% a través de la web clásica. El tiempo medio de sesión en la nueva web se ha reducido un 18,6% frente a la web clásica.

Con esta nueva página se ha disparado el uso del billete en el móvil: en el 2015 el 23,3% de clientes han usado esta modalidad, sobre el total de billetes vendidos por todos los canales.

### **4.4.- Atención al Cliente y Redes Sociales**

#### Renfe en la Red

Este Proyecto, incluido en el Plan **+renfe**, pretende seguir incrementando la presencia en las redes sociales. Se trata también de reforzar los canales de venta de una forma ágil y flexible en lo que se refiere a nuevos productos, ofertas de última hora y las plazas con poca demanda, al tiempo que busca nuevos ingresos, con una baja inversión.

Son aspectos destacables de este proyecto:

- La gestión de avisos e incidencias en tiempo real.
- Consolidar el canal como oficina de atención al cliente.
- La reciente creación de un twitter de Renfe Cercanías de Madrid.
- La venta a través de las redes sociales de productos y ofertas exclusivas.

Actualmente, Renfe está presente en cinco canales: Twitter, Facebook, Flickr, YouTube y blog. Cuenta con 100.000 seguidores oficiales, con un Klout de 87.

#### Nuevo site específico para familias (Julio 2015)

Este nuevo site aúna toda la información existente sobre las prestaciones, tarifas y servicios que Renfe dedica a las familias, ofreciendo información sobre menús infantiles, la cartelera de cine de entretenimiento a bordo, instrucciones



para viajar con la mascota, dónde encontrar un cambiador de pañales o el servicio de equipaje puerta a puerta.

Desde su implantación los billetes con tarifa de niño han crecido un 20% en 2015. La página ha recibido 275.382 visitas que han visto 342.727 páginas.

#### APP Atendo (Diciembre 2015)

Desarrollada en colaboración con Ilusión, el grupo empresarial de la Once y su Fundación, supone un nuevo medio sencillo y cómodo para solicitar la asistencia y acceder a toda la información asociada al servicio desde terminales móviles. Permite solicitar el servicio y consultar la Guía del Servicio Atendo, elaborada con criterios de Lectura Fácil en pdf accesible.

Se ha creado además un servicio de teléfono gratuito, para las personas con discapacidad visual, que se podrá usar para la compra de billetes, solicitud de información de billetes, cambio, anulaciones, compra para el usuario u otras personas.

#### Accesibilidad

Renfe Operadora tiene como objetivo general universalizar la accesibilidad a todos los productos y servicios que se ofrecen en colaboración con las instituciones y los agentes sociales expertos en accesibilidad.

El Plan de Estaciones incide especialmente en la mejora de la accesibilidad de las estaciones, con el recrecido de andes, la instalación de ascensores y la construcción de pasos subterráneos.

También se está desarrollando un proyecto para dotar de accesibilidad a los trenes de la serie 447 de Cercanías, con un coche con piso bajo a la altura del andén.

Se ha trabajado en las nuevas máquinas autoventa de Cercanías: Instalación del software de navegación por voz en estaciones de Zaragoza y Madrid. Asimismo, se han iniciado actuaciones que resuelvan o reduzcan barreras de accesibilidad a este canal de venta.

### **5. El Proyecto WIFI**

Renfe Viajeros, S.A. ha elaborado el Proyecto Wifi y "+", para mejorar el servicio ofrecido a sus clientes a bordo de los trenes de alta velocidad y dentro de las estaciones de Cercanías, vestíbulos y andenes.

El proyecto Wifi y "+" no se limita a ofrecer acceso a internet en trenes y en estaciones sino que permite diferenciar la oferta de Renfe gracias a una experiencia de viaje innovadora a través de contenidos y servicios digitales personalizados para el viajero.



El proyecto wifi se contempla como una actuación integral que incluye:

- Servicios suministro e instalación y mantenimiento integral de un sistema wifi que permite ofrecer conectividad y datos a bordo de los trenes, a través de las redes 4G y Satelital.
- El desarrollo, explotación y mantenimiento de una plataforma de contenidos/servicios para los trenes AVE y Estaciones de Cercanías,
- El servicio de entretenimiento a bordo de trenes AV-LD ya sea a través de medios audiovisuales o de la plataforma., según esta se vaya implantando en los trenes.
- Servicio integral de WiFi en estaciones de Cercanías Servicios.

Este servicio, adjudicado a la U.T.E. TELEFÓNICA DE ESPAÑA, S.A. / TELEFÓNICA MÓVILES ESPAÑA, S.A. / TELEFÓNICA SOLUCIONES DE INFORMÁTICA Y COMUNICACIONES DE ESPAÑA, S.A.U. tiene un alcance para 89 trenes AVE y 25 estaciones, incluidas Getafe Centro y Barcelona Plaza de Catalunya.

La UTE adjudicataria podrá poner en valor la plataforma de contenidos de Renfe Viajeros, pudiendo generar ingresos con la gestión de contenidos/servicios, siempre con la oportuna coordinación y autorización de Renfe Viajeros, a cambio de un canon anual compuesto de una parte fija y una variable ligada a los ingresos generados

Esta Proyecto permitirá a Renfe:

#### **Modernizarse**

- Modernizar y transformar la Compañía mediante la incorporación de nuevas tecnologías
- Innovar en el servicio ofrecido al cliente con una experiencia a bordo diferenciadora

#### **Diferenciarse**

- Diferenciarse del resto de modos de transporte para ganar competitividad frente a la liberalización
- Ofrecer servicios personalizados al viajero en la plaza

#### **Ser más eficiente en el gasto**

- Generar ahorros en la producción (p.e. Contenidos de Películas, prensa digital...)
- Realizar compras de contenidos y servicios más diferenciadoras y actuales

### **Generar ingresos para amortizar la inversión**

- Recuperar y rentabilizar la inversión realizada
- Mantener los precios actuales y recibir ingresos adicionales por los contenidos y servicios consumidos
- Trasladar un canon de ingresos al proveedor por la gestión del servicio

### **6. Proceso de licitación de compra de material**

El proceso de licitación compra de 15 trenes de alta velocidad y ancho UIC y su mantenimiento durante 30 años con opción de adquisición de 15 trenes adicionales y de prórroga del mantenimiento por 10 años más derivado del nuevo Plan de Flota.

Dicho Plan se ha diseñado teniendo en cuenta la movilidad asociada a la evolución económica, el escenario de infraestructuras previsto, el previsible proceso de liberalización, la mejora de gestión en la productividad del parque y el incremento de capacidad del parque, como principales parámetros.

Las características básicas de la licitación son:

- Se plantea una adquisición inicial de 15 trenes de ancho UIC, tritensión, que podrá ser ampliada a otros 15, en función de las necesidades operativas de Renfe-Viajeros, en lotes de 5 en 5. Los 15 trenes adicionales podrán ser de rodadura desplazable.
- Es un contrato abierto, mediante el procedimiento restringido, por un importe inicial de la operación de 1.096 M€ (470 de suministros + 626 de gastos de mantenimiento) y un máximo de 2.642 M€ (885 de suministros + 1.757 de gastos de mantenimiento), en caso de ejercer las posibles opciones.
- Los trenes tendrán un mínimo de 400 plazas, debiendo cumplir con la normativa de accesibilidad vigente y estarán dotados de tecnología Wifi.
- Incluye el mantenimiento durante toda la vida útil del tren, para garantizar que la oferta adjudicataria sea aquella que garantice el menor coste de explotación asociado a los trenes durante la vida de éstos
- El mantenimiento se realizará obligatoriamente a través de una Sociedad Mixta entre el adjudicatario y Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Establece la reserva de realizar las operaciones de segundo nivel de mantenimiento, tanto tren completo, como componentes principales, a través de Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Contempla asimismo un nuevo sistema de penalizaciones con posibilidad de bonus en caso de que el índice de fiabilidad o disponibilidad se sitúe por encima del índice ofertado.



- Se establece un punto de control (break point), el primero a los 10 años y el resto cada 5 años.
- Se valorará positivamente que la fabricación de los trenes, como de sus componentes, se lleve a cabo en España.

El proceso está diseñado para que resulte adjudicatario la propuesta de Tren que ofrezca el menor coste por plaza-km durante la vida de los nuevos trenes, contemplándose en dicho coste, el precio de suministro, el consumo energético del tren, el mantenimiento durante toda la vida útil de los trenes adquiridos, la disponibilidad y el número de plazas ofertadas.

## 7. Otros aspectos relevantes

- En el ámbito de los **Recursos Humanos**, en el ejercicio 2015 y dentro del ámbito del Convenio Colectivo, se ha aprobado un Plan de Empleo y Desvinculaciones que en la DG de Viajeros afectará a más de 490 personas.

Este Plan de Desvinculaciones voluntarias, tiene su origen en la singularidad de la especialización ferroviaria, que queda plasmada en la Orden FOM 679/2015, de 9 de abril, que regula, entre otras cosas, las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación, y que impiden que se produzca un automatismo en el proceso de sustitución de los trabajadores y que se necesiten largos periodos de formación adaptativa para el desarrollo de dichas funciones.

Esta circunstancia, unida a la eliminación de la edad forzosa de jubilación, la elevada edad de la plantilla y los exigentes condicionamientos psicofísicos para ejercer las funciones señaladas, aconsejaban la implementación de un Plan que permitiera realizar previsiones de las necesidades de cobertura de vacantes para poder garantizar la continuidad del servicio ferroviario, consiguiendo además un rejuvenecimiento de la plantilla.

Por lo tanto, se pretende con las características generales de este Plan, contar con un plazo de 6 meses para que, en el caso de ser necesaria la reposición del trabajador saliente,

Es decir, este Plan dota al Grupo RENFE-Operadora de una herramienta de gestión y de capacidad organizativa para acomodar los procesos productivos anticipadamente, disponiendo del suficiente tiempo como para

dar la formación oportuna y que el aspirante a ocupar el puesto de trabajo tenga todos los requisitos formativos para su incorporación inmediata a la producción.

Asimismo, este Plan permitirá ir adaptando el perfil de la plantilla de Renfe para poder abordar con éxito los nuevos retos que el entorno de competencia y alta tecnificación requieren.

- Se ha impulsado la implantación de las 22 Medidas de Seguridad del Ministerio de Fomento, reforzando y actualizando los sistemas de señalización y seguridad en trenes.
- Lo detallado en puntos anteriores ha tenido su reflejo en las **contrataciones realizadas o iniciadas** en el ejercicio, entre las que caben destacar:
  - El proceso de licitación compra de 15 trenes de alta velocidad y ancho UIC y su mantenimiento durante 30 años con opción de adquisición de 15 trenes adicionales y de prórroga del mantenimiento por 10 años más derivado del nuevo Plan de Flota.  
Dicho Plan se ha diseñado teniendo en cuenta la movilidad asociada a la evolución económica, el escenario de infraestructuras previsto, la liberalización, la mejora de gestión en la productividad del parque, incremento de capacidad, etc.
  - La adjudicación del servicio WIFI en trenes y estaciones.
  - La adjudicación del servicio de mantenimiento y desarrollos evolutivos del sistema de venta para un plazo de 3 años.
  - El servicio de mantenimiento de escaleras mecánicas y ascensores, por un periodo de 4 años.

## RESULTADOS

El año 2015 ha sido un año muy positivo para Renfe Viajeros registrándose un resultado antes de impuestos de +8,4 millones de euros, lo que significa mejorar el obtenido en el ejercicio 2014 en 159,5 millones. Este resultado es la consecuencia de la estrategia de consolidación y captación de viajeros, la optimización tarifaria y la racionalización de la oferta, seguida en la compañía.

Desde un punto de vista de gestión económico-contable es necesario explicar dos hechos relevantes:

- En primer lugar, la aplicación de la especialización de los negocios en la estructura organizativa, ha supuesto que los contratos de mantenimiento de



- material rodante con la industria particular, que durante el año 2014 estaban gestionados por Renfe Viajeros, pasen a ser gestionados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, lo que implica que:
- Estos gastos pasan de la clasificación de "servicios del exterior" a "servicios intragrupo"
  - Los ingresos derivados de las penalizaciones a la industria particular han pasado de ser considerados "otros ingresos" a computarse como "otros ingresos intragrupo".
  - Los descuentos por limpieza que se consideraban "ingresos intragrupo" pasan a conceptuarse como "menores gastos de mantenimiento".
- Por otra parte, en el ejercicio 2015 se modifica el tratamiento contable de las grandes reparaciones del material, que hasta el año 2014 se consideraban gastos de explotación, y a partir de 2015 tienen la consideración de inversiones, y, consecuentemente, de gastos amortizables durante el periodo de tiempo que transcurre hasta la fecha en que se realice la siguiente revisión:
    - Los efectos de la aplicación de esta medida son:
      - El gasto es más uniforme a lo largo de los ejercicios, independientemente del volumen de grandes reparaciones efectuadas en cada año, por lo que el análisis de costes a partir de la cuenta de resultados es más estable.
      - Disminuyen los costes de otros materiales y servicios y se incrementan los de amortización
      - El valor contable de los activos próximos a la finalización de su vida útil se incrementa cuando se le realiza una gran reparación, la cual ha de amortizarse en el periodo de utilidad de dicha reparación. Esto permite aflorar el valor de activos ya amortizados.
      - El nuevo criterio se adecúa en mejor medida a lo que establece el PGC respecto a las grandes reparaciones y las inspecciones generales que se llevan a cabo de forma periódica.

### **Demanda e Ingresos obtenidos**

En cuanto a la demanda captada, el número de viajeros globales, 465,2 millones, supera ligeramente la existente en el 2014 (0,1%), si bien, cabe distinguir la diferente evolución que han presentado los servicios comerciales y los servicios de Obligación de Servicio Público respecto al año anterior.

Los ingresos de tráfico obtenidos se han situado en 2.006,9 millones de euros, superando el 2014 en un 3,4%.

En relación con los **servicios comerciales**, el número de usuarios asciende en el año 2015 a 30,8 millones, frente a los 29,7 millones del año anterior, lo que supone un aumento de la demanda del 3,8% lo cual, unido a una mejora del ingreso medio por viajero del 1,4%, han dado como resultado un incremento de ingresos del 5,2%.

Destaca la evolución positiva la demanda de la Alta Velocidad, que con 19,4 millones de viajeros mejora la existente en el 2014 en un 8,1 % y los ingresos sobre ese año en un 9,7%.

En el caso de los **servicios públicos** se atenúa la tendencia bajista de la demanda observada en el ejercicio anterior, manteniéndose en niveles similares a este (-0,2%). La subida media de tarifas del 1,85%, en el caso de los servicios financiados por la Administración General del Estado, y la no revisión de precios para los servicios de Cercanías y Media Distancia competencia de la Generalitat de Cataluña, hacen que el incremento de ingresos medio sea del 0,4% respecto a los del pasado año.

Encuadrado en estos servicios públicos, el producto AVANT destaca por su buena evolución (+7,2 % en viajeros y +4,7% en viajeros vs. 2014).

Cabe destacar la mejora de 2 puntos porcentuales registrada en el índice medio de aprovechamiento de Viajeros respecto a 2014, especialmente reseñable es el caso de los servicios comerciales, con un índice 4,4 puntos porcentuales superior al del pasado año, mientras que los servicios públicos también mejoran, en este caso en 0,4 puntos. Vuelve a ser significativa la Alta Velocidad que con niveles de aprovechamiento del 71,7% supera en 6,0 puntos porcentuales al 2014.

**El total de ingresos** del año 2015 asciende a 2.707,6 millones de euros, lo que supone un incremento del 3,0% respecto al ejercicio 2014. De ellos, 2.006,9 millones corresponden a la venta de títulos de transportes, obteniéndose un importe un 3,4% superior al del pasado año.

En comparación con el año 2014, los ingresos varios presentan un incremento de 11,2 millones de euros, un 19,9%, siendo las principales variaciones las siguientes:

- En el ejercicio 2015 se han incluido 9,2 millones por la liquidación anual del Convenio con SNCF por el AVE Internacional, concepto que no se incluyó en el ejercicio 2014 al no disponer de un Acuerdo Comercial con la SNCF que regulase el procedimiento para realizar las liquidaciones de la



explotación en común de las líneas de Alta Velocidad internacionales entre España y Francia. Dicho acuerdo fue firmado en 2015.

- Los ingresos derivados del Convenio Adif de Cercanías se incrementan en 1 millón de euros respecto a los del pasado año, correspondiente a la diferencia de provisión por liquidación de Adif en las estaciones de RAM.
- En beneficio por venta de inmovilizado, se ha figurado el correspondiente a la venta de cuatro coches de la composición "Costa Verde" a la EPE para el proyecto de Ecuador, de una locomotora s/252 a Renfe Mercancías y de dos ramas s/592.2 a Renfe Alquiler de Material Ferroviario, lo cual ha supuesto 1,8 millones más de ingresos por este concepto que en el anterior ejercicio.

En cuanto al capítulo de la Compensación de las Administraciones Públicas, se ha registrado un total de 610,9 millones de euros; de ellos, 495,5 millones son el déficit de los servicios correspondientes al ejercicio, de acuerdo con el contrato suscrito entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora el día 16 de diciembre de 2013 para los servicios competencia de la AGE; mientras que los 115,4 millones restantes son el déficit anual generado por la prestación de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña en 2015, según la propuesta de contrato para el período 2011-2015 acordado entre RENFE-Operadora y la Generalitat de Cataluña, con fecha 17 de junio de 2013, y que se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

### **Gastos de Explotación**

El conjunto de gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones y servicios ADIF, y materiales y servicios prestados por proveedores externos e intragrupo) suman un total de 2.337,2 millones de euros, siendo un 3,6% inferiores a los del pasado año.

Las principales desviaciones se producen en los siguientes capítulos:

#### Personal.

El gasto total en 2015 ha sido de 534,0 millones de euros, un 1,0% inferior al año anterior, habiendo disminuido en 139 el número de agentes medios.

También se ha incluido el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2015 por un importe de 22,1 millones de euros.

Adicionalmente, se ha incluido una provisión de gastos correspondiente a ejercicios anteriores por un importe de 15,3 millones de euros, en línea con lo establecido en la Disposición Adicional duodécima de la Ley 48/2015, de

Presupuestos Generales del Estado 2016, para la recuperación del 50% de la paga extraordinaria del mes de diciembre de 2012 suprimida en su día.

### Energía de Tracción.

El importe registrado por este concepto se sitúa en 253,3 millones de euros, siendo ligeramente superior (0,2%) al del pasado ejercicio, si bien es significativamente diferente el comportamiento según el tipo de energía.

En cuanto a la energía eléctrica, el total del gasto se incrementa en un 5,5%, a pesar de la disminución del 1,3% de la producción, medida en Toneladas-km Brutas (TKB), mientras que el precio medio registra una variación al alza del 6,8%.

Por su parte, el importe de la energía diésel disminuye en un 31,7% respecto a 2014 como consecuencia, fundamentalmente, de la disminución en el precio medio en un 23,3%, mientras que el número de TKB's se reduce un 8,4%.

### Cánones ADIF.

El gasto total de esta partida ascendió a 604,4 millones de euros, situándose 1,5 millones por encima de la cifra registrada en 2014, esto es, una desviación del 0,3%, a pesar de haberse producido una actualización del 1% en las tarifas unitarias, fruto del ajuste oferta/demanda y de la racionalización de la producción.

El desglose por tipo de canon es el siguiente: 484,6 millones para los de Infraestructuras (disminución del 0,6%) y 119,8 millones en los de Utilización de Estaciones y otras instalaciones (3,6% de mayor gasto).

Estas desviaciones se deben a dos tipos de factores:

- En el caso de los cánones de Infraestructuras, la disminución del gasto viene motivada por el decremento de las variables de producción (Km-tren y plazas-km)
- El incremento del gasto en los cánones de Estaciones se debe a que, si bien el número total de viajeros es un 0,1% superior al del pasado año, en los servicios comerciales el aumento es del 3,8%, siendo este tipo de viajeros los que utilizan estaciones de subida/bajada con un precio unitario más elevado.

### Servicios ADIF.



El gasto acumulado a diciembre de 2015 en el resto de Servicios ADIF, se situó en 51,8 millones de euros, siendo un 5,0% (-2,7 millones de euros) inferior a la cifra alcanzada el año anterior, produciéndose caídas tanto en la comisión por venta de billetes (-1,7 millones), como en el servicio de atención al cliente (-0,4 millones), al descender el número de billetes vendidos en estaciones Adif con respecto al año 2014.

#### Otros Materiales y Servicios (servicios prestados por terceros e intragrupo).

La cifra del resto de gasto de Materiales y Servicios, una vez descontados los cánones y servicios Adif, se sitúa en 871,6 millones de euros, lo que supone un ahorro del 8,7% respecto al año 2014.

Los costes más relevantes de este apartado son los referentes al mantenimiento del material rodante y resto de servicios intragrupo que, con un importe de 638,3 millones de euros, representan el 41,8% del total de materiales y servicios de Renfe Viajeros, situándose un 10,7 % por debajo del año anterior.

Para el análisis de estos conceptos debe tenerse en cuenta que en el ejercicio 2015 los costes de mantenimiento de material, por actividad subcontratada a la industria particular, han sido facturados directamente por Renfe Fabricación y Mantenimiento a Renfe Viajeros y por tanto, están incluidos en "Servicios Intragrupo", mientras que en 2014, los contratos de mantenimiento con la industria privada, estaban gestionados directamente por Renfe Viajeros, recogiendo en el epígrafe de "Mantenimiento de Material", quedando los correspondientes a facturaciones de Renfe Fabricación en "Servicios Intragrupo".

Otra circunstancia a considerar es el impacto del cambio en el tratamiento contable de las grandes reparaciones de material, que han pasado a considerarse inversiones, mientras que en el ejercicio 2014 se incluían como gastos de explotación. La diferencia entre la reducción de gastos de servicios del exterior y el incremento de las amortizaciones ha sido de 25,6 millones de euros.

En el capítulo de Restos de Servicios del Exterior se produce una disminución de 6,4 millones de euros, (3,7%) respecto a los datos del año 2014, destacando los ahorros producidos en algunos conceptos tales como:

- Uniformes (1,9 millones), debido a que en 2014 se realizó la dotación de prendas mientras que en 2015 únicamente se realiza las reposiciones necesarias.
- Servicios bancarios (0,5 millones).

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2015 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2015 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, de 43,49 días (61,37 días en el ejercicio 2014), lo que ha supuesto reducir este plazo un 29,1%.

Además, en el ejercicio 2016 se va a implantar un proyecto de digitalización de facturas, que permitirá reducir el tiempo empleado en su tramitación, lo que redundará en una mejora del periodo medio de pago.

**El resultado bruto de explotación (EBITDA)** obtenido es de 370,5 millones de euros, 166,2 millones mayor que el registrado en 2014, lo que supone una mejora del 81,4%.

En el epígrafe de Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado se alcanza un total de gasto de 302,7 millones de euros, incrementándose en un 31,7% la cifra del año anterior, y el análisis de cada una de estas partidas es el siguiente:

Las amortizaciones del inmovilizado se incrementan un 31,7% (69,4 millones) debido principalmente al impacto del cambio en el tratamiento contable de las grandes reparaciones de material ya comentado anteriormente, y que supone un mayor valor de los activos y, por tanto, un mayor gasto en concepto de amortizaciones.

Por otra parte, los retiros del inmovilizado han aumentado en 2,0 millones de euros, 18,8% respecto a 2014, derivado, fundamentalmente, del accidente acaecidos en el año 2015 en un tren internacional de la serie 100F.

En cuanto al Resultado Financiero, se sitúa en -83,6 millones de euros, mejorando un 27,6% respecto al alcanzado en el año 2014. Los hechos más relevantes del ejercicio en este apartado son:

- El apunte de un ingreso por importe de 5,6 millones de euros en concepto de intereses de demora derivados de la devolución de la prorrata del IVA del año 2005,
- El registro de un deterioro en la participación financiera de la sociedad filial Comfersa, por importe total de 1,6 millones de euros




- La disminución del endeudamiento y del coste medio de la financiación alcanzado en este ejercicio, 1,9%, respecto al del año 2014 (2,39%).

El Resultado de Ejercicios Anteriores alcanza una cifra de -5,2 millones de euros, y la partida más significativa se corresponde con los ajustes derivados de la auditoría realizada por la IGAE a las liquidaciones del año 2014 presentadas por Renfe Viajeros tanto para los servicios financiados por la AGE como para los que son competencia de la Generalitat de Cataluña, lo que ha supuesto un registro de 3,7 millones de euros de menores ingresos para los servicios públicos; 2,0 y 1,7 millones respectivamente.

En el ejercicio 2015 se han registrado unos Resultados Excepcionales de 29,5 millones de euros siendo las principales partidas;

- Ingresos derivados de la devolución de la prorrata del IVA 2005, por un total de 12,8 millones de euros.
- Abono de 14,1 millones de euros, derivados del Convenio con la Junta de Castilla y León de los ejercicios 2007 a 2013.
- Indemnización de 2,5 millones de euros en concepto de lucro cesante derivado del accidente de dos ramas s/103 en el año 2013, por parte del mantenedor Nertus,



Como consecuencia de todo lo expuesto anteriormente, el Resultado antes de impuestos de la sociedad Renfe Viajeros S.A., en el año 2015 alcanzó la cifra de 8,4 millones de euros.

El análisis de los Resultados por tipología de servicio es el siguiente:

- Los **Servicios Comerciales** presentan un resultado negativo de 8,4 millones de euros mejorando en 130,6 millones el ejercicio 2014 (-139,0 millones €), con un incremento en los ingresos del 6,1% respecto al año pasado, mientras que los gastos disminuyen en un 3,7%, fruto de las diferentes acciones comerciales llevadas a cabo a lo largo del ejercicio, así como a las medidas de racionalización de la oferta para su adecuación a la demanda y de la contención del gasto.  
En este ejercicio, ha mejorado el resultado de todos los productos, de Servicios Comerciales, destacando significativamente el AVE, con un +94,5 millones de euros, 93,1 más que en el 2014.
- En los **Servicios considerados como Obligación de Servicio Público** cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado, y según

lo establecido en el contrato firmado el 16 de diciembre de 2013 entre el Ministerio de Fomento y RENFE-Operadora, se ha registrado un ingreso de 495,5 millones de euros en concepto de compensación para cubrir el déficit de los servicios correspondientes al ejercicio 2015, quedando un resultado antes de impuestos negativo de 2,0 millones originado por los ajustes de la IGAE anteriormente mencionados.

Y respecto a los servicios cuya titularidad corresponde a la **Generalitat de Catalunya**, y en virtud de la propuesta de contrato para el período 2011-2015 acordado entre RENFE-Operadora y la Generalitat de Catalunya con fecha 17 de junio de 2013, y que se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat, se ha registrado un devengo por valor de 115,4 millones de euros que cubren el déficit generado por la prestación de dichos servicios el año 2015, quedando un resultado antes de impuestos negativo de 0,1 millones de euros, que se corresponden a los ajustes realizados por la IGAE relativos al ejercicio 2014 y anteriores, así como al beneficio razonable del Plan de Acción de 2015.



En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2015 vs 2014 de las principales magnitudes de tráfico así como los correspondientes gráficos ilustrativos.



## 2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

### Renfe Viajeros

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % <sup>(1)</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de Transporte (3)	2.006,87	1.940,65	66,22	3,4
Servicio Público	711,35	709,62	1,73	0,2
Servicio Comercial	1.295,52	1.231,03	64,48	5,2
Convenios Específicos CC.AA.	22,40	21,38	1,03	4,8
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	610,93	609,53	1,41	0,2
Ingresos Varios	67,41	56,21	11,21	19,9
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>2.707,62</b>	<b>2.627,76</b>	<b>79,86</b>	<b>3,0</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	534,05	539,35	-5,30	-1,0
Plan ERE / Desvinculación	22,07	18,98	3,08	16,2
Energía de tracción	253,34	252,81	0,53	0,2
Cánones (2)	604,37	602,87	1,50	0,2
Servicios Adif	51,78	54,51	-2,73	-5,0
Servicios Intragrupa	605,71	363,55	242,16	66,6
Mantenimiento de Material (sin Intragrupa)	32,54	350,89	-318,35	-90,7
Servicios a Bordo	65,80	66,67	-0,87	-1,3
Resto de Servicios	167,50	173,85	-6,35	-3,7
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>2.337,15</b>	<b>2.423,48</b>	<b>-86,33</b>	<b>-3,6</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>370,47</b>	<b>204,28</b>	<b>166,19</b>	<b>81,4</b>
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	302,72	229,78	72,94	31,7
<b>= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>67,75</b>	<b>-25,50</b>	<b>93,25</b>	<b>365,7</b>
Ingresos Financieros	8,94	4,36	4,58	106,2
Gastos Financieros	92,54	119,87	-27,33	-22,8
+/- Resultado Financiero	-83,60	-115,51	31,92	27,6
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	-5,18	-8,35	3,17	38,0
+/- Resultados Excepcionales	29,45	-1,73	31,18	>1000
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>8,43</b>	<b>-151,09</b>	<b>159,52</b>	<b>105,6</b>
- Impuesto sobre Beneficios	4,42	-3,48	7,90	226,8
<b>= RESULTADO</b>	<b>4,02</b>	<b>-147,60</b>	<b>151,62</b>	<b>102,7</b>
<b>Coefficientes de Cobertura</b>				
Al EBITDA( % )	115,9	108,4	7,42	
Al EBIT( %)	102,6	99,0	3,53	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	100,3	94,6	5,47	
Al Resultado( %)	100,1	94,7	5,47	

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.

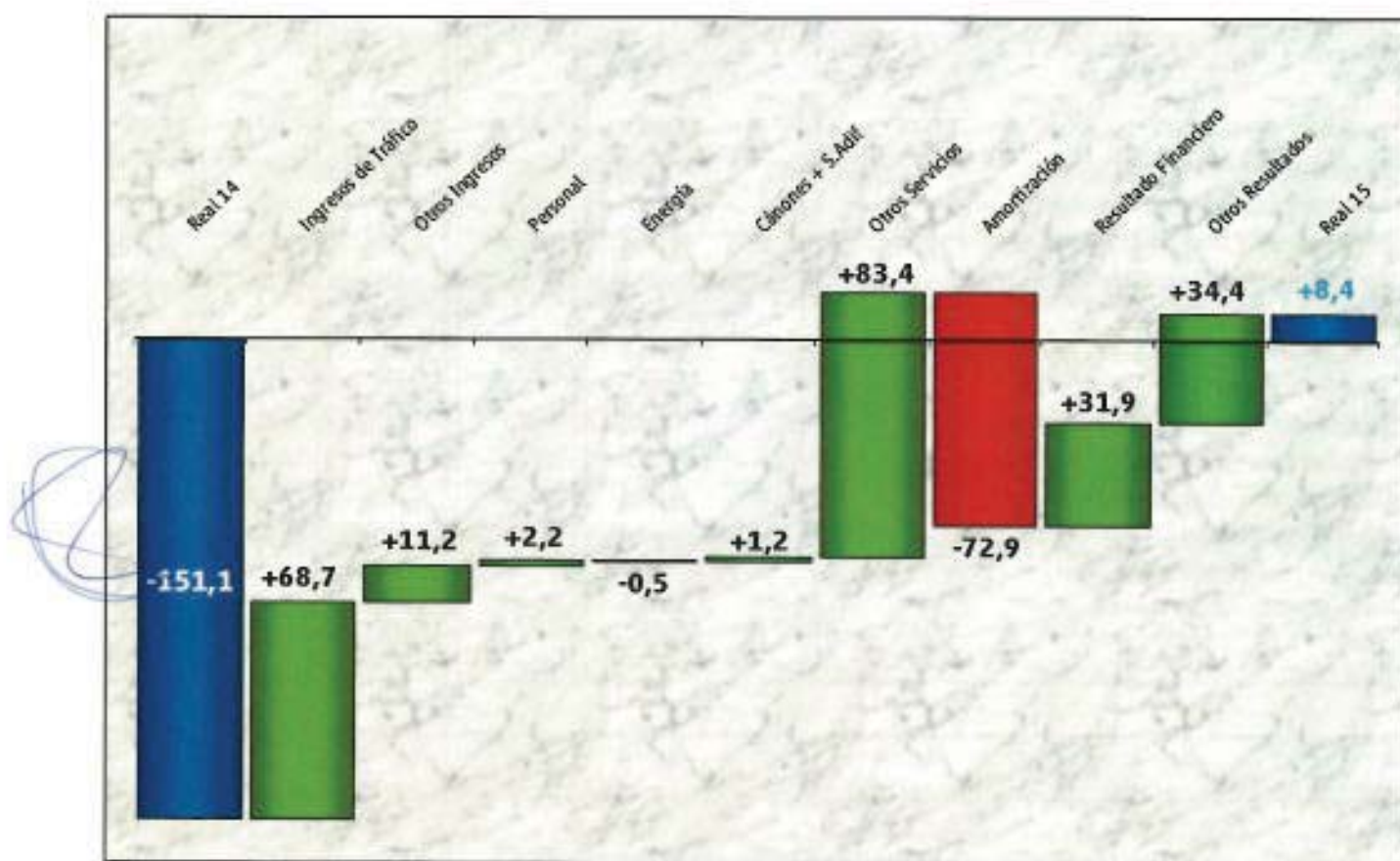
(2) 80,2% Canon Infraestructura y 19,8% Canon Estaciones

(3) Incluye viajes de servicio Intragrupa por importe de 1,12 millones de €.

# Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014

## Renfe Viajeros

(millones de euros)





## Renfe Viajeros

### DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2015		2014		
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
<b>Total ADIF</b>	<b>656.141,0</b>	<b>42,9</b>	<b>42,9</b>	<b>40,8</b>	<b>40,8</b>
Canon Infraestructura	484.612,6	31,7		30,2	
Canon Estaciones	119.752,4	7,8		7,2	
Servicios ADIF	51.775,9	3,4		3,4	
<b>Servicios Intragrupo (*)</b>	<b>605.707,4</b>	<b>39,6</b>	<b>82,8</b>	<b>22,5</b>	<b>63,3</b>
Servicios a Bordo y en Tierra	123.135,3	8,1	90,7	7,7	71,0
Reparación y Conservación de estaciones	36.546,3	2,4	93,1	2,2	73,3
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	32.542,8	2,1	95,2	21,8	95,0
Comisiones a Operadores Viajeros	14.852,1	1,0	96,2	0,9	95,9
Energía U.D.T.	10.354,2	0,7	96,8	0,8	96,6
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	8.148,8	0,5	97,4	0,4	97,1
Servicios Bancarios	6.942,5	0,5	97,8	0,5	97,5
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	4.224,9	0,3	98,1	0,2	97,7
Gastos de Viaje del Personal	4.036,5	0,3	98,4	0,2	98,0
Canon util. línea otros operadores	4.027,5	0,3	98,6	0,2	98,2
Estudios y Consultorías	1.185,0	0,1	98,7	0,1	98,3
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	943,2	0,1	98,8	0,4	98,7
Trabajos Realizados por Terceros	922,8	0,1	98,8	0,1	98,8
Resto	17.984,0	1,2	100,0	1,2	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>1.527.694,3</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(\*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

## Renfe Viajeros

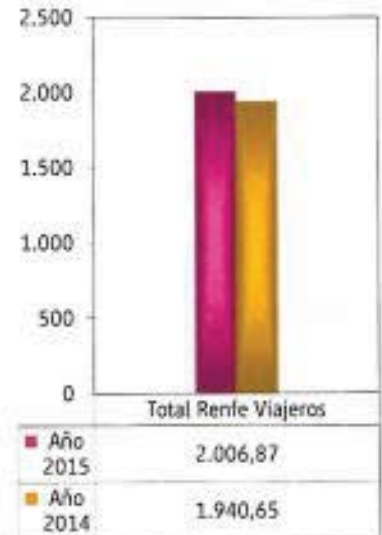
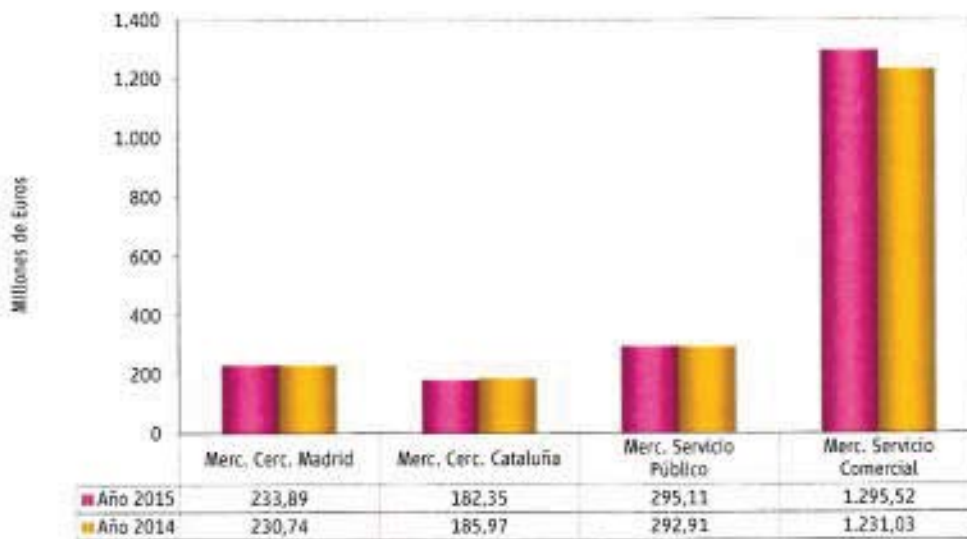
### PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2015	2014	% 2015/2014
<b>INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE</b>			
Millones de Euros	2.006,87	1.940,65	3,4
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	8,08	8,17	-1,1
<b>TRÁFICO</b>			
Viajeros (Miles)	465.201,5	464.960,5	0,1
Viajeros - Kilómetro (Millones)	24.825,3	23.753,5	4,5
<b>OFERTA</b>			
Plazas - Kilómetro (Millones)	53.737,0	53.769,5	-0,1
Kilómetros - Tren (Miles)	167.773	171.482	-2,2
Plazas / Tren	320	314	2,1
<b>APROVECHAMIENTO</b>			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	46,2	44,2	2,0
Ingresos / Km. Tren	11,96	11,32	5,7
Viajeros / Tren	148	139	6,8
<b>TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)</b>			
Diésel	4.582,0	4.999,8	-8,4
Eléctricas	43.170,5	43.759,2	-1,3
<b>PERSONAL</b>			
Número medio de personas	8.642,3	8.780,9	-1,6

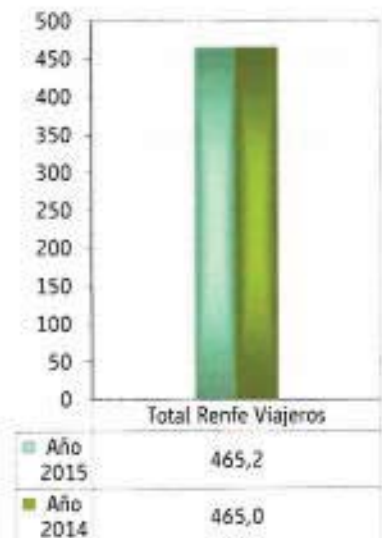
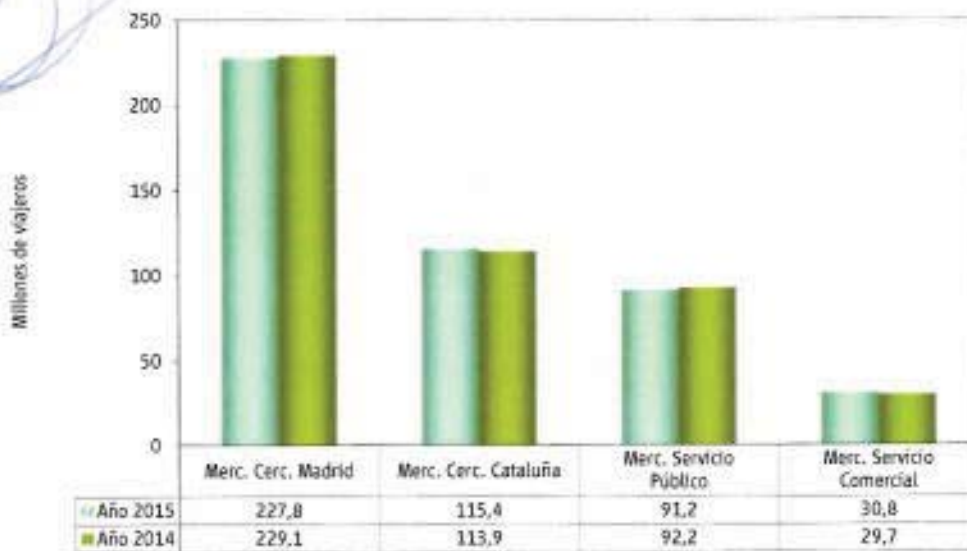
(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.



**Ingresos títulos transporte de Viajeros**



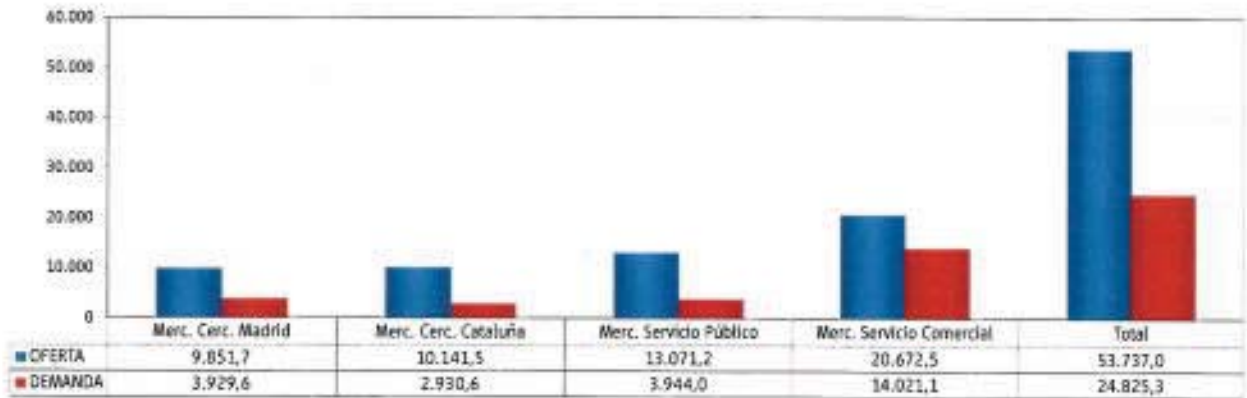
**Viajeros**



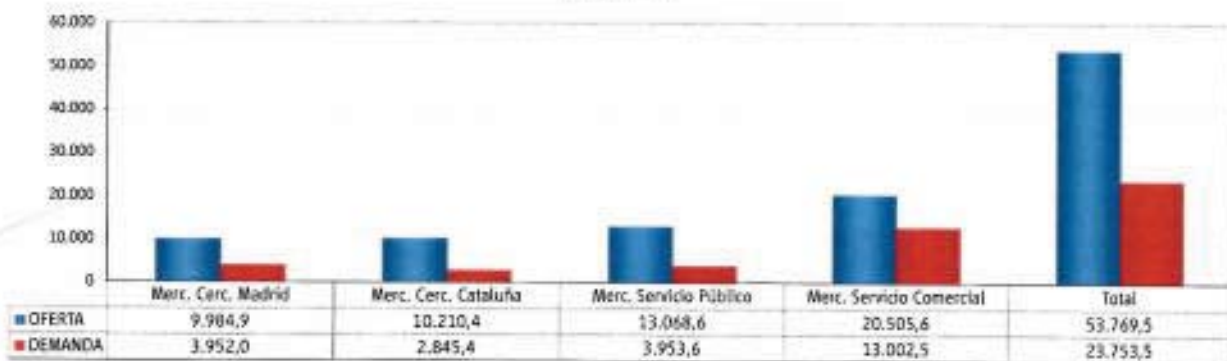
## RENFE VIAJEROS

OFERTA (PK): Millones de plazas - Km  
DEMANDA (PK): Millones de viajeros - Km

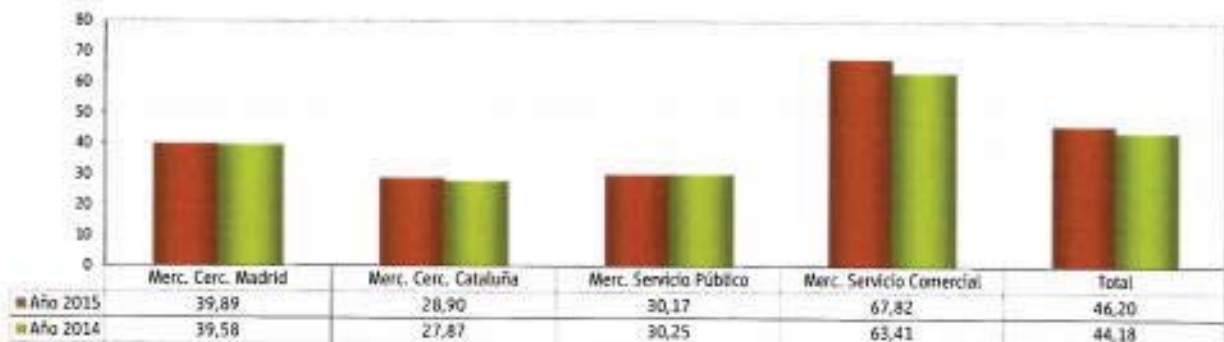
### Año 2015



### Año 2014



### Aprovechamiento(%)





## 2.2. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

### Servicio Público

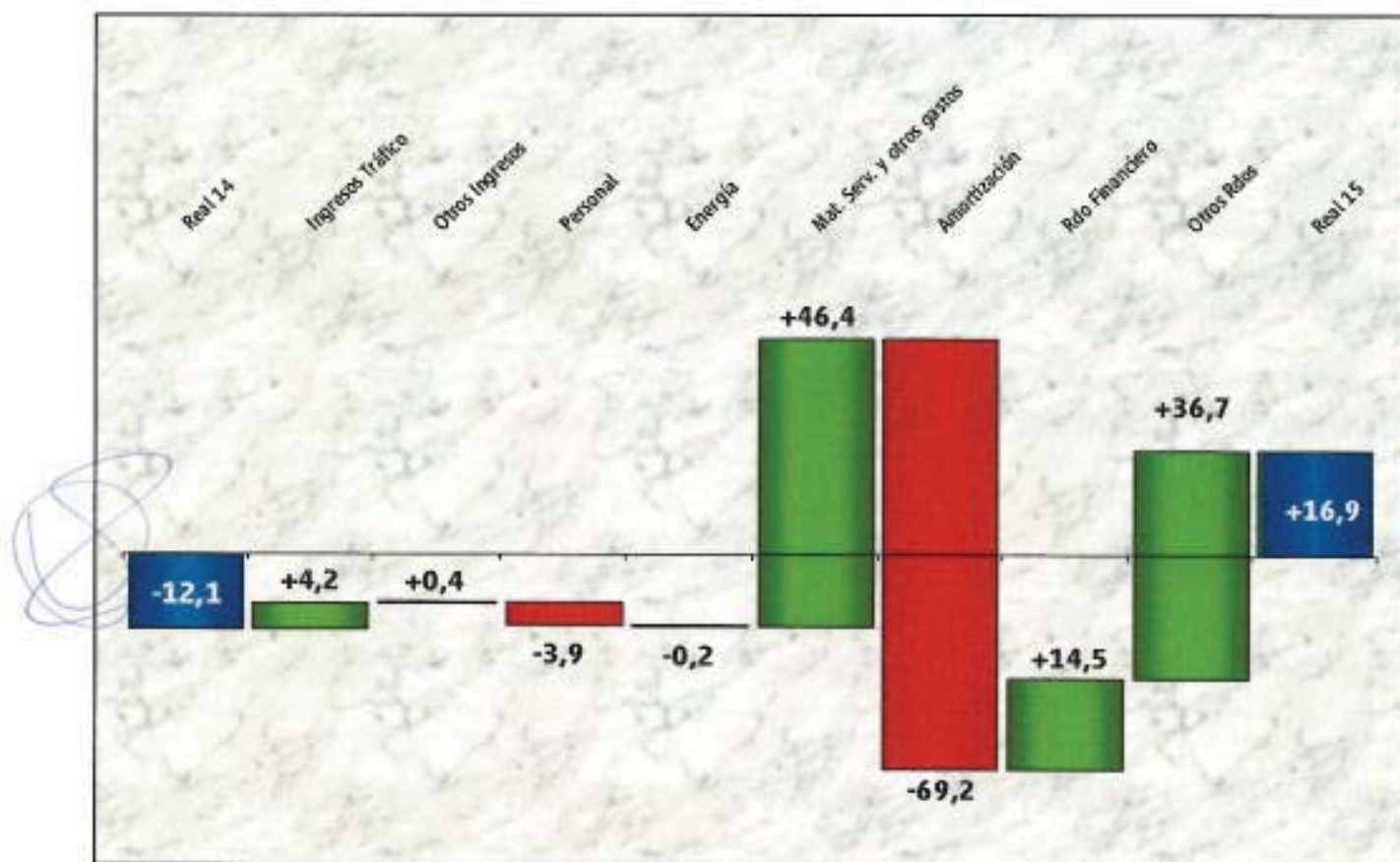
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % <sup>(1)</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de Transporte	711,35	709,62	1,73	0,2
Convenios CC.AA. (incluye Plan de Acción)	22,40	21,37	1,04	4,9
Resto de Ingresos	46,09	45,72	0,37	0,8
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	610,93	609,53	1,41	0,2
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.390,78</b>	<b>1.386,24</b>	<b>4,55</b>	<b>0,3</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal (*)	321,54	317,67	3,86	1,2
Energía de tracción	146,64	146,46	0,18	0,1
Materiales y Servicios	251,69	245,29	6,39	2,6
Servicios del Exterior	130,02	126,00	4,01	3,2
Cánones	121,67	119,29	2,38	2,0
Mantenimiento de trenes	200,04	259,18	-59,14	-22,8
Seguridad	41,17	40,43	0,74	1,8
Otros Gastos	36,93	31,36	5,57	17,8
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	198,22	129,02	69,20	53,6
Gastos financieros	50,94	65,47	-14,53	-22,2
Gastos indirectos y de estructura	131,57	151,82	-20,25	-13,3
Gastos excepcionales	-7,32	2,37	-9,69	-408,4
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>1.371,40</b>	<b>1.389,06</b>	<b>-17,66</b>	<b>-1,3</b>
<b>= RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>19,38</b>	<b>-2,83</b>	<b>22,21</b>	<b>785,4</b>
<b>+ Ajuste Auditoría IGAE (2)</b>	<b>-2,51</b>	<b>-9,23</b>	<b>6,72</b>	<b>72,8</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>16,87</b>	<b>-12,06</b>	<b>28,93</b>	<b>239,9</b>

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2014 es -2,51 MM € y el del ejercicio 2013 -9,23 MM €.

(\*) Incluye Plan ERE / Desvinculación.

# Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014 Servicio Público (millones de euros)



## Servicio Público

### *PRINCIPALES MAGNITUDES*

TOTAL AÑO	2015	2014	% 2015/2014
<b>INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE</b>			
Millones de Euros	711,35	709,62	0,2
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	6,58	6,60	-0,2
<b>TRÁFICO</b>			
Viajeros (Miles)	434.382,9	435.275,3	-0,2
Viajeros - Kilómetro (Millones)	10.804,2	10.751,0	0,5
<b>OFERTA</b>			
Plazas - Kilómetro (Millones)	33.064,4	33.263,8	-0,6
Kilómetros - Tren (Miles)	106.584	107.270	-0,6
Plazas / Tren	310	310	0,0
<b>APROVECHAMIENTO</b>			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	32,7	32,3	0,4
Ingresos / Km. Tren	6,67	6,62	0,9
Viajeros / Tren	101	100	1,1
<b>TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)</b>			
Diésel	2.991,3	3.246,1	-7,9
Eléctricas	20.605,5	20.445,9	0,8

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.



## Servicio Público

### INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE  
(millones de euros)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
MADRID	233,89	230,74	1,4
BARCELONA	138,76	140,82	-1,5
VALENCIA	30,84	31,52	-2,2
MÁLAGA	14,84	14,16	4,8
SEVILLA	9,79	9,95	-1,6
BILBAO	9,17	9,21	-0,4
SAN SEBASTIÁN	7,63	7,83	-2,6
MURCIA	7,09	7,35	-3,5
ASTURIAS	7,49	7,17	4,5
CÁDIZ	4,38	4,55	-3,6
SANTANDER	0,95	1,01	-6,1
ZARAGOZA	0,27	0,27	-2,3
P.VASCO AM	1,28	1,32	-3,0
ASTURIAS AM	3,37	3,38	-0,2
CANTABRIA AM	3,70	3,79	-2,4
GALICIA AM	0,11	0,11	-3,8
C.-LEÓN AM	0,32	0,33	-4,5
MURCIA AM	0,29	0,29	-1,1
<b>TOTAL</b>	<b>474,16</b>	<b>473,79</b>	<b>0,1</b>



VIAJEROS (miles)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
MADRID	227.804,0	229.100,5	-0,6
BARCELONA	106.610,4	105.152,2	1,4
VALENCIA	15.860,1	17.082,8	-7,2
BILBAO	10.183,1	10.091,7	0,9
MÁLAGA	9.913,8	9.598,4	3,3
SEVILLA	7.481,9	7.659,8	-2,3
SAN SEBASTIÁN	6.151,7	6.262,4	-1,8
MURCIA	3.728,5	3.858,6	-3,4
ASTURIAS	5.138,0	5.163,8	-0,5
CÁDIZ	2.802,6	2.915,5	-3,9
SANTANDER	670,0	719,6	-6,9
ZARAGOZA	292,1	298,1	-2,0
P.VASCO AM	1.065,8	1.106,8	-3,7
ASTURIAS AM	2.309,7	2.445,1	-5,5
CANTABRIA AM	3.196,2	3.295,8	-3,0
GALICIA AM	76,5	82,8	-7,6
C.-LEÓN AM	170,8	184,2	-7,3
MURCIA AM	292,9	302,9	-3,3
<b>TOTAL</b>	<b>403.748,0</b>	<b>405.321,0</b>	<b>-0,4</b>

## Servicio Público

### INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)

#### INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

##### INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
<b>CATALUÑA (1)</b>	43,59	45,15	-3,5
GERENCIA DE SP SUR	32,61	32,99	-1,2
GERENCIA SP CORNISA CANTÁBRICA Y ANCHO	1,00	1,31	-23,3
GERENCIA DE SP ESTE	22,43	22,74	-1,3
GERENCIA DE SP GALICIA	16,00	14,86	7,7
J. AREA DE SP CENTRO-NORTE	18,69	19,08	-2,0
GERENCIA DE SP CENTRO-SUR	21,74	22,37	-2,8
Servicios convenidos con CCAA	1,00	0,84	18,9
<b>TOTAL</b>	<b>157,07</b>	<b>159,34</b>	<b>-1,4</b>

(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a la Gerencia de Mercado Rodalies Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Catalunya.

##### INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
<b>MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID</b>	21,20	19,52	8,6
<b>MADRID - PUERTOLLANO</b>	16,88	16,80	0,5
<b>SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA</b>	12,81	12,44	3,0
<b>MADRID - TOLEDO</b>	11,12	9,87	12,6
<b>FIGUERES - BARCELONA</b>	7,56	7,51	0,7
<b>ZARAGOZA - LLEIDA - BARCELONA</b>	6,24	6,41	-2,6
<b>ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA</b>	3,80	3,38	12,3
<b>JAÉN - CÁDIZ</b>			
<b>ZARAGOZA - CALATAYUD</b>	0,48	0,53	-9,3
<b>VALENCIA - UTIEL - REQUENA</b>	0,04	0,04	9,1
<b>TOTAL</b>	<b>80,12</b>	<b>76,49</b>	<b>4,7</b>

## Servicio Público

VIAJEROS (miles)

### INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

#### INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
<b>CATALUÑA (1)</b>	8.787,5	8.777,5	0,1
GERENCIA DE SP SUR	4.236,3	4.156,5	1,9
GERENCIA SP CORNISA CANTÁBRICA Y ANCHO	284,3	361,3	-21,3
GERENCIA DE SP ESTE	3.278,4	3.270,6	0,2
GERENCIA DE SP GALICIA	2.863,5	2.665,7	7,4
J. AREA DE SP CENTRO-NORTE	2.351,7	2.331,4	0,9
GERENCIA DE SP CENTRO-SUR	1.937,0	1.957,0	-1,0
Servicios convenidos con CCAA	197,4	182,9	
<b>TOTAL</b>	<b>23.936,1</b>	<b>23.703,0</b>	<b>1,0</b>

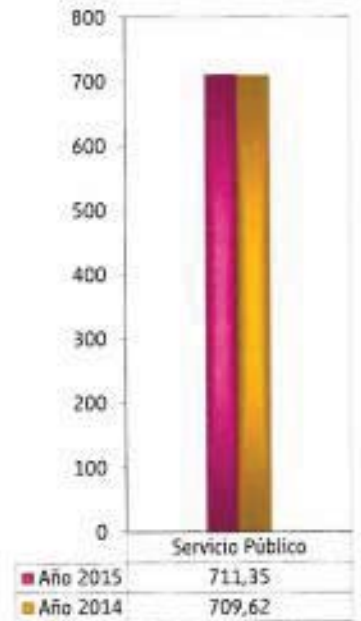
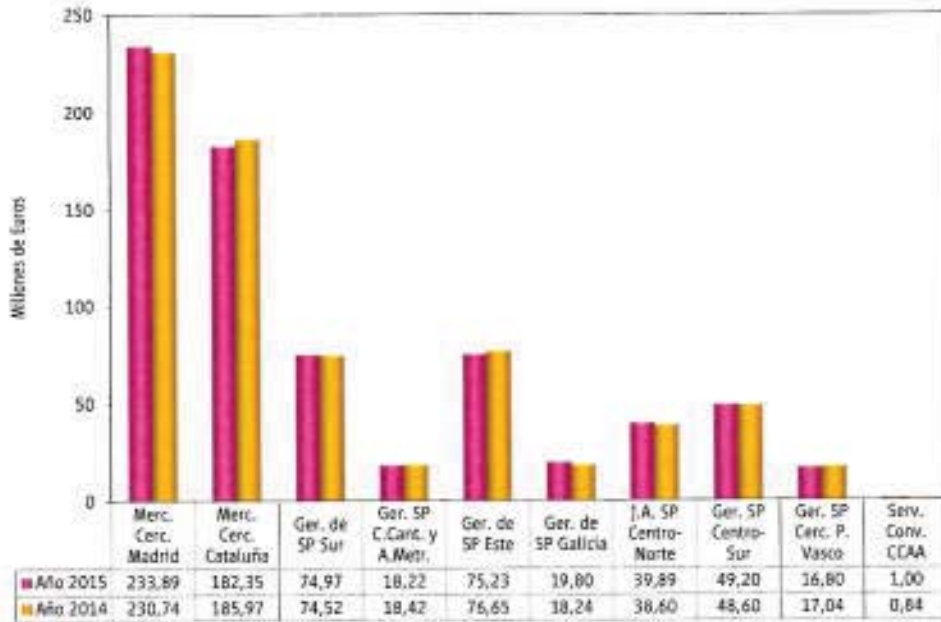
(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a la Gerencia de Mercado Rodalies Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Catalunya

#### INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

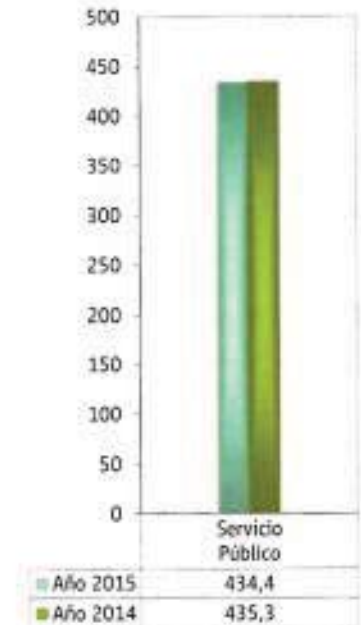
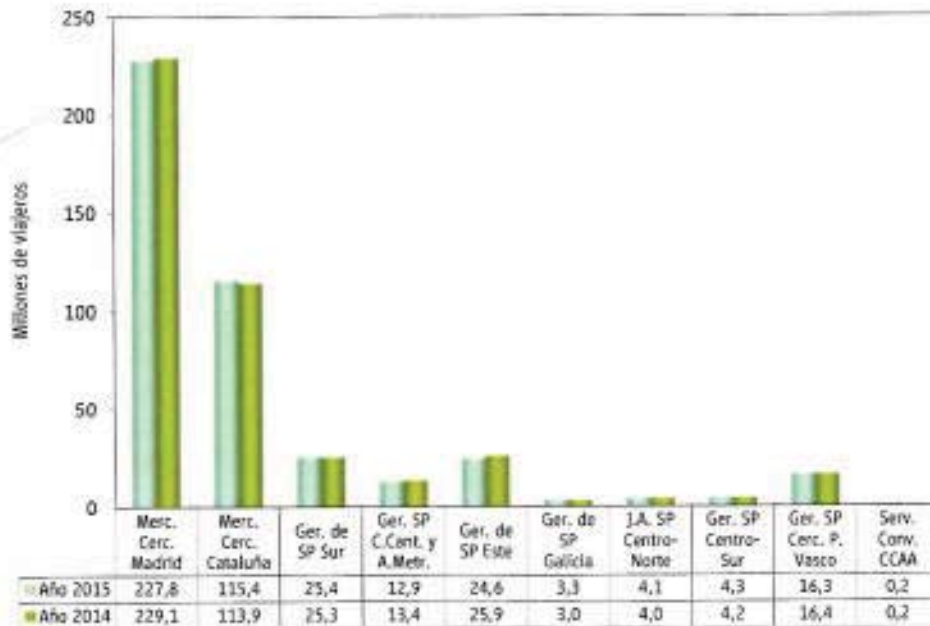
	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
<b>MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID</b>	1.731,8	1.618,9	7,0
<b>MADRID - PUERTOLLANO</b>	1.080,3	1.079,9	0,0
<b>SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA</b>	870,1	825,7	5,4
<b>MADRID - TOLEDO</b>	1.408,4	1.259,4	11,8
<b>FIGUERES - BARCELONA</b>	690,7	638,3	8,2
<b>ZARAGOZA - LLEIDA - BARCELONA</b>	408,9	408,2	0,2
<b>ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA</b>	444,9	351,5	26,6
<b>ZARAGOZA - CALATAYUD</b>	58,6	64,8	-9,6
<b>VALENCIA - UTIEL - REQUENA</b>	5,1	4,6	10,7
<b>TOTAL</b>	<b>6.698,8</b>	<b>6.251,3</b>	<b>7,2</b>



**Ingresos títulos transporte de Viajeros**



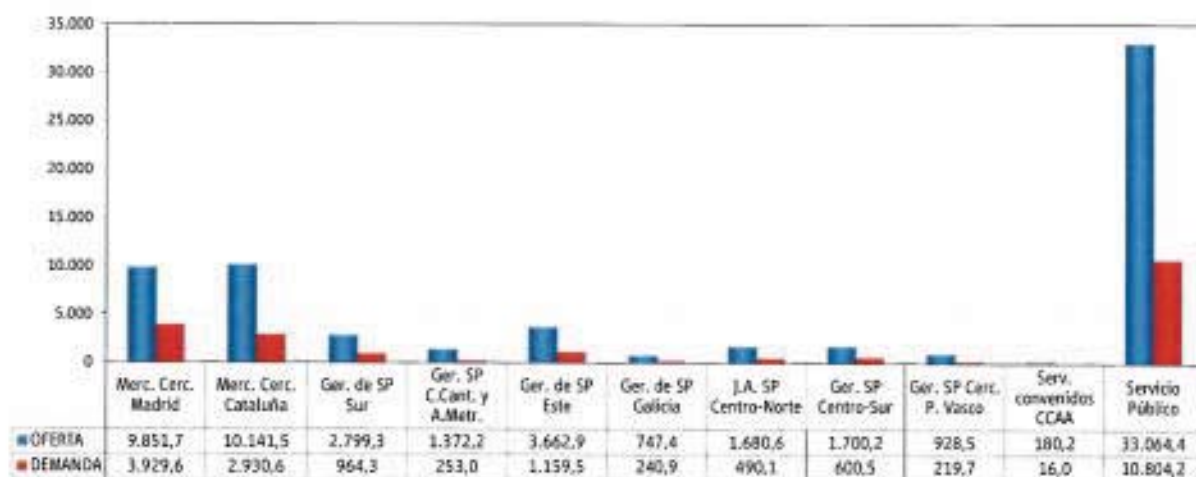
**Viajeros**



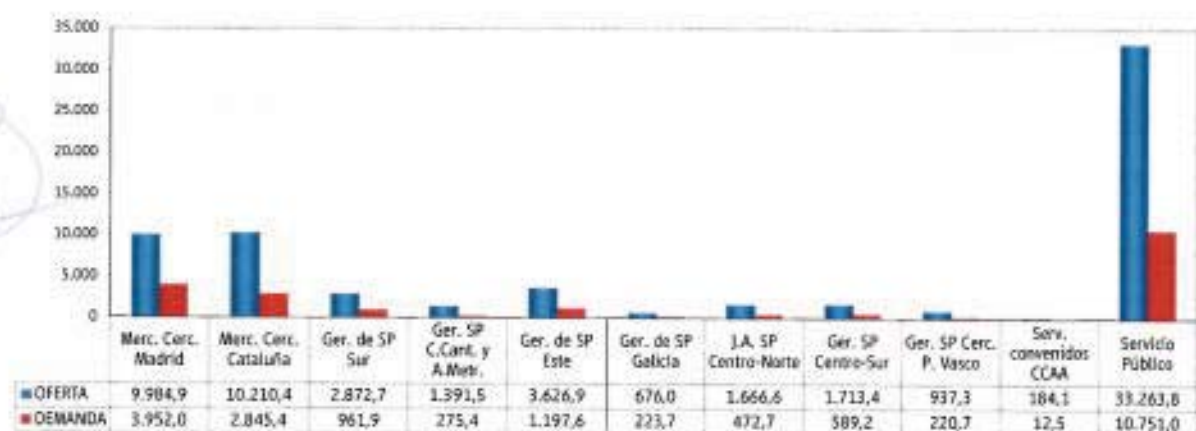
## SERVICIO PUBLICO

OFERTA (PCC): Millones de plazas - Km  
 DEMANDA (PKC): Millones de viajeros - Km

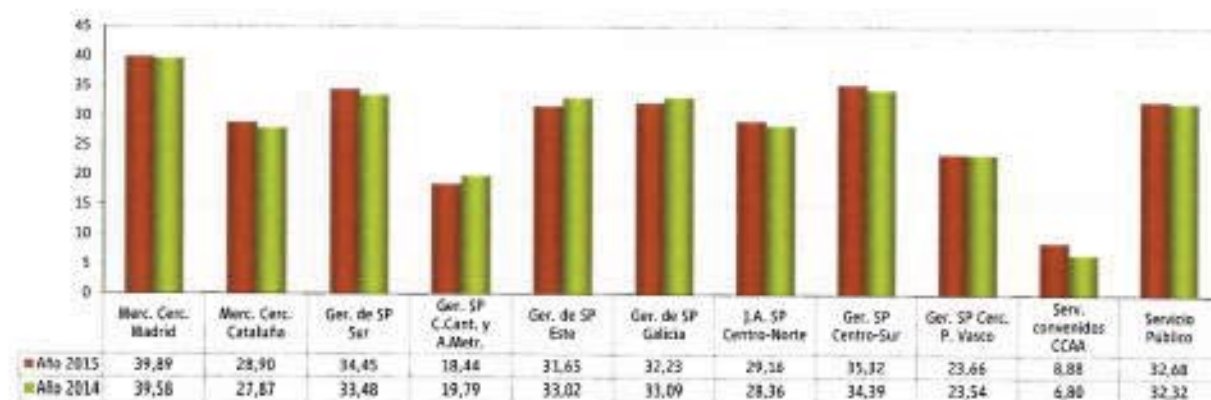
### Año 2015



### Año 2014



### Aprovechamiento(%)



## Servicio Público Administración General del Estado

<b>CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN</b> (En millones de Euros) CIERRE 2015	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>VARIACIÓN % <sup>(1)</sup></b>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de Transporte	528,00	522,81	5,19	1,0
Convenios CC,AA.				
Resto de Ingresos	32,35	33,61	-1,26	-3,7
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	495,51	502,85	-7,34	-1,5
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.055,86</b>	<b>1.059,27</b>	<b>-3,41</b>	<b>-0,3</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal (*)	246,20	244,70	1,50	0,6
Energía de tracción	103,58	105,30	-1,72	-1,6
Materiales y Servicios	186,92	181,19	5,73	3,2
Servicios del Exterior	88,56	84,78	3,79	4,5
Cánones	98,36	96,41	1,94	2,0
Mantenimiento de trenes	151,61	204,48	-52,87	-25,9
Seguridad	27,83	27,34	0,48	1,8
Otros Gastos	34,09	30,24	3,85	12,7
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	147,68	97,18	50,50	52,0
Gastos financieros	39,06	46,53	-7,47	-16,1
Gastos indirectos y de estructura	106,91	122,27	-15,36	-12,6
Gastos excepcionales	11,98	0,04	11,95	>1000
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>1.055,86</b>	<b>1.059,27</b>	<b>-3,41</b>	<b>-0,3</b>
<b>= RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>+ Ajuste Auditoría IGAE (2)</b>	<b>-2,02</b>	<b>-5,46</b>	<b>3,44</b>	<b>63,0</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-2,02</b>	<b>-5,46</b>	<b>3,44</b>	<b>63,0</b>

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2014 es -2,02 MM € y el del ejercicio 2013 -5,46 MM €.

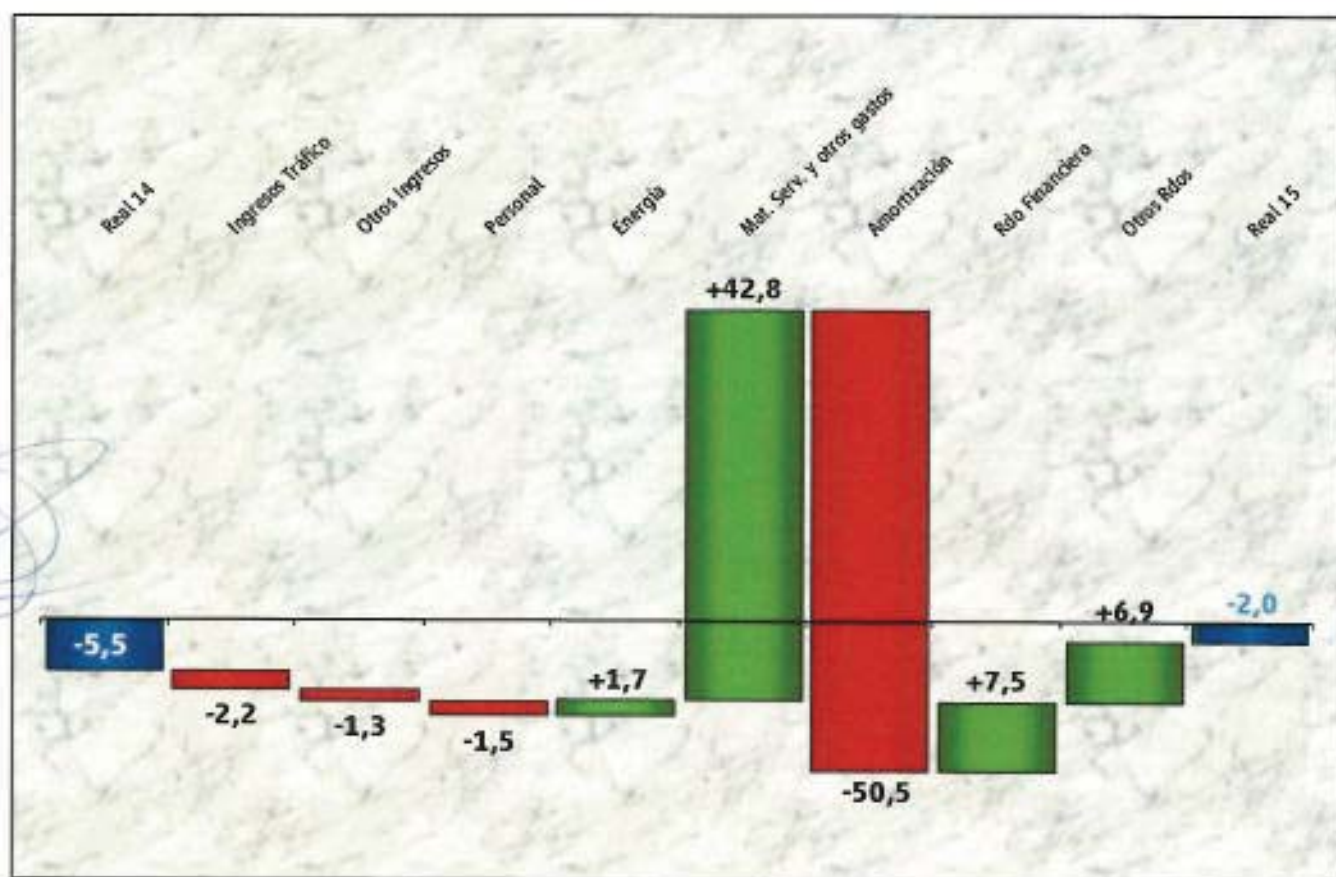
(\*) Incluye Plan ERE / Desvinculación.



# Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014

## Servicio Público AGE

(millones de euros)



## Servicio Público Generalitat Cataluña

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % <sup>(1)</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de Transporte	182,35	185,97	-3,62	-1,9
Plan de Acción	14,69	13,44	1,25	9,3
Resto de Ingresos	12,78	12,09	0,69	5,7
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	115,42	106,67	8,75	8,2
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>325,25</b>	<b>318,18</b>	<b>7,07</b>	<b>2,2</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal (*)	72,49	70,12	2,36	3,4
Energía de tracción	42,25	40,27	1,99	4,9
Materiales y Servicios	63,68	63,42	0,27	0,4
Servicios del Exterior	40,96	41,11	-0,15	-0,4
Cánones	22,72	22,31	0,41	1,9
Mantenimiento de trenes	46,45	51,58	-5,13	-9,9
Seguridad	13,23	13,00	0,23	1,8
Otros Gastos	2,66	0,93	1,73	185,3
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	49,46	31,03	18,44	59,4
Gastos financieros	11,63	18,48	-6,85	-37,1
Gastos indirectos y de estructura	23,72	28,44	-4,72	-16,6
Gastos excepcionales	-0,77	0,91	-1,68	-184,9
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>324,81</b>	<b>318,18</b>	<b>6,63</b>	<b>2,1</b>
<b>= RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>0,44</b>	<b>0,00</b>	<b>0,44</b>	<b>&gt;1000</b>
<b>+ Ajuste Auditoría IGAE (2)</b>	<b>-0,49</b>	<b>-3,77</b>	<b>3,28</b>	<b>87,0</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-0,05</b>	<b>-3,77</b>	<b>3,72</b>	<b>98,6</b>

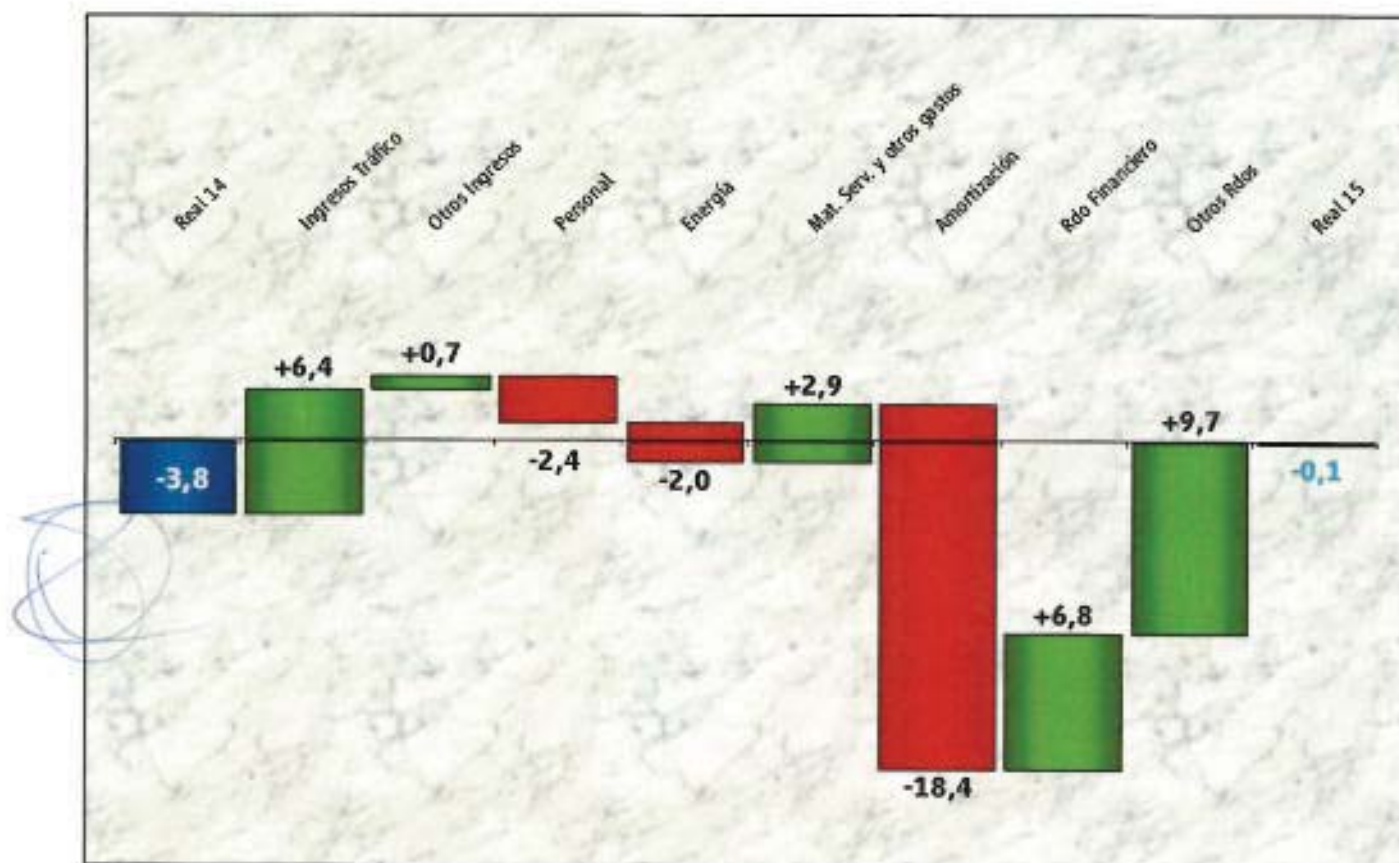
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2014 es -0,49 MM € y el del ejercicio 2013 -3,77 MM €.

(\*) Incluye Plan ERE / Desvinculación.

# Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014

## Servicio Público Generalitat Cataluña (millones de euros)





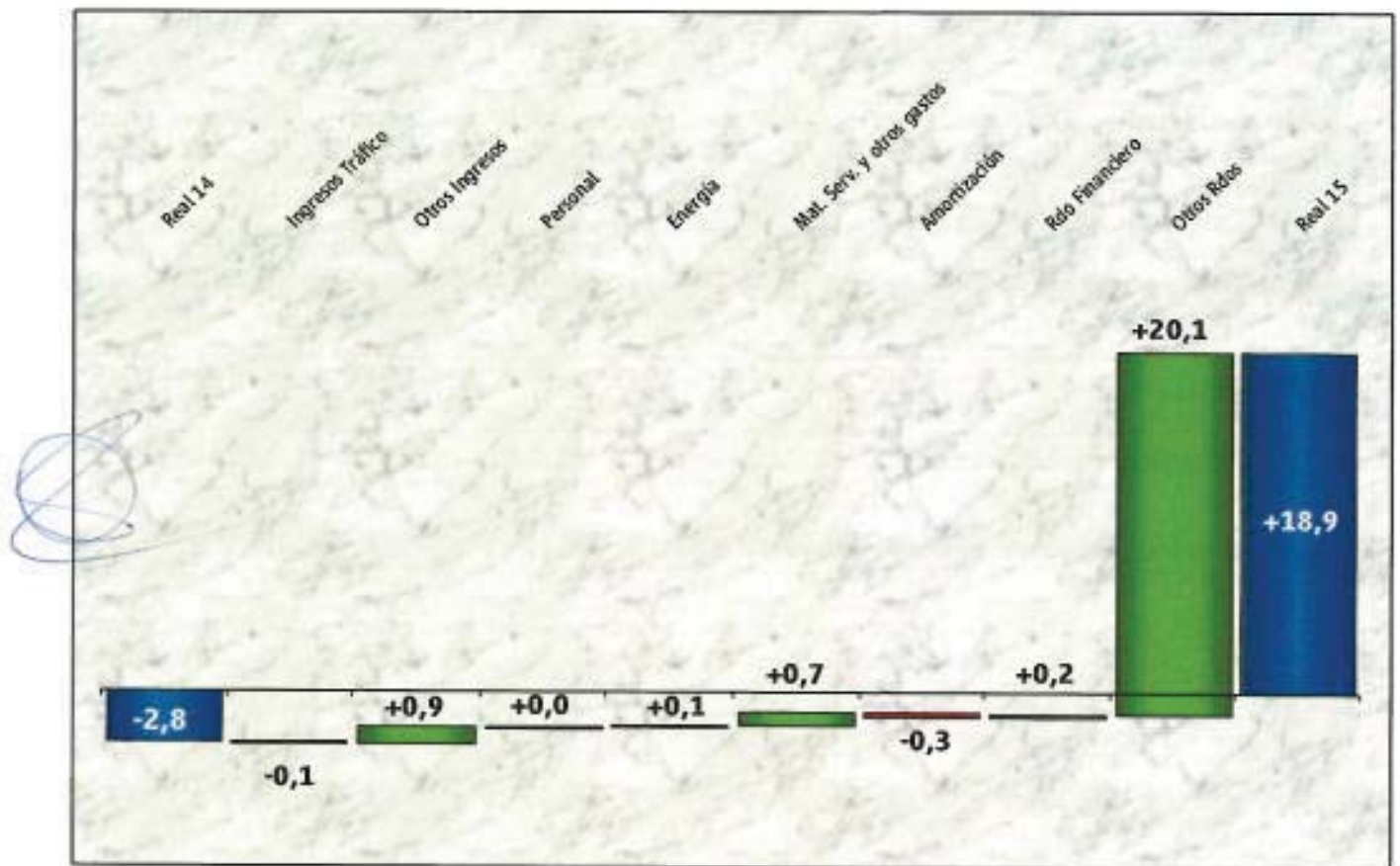
## Servicio Público Convenios con CCAA

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % <sup>(1)</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de Transporte	1,00	0,84	0,16	18,9
Convenios CC.AA.	7,71	7,92	-0,21	-2,6
Resto de Ingresos	0,96	0,02	0,94	>1000
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	0,00	0,00		
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>9,68</b>	<b>8,79</b>	<b>0,89</b>	<b>10,1</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	2,85	2,86	0,00	-0,2
Energía de tracción	0,81	0,89	-0,09	-9,7
Materiales y Servicios	1,09	0,69	0,40	57,6
Servicios del Exterior	0,49	0,12	0,37	321,7
Cánones	0,60	0,57	0,02	4,2
Mantenimiento de trenes	1,97	3,11	-1,14	-36,6
Seguridad	0,11	0,08	0,03	34,0
Otros Gastos	0,18	0,19	-0,01	-2,9
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	1,08	0,81	0,27	32,9
Gastos financieros	0,24	0,45	-0,21	-46,7
Gastos indirectos y de estructura	0,94	1,11	-0,17	-15,3
Gastos excepcionales	-18,53	1,43	-19,96	<-1000
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>-9,27</b>	<b>11,62</b>	<b>-20,89</b>	<b>-179,8</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>18,94</b>	<b>-2,83</b>	<b>21,77</b>	<b>770,0</b>

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

# Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014

## Servicio Público CONVENIOS con CCAA (millones de euros)



## 2.3. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

### Servicios Comerciales

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2015	2015	2014	VARIACIÓN % <sup>(1)</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de Transporte	1.295,52	1.231,03	64,48	5,2
Resto de Ingresos	70,61	56,76	13,85	24,4
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>1.366,12</b>	<b>1.287,79</b>	<b>78,33</b>	<b>6,1</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal (*)	108,35	110,54	-2,19	-2,0
Energía de tracción	106,70	106,35	0,35	0,3
Materiales y Servicios	636,46	639,46	-3,00	-0,5
Servicios del Exterior	153,77	156,14	-2,38	-1,5
Cánones	482,69	483,32	-0,62	-0,1
Mantenimiento de trenes	255,49	278,90	-23,41	-8,4
Seguridad	2,46	2,48	-0,03	-1,1
Otros Gastos	54,15	41,04	13,11	31,9
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	100,59	99,20	1,39	1,4
Gastos financieros	36,09	49,26	-13,17	-26,7
Gastos indirectos y de estructura	83,64	103,54	-19,90	-19,2
Gastos excepcionales	-9,36	-3,95	-5,41	-138,8
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>1.374,56</b>	<b>1.426,82</b>	<b>-52,26</b>	<b>-3,7</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-8,44</b>	<b>-139,03</b>	<b>130,59</b>	<b>93,9</b>

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

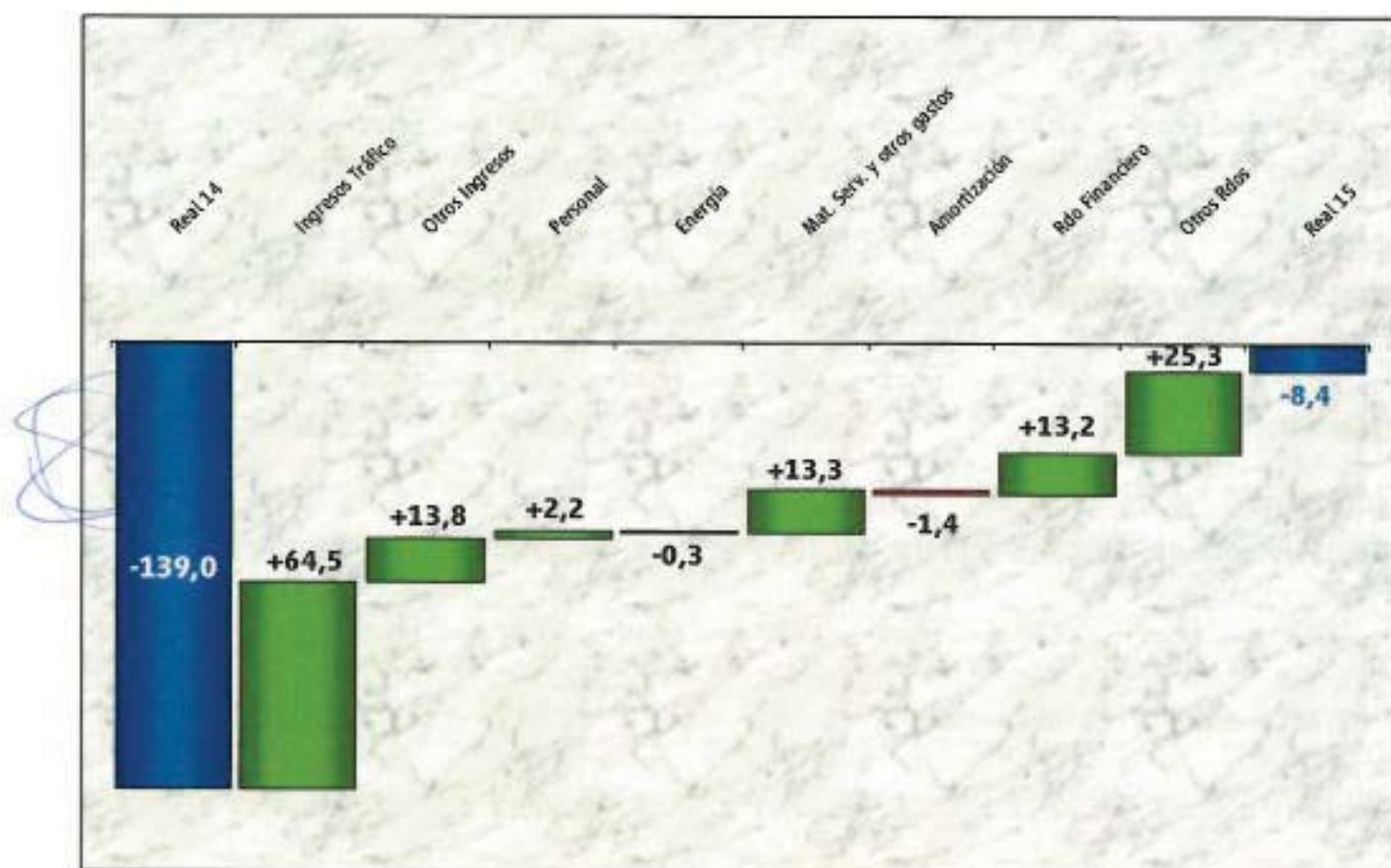
(\*) Incluye Plan de Desvinculación.



# Evolución Resultado antes de Impuestos 2015 vs 2014

## Servicio Comercial

(millones de euros)



## Servicios Comerciales

### *PRINCIPALES MAGNITUDES*

TOTAL AÑO	2015	2014	% 2015/2014
<b>INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE</b>			
Millones de Euros	1.295,52	1.231,03	5,2
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	9,24	9,47	-2,4
<b>TRÁFICO</b>			
Viajeros (Miles)	30.818,6	29.685,2	3,8
Viajeros - Kilómetro (Millones)	14.021,1	13.002,5	7,8
<b>OFERTA</b>			
Plazas - Kilómetro (Millones)	20.672,5	20.505,6	0,8
Kilómetros - Tren (Miles)	61.189	64.212	-4,7
Plazas / Tren	338	319	5,8
<b>APROVECHAMIENTO</b>			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	67,8	63,4	4,4
Ingresos / Km. Tren	21,17	19,17	10,4
Viajeros / Tren	229	202	13,2
<b>TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)</b>			
Diésel	1.590,7	1.753,6	-9,3
Eléctricas	22.565,0	23.313,4	-3,2

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

## Servicios Comerciales

### INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE

(Millones de Euros)

Mercados	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
Ger. Serv. Comerciales Este	199,15	191,15	4,2
Ger. Serv. Comerciales Nordeste	436,11	401,12	8,7
Ger. Serv. Comerciales Norte	95,76	94,91	0,9
Ger. Serv. Comerciales Mediterráneo	66,86	66,34	0,8
Ger. Serv. Comerciales Sur	323,34	309,11	4,6
Ger. Serv. Comerciales Transversales	153,97	145,68	5,7
Ger. Trenes Turísticos	5,72	5,90	-3,0
Ger. Serv. Comerciales Internacional	14,60	16,83	-13,2
<b>TOTAL</b>	<b>1.295,52</b>	<b>1.231,03</b>	<b>5,2</b>

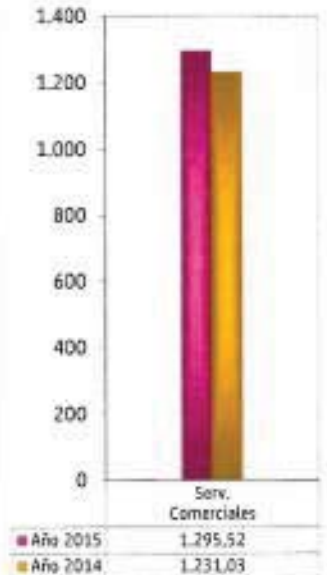
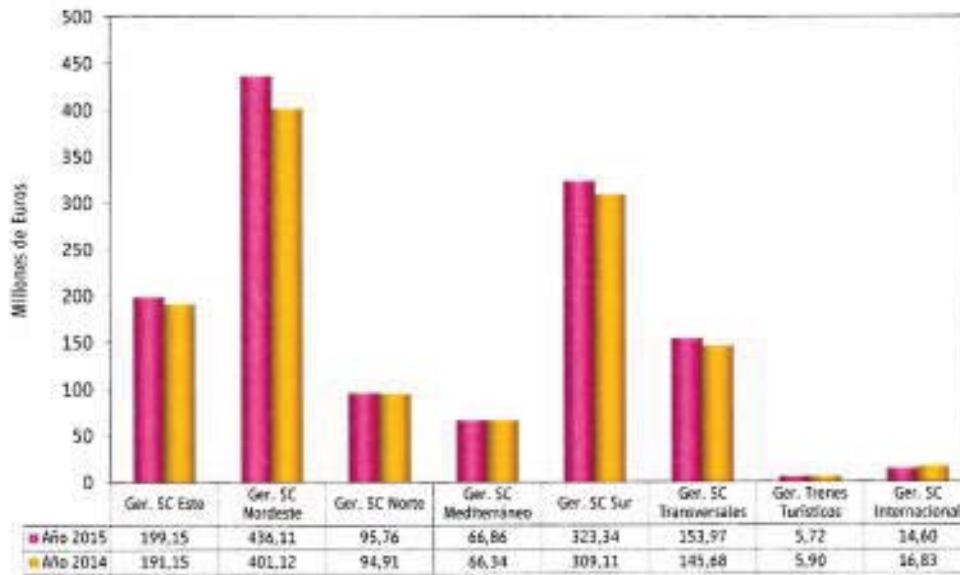
### VIAJEROS

(Miles de viajeros)

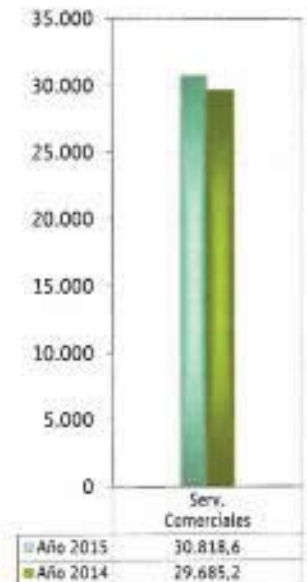
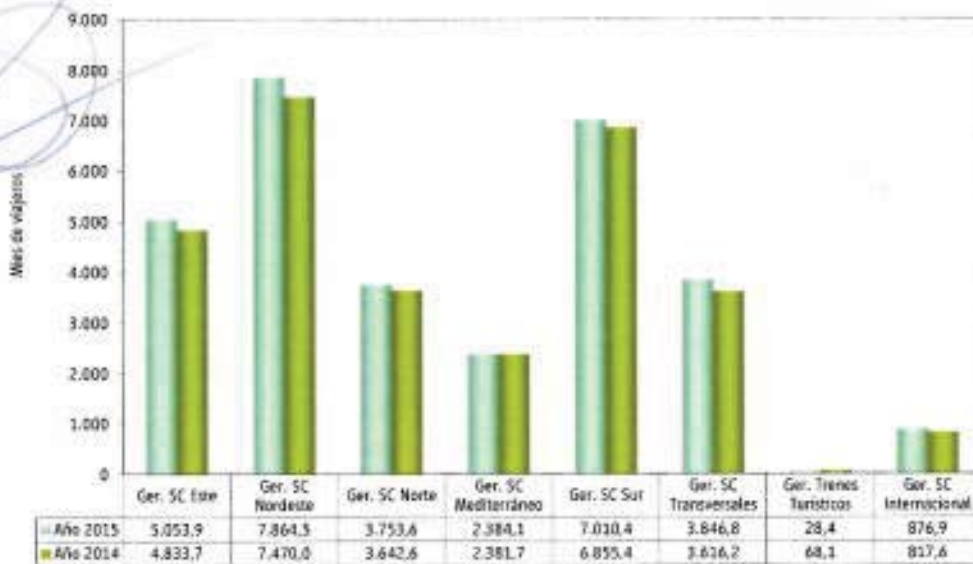
Mercados	2015	2014	Variación 2015/2014 (%)
Ger. Serv. Comerciales Este	5.053,9	4.833,7	4,6
Ger. Serv. Comerciales Nordeste	7.864,5	7.470,0	5,3
Ger. Serv. Comerciales Norte	3.753,6	3.642,6	3,0
Ger. Serv. Comerciales Mediterráneo	2.384,1	2.381,7	0,1
Ger. Serv. Comerciales Sur	7.010,4	6.855,4	2,3
Ger. Serv. Comerciales Transversales	3.846,8	3.616,2	6,4
Ger. Trenes Turísticos	28,4	68,1	-58,4
Ger. Serv. Comerciales Internacional	876,9	817,6	7,3
<b>TOTAL</b>	<b>30.818,6</b>	<b>29.685,2</b>	<b>3,8</b>



**Ingresos títulos transporte de Viajeros**



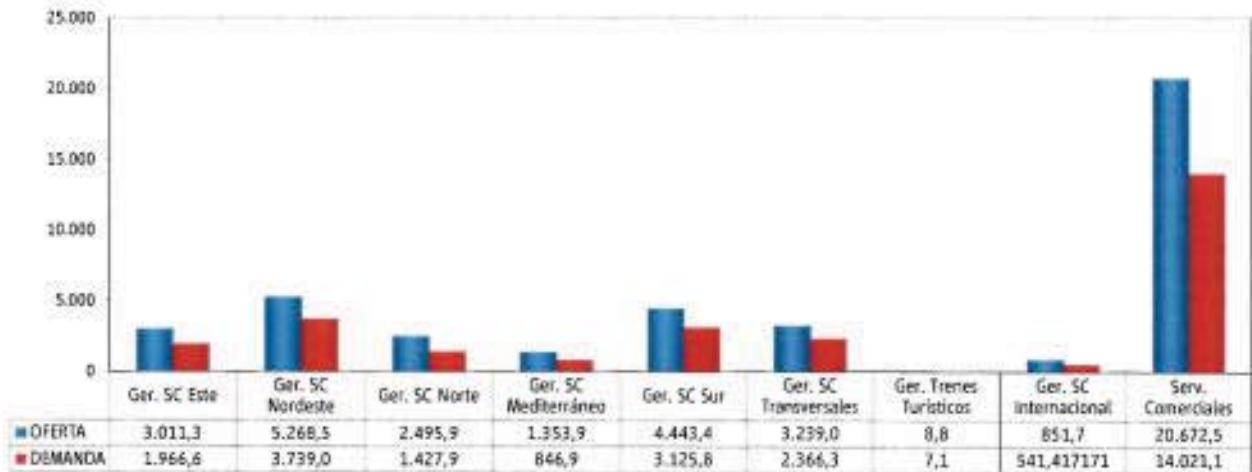
**Viajeros**



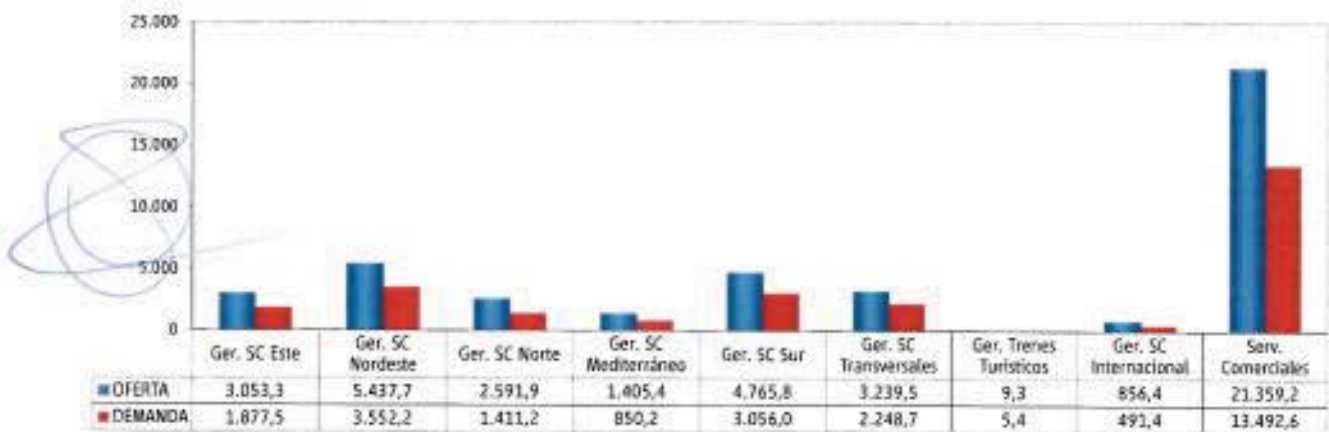
## SERVICIOS COMERCIALES

OFERTA (PKD): Millones de plazas - Km  
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

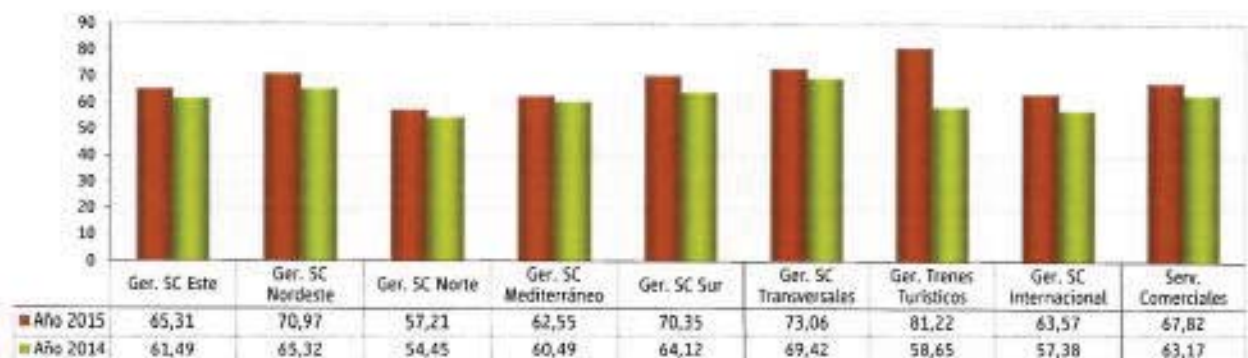
### Año 2015



### Año 2014



### Aprovechamiento(%)



## 2.4. CONCILIACIÓN ENTRE LAS CUENTAS ANUALES Y LA CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

### Renfe Viajeros

CIERRE 2015	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
<b>Datos en miles de euros</b>				
Títulos de Transporte	2.006.871	-1.374	2.005.496	2.005.496
Convenios específicos con CC.AA.	22.404	5.679	28.083	28.083 (1)
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	610.934	-3.737	607.197	607.197 (1)
<b>Ingresos de Tráfico</b>	<b>2.640.209</b>	<b>568</b>		
Aquileres y Cánones	9.694	102	9.796	9.796 (1)
Beneficios Venta Inmovilizado	0	0	0	0
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	2.637		2.637	2.637 (8)
Otros Ingresos	26.081	6.662	32.743	32.743 (1)
Otros Ingresos Intragrupo	8.693	0	8.693	8.693 (1)
Convenios ADIF	19.997	1.511	21.507	21.507 (1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0
Aplicación de Subvención de Capital	311	0	311	311
<b>Ingresos Varios</b>	<b>67.413</b>	<b>8.275</b>		
<b>Ingresos Propios</b>	<b>2.707.621</b>	<b>8.843</b>		
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>2.707.621</b>	<b>8.843</b>		
Personal	556.117	14.903	571.020	571.020
Energía de Tracción	253.339	-2.492	250.847	248.383 (2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				2.463 (3)
Consumo de Materiales de Almacén	768	0	768	769 (3)
Cánones	604.365	12	604.377	604.377 (2)
Servicios Adif	51.776	-1.930	49.846	49.846 (2)
Resto de Servicios	870.785	4.581	875.367	875.367 (2)
<b>Gastos Propios</b>	<b>2.337.150</b>	<b>15.074</b>		
Exceso de Provisión años anteriores		-1.055	-1.055	-1.055
Otros Gastos		-14.077 (6)		-14.077 (2)
<b>TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)</b>	<b>2.337.150</b>	<b>-8</b>		
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>370.471</b>	<b>8.900</b>		
Amortizaciones	288.469			288.469
Retiros del Inmovilizado	12.733			12.733
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	1.517			1.517 (8)
Otros Resultados		15.376 (6)	15.376	15.376
<b>Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)</b>	<b>67.752</b>	<b>24.276</b>	<b>92.028</b>	<b>92.028</b> Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	8.943			8.943
Gastos financieros	92.540			90.901
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				1.639 (4)
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-83.597</b>			<b>-83.597</b>
Ingresos de Ejercicios Anteriores	8.843			
Gastos de Ejercicios Anteriores	14.019			
<b>Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>-5.177</b>	<b>5.177</b>		
Ingresos Excepcionales	29.453	-29.453		
Gastos Excepcionales	0	0		
<b>Resultados Excepcionales</b>	<b>29.453</b>	<b>-29.453 (6)</b>		
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>8.432</b>			<b>8.431</b>
Impuesto sobre Beneficios	4.415			4.415
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>4.016</b>			<b>4.016</b>

(1) Otros Ingresos de Explotación (708.020 miles de €)

(2) Otros Gastos de Explotación (2.763.896 miles de €)

(3) Aprovisionamientos (3.232 miles de €)

(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (1.639 miles de €)

(5) Resultados por enajenaciones y otros (1.120 miles de €)



## 2.5 Balance a 31 de diciembre de 2015

A continuación se presenta el balance de RENFE Viajeros, S.A. con sus principales masas patrimoniales al cierre de los años 2015 y 2014:

ACTIVO	miles de euros	
	31.12.2015	31.12.2014
Inmovilizado intangible	31.485	34.415
Inmovilizado material	5.451.204	5.589.259
Inversiones en empresas del grupo y asociadas i.p.	1.123	1.432
Inversiones financieras a largo plazo	922	922
Deudores comerciales y otras Ctas. a cobrar no corrientes	806	1.226
Activos por impuesto diferido	2.105	2.211
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>5.487.645</b>	<b>5.629.465</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0	0
Existencias	718	746
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	960.859	1.169.076
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.	419.046	217.553
Inversiones financieras a corto plazo	11	16
Periodificaciones a corto plazo	3.854	3.958
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	31	31
<b>Total activos corrientes</b>	<b>1.394.519</b>	<b>1.391.380</b>
<b>Total activo</b>	<b>6.872.164</b>	<b>7.020.845</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		
Fondos propios	2.279.054	2.269.270
Capital	500.000	500.000
Prima de emisión	1.885.866	1.885.866
Reservas	-16.243	31.008
Resultados de ejercicios anteriores	-94.585	
Resultados del ejercicio	4.016	-147.604
Ajustes por cambios de valor	-5.431	-5.208
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	2.415	2.593
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>2.276.038</b>	<b>2.266.655</b>
Provisiones a largo plazo	38.294	30.300
Deudas a largo plazo	11.913	13.535
Deudas Empresas Grupo y asociadas	3.595.494	3.755.444
Pasivos por impuestos diferidos	1.097	1.271
Periodificaciones a largo plazo		1.219
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>3.646.798</b>	<b>3.801.769</b>
Provisiones a corto plazo	25.550	6.707
Deudas a corto plazo	39.852	39.800
Deudas Empresas Grupo y Asociadas	336.557	342.174
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	510.774	531.913
Periodificaciones a corto plazo	36.595	31.827
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>949.328</b>	<b>952.421</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>6.872.164</b>	<b>7.020.845</b>

Los datos anteriores se corresponden con los balances de cierre de ambos ejercicios, sin considerar el efecto retroactivo del cambio de criterio contable de las grandes reparaciones en 2014.

El **total del activo** a 31 de diciembre de 2015 alcanzó los 6.872 millones de euros, cifra ligeramente inferior, un 2,1%, a la del cierre de 2014, debido a la evolución del inmovilizado material, que ha registrado una disminución de 138 millones de euros, como consecuencia del mayor volumen de amortizaciones (303 millones) registradas en el ejercicio frente al valor de las inversiones incorporadas al activo (170 millones).

Dentro del activo, la masa de activos no corrientes supone casi el 80% del total, igual que en 2014, ya que incluye el inmovilizado material, partida en la que se encuentra registrado, fundamentalmente, el material rodante de esta sociedad.

Por su parte, el activo corriente supone el 20% del total del activo, destacando las partidas de **Deudores comerciales**, en la que se encuentra registrado el devengo de la compensación del déficit generado por las prestaciones de servicios de transporte de viajeros sujetas a obligación de servicio público, y la de **Inversiones en empresas del grupo**, que recoge, fundamentalmente, el crédito a favor de la sociedad con RENFE-Operadora derivado del contrato de tesorería centralizada.

Por lo que se refiere al **Patrimonio neto y pasivo**, su distribución entre el valor del Patrimonio neto y los pasivos corrientes y no corrientes no ha variado sustancialmente entre ambos ejercicios, correspondiendo un 53,1% a los pasivos no corrientes frente a un 54,1% en 2014.

Esta disminución del importe de los pasivos no corrientes, se produce en la partida de **Deudas Empresas Grupo**, que viene determinada por el valor de la deuda espejo con la entidad pública empresarial RENFE-Operadora que es quien mantiene la deuda con las entidades financieras.

En el ejercicio 2015, dicha deuda se ha reducido, a nivel Grupo, en 130 millones de euros respecto a 2014.

El pasivo corriente se mantiene prácticamente en las mismas cifras de 2014, destacando en su composición las partidas de acreedores comerciales, tanto externos al Grupo como del propio Grupo.

Por su parte, el valor del Patrimonio neto de la sociedad se incrementa en casi 10 millones en 2015 frente a 2014, como consecuencia, fundamentalmente, del resultado obtenido en el ejercicio 2015.

### 3 INVERSIONES

En el ejercicio 2015 el gasto realizado por la sociedad RENFE Viajeros, S.A., con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 169.837 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	169.837,1
Inversiones financieras	0,0
<b>Total</b>	<b>169.837,1</b>

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Adaptación de composiciones series 446 y 447 para la mejora de la accesibilidad de personas con movilidad reducida	22.715,2	13,4
Grandes reparaciones 2015 s/447	22.485,6	13,2
Grandes reparaciones 2015 s/446	18.253,9	10,7
Plan de accesibilidad de estaciones de Cercanías	15.734,2	9,3
Grandes reparaciones 2015 s/465	11.019,5	6,5
Grandes reparaciones 2015 s/464	7.996,9	4,7
Grandes reparaciones 2015 s/449	7.873,7	4,6
Mejora de instalaciones en estaciones	7.557,2	4,4
Grandes reparaciones 2015 s/599	7.062,5	4,2
Grandes reparaciones 2015 s/463	6.486,5	3,8
Mejoras del sistema de venta de billetes	5.318,0	3,1
Remodelación de 17 composiciones Talgo VI	4.277,7	2,5
Reparación accidente 103.010 y 103.011	3.901,6	2,3
Grandes reparaciones 2015 s/450	3.799,0	2,2
Grandes reparaciones 2015 s/592	3.167,6	1,9
Grandes reparaciones 2015 s/470	2.870,4	1,7
Homogeneización de los coches motores de las UT s/447 para adecuarles a la nueva imagen de accesibilidad	2.456,2	1,4



Por tipo de activo, la inversión realizada en 2015 por la sociedad RENFE Viajeros, S.A. se ha distribuido como se señala a continuación:

Importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Modernización y mejoras de material	138.788,9	81,7
Instalaciones en estaciones	23.291,4	13,7
Otras inversiones	6.934,3	4,1
Pagos realizados por material rodante adquirido en ejercicios anteriores	822,6	0,5
<b>Total</b>	<b>169.837,1</b>	<b>100,0</b>

Y de las inversiones asociadas al material rodante, su apertura por tipo de material es la siguiente:

Importes en miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Unidades eléctricas de Cercanías	99.697,3	71,4
Trenes autopropulsados eléctricos	12.005,7	8,6
Trenes autopropulsados diesel	11.108,9	8,0
Trenes de alta velocidad	9.120,1	6,5
Material Talgo	4.277,7	3,1
Material diverso	1.736,2	1,2
Locomotoras diesel, eléctricas y maniobras	1.665,6	1,2
<b>Total</b>	<b>139.611,5</b>	<b>100,0</b>

#### 4. ACTIVIDAD DE I+D+i

RENFE Viajeros, S.A., es una sociedad que hoy en día ya compite con otras empresas desde un punto de vista intermodal, y está llamada a competir a medio plazo desde un punto de vista intramodal, en un entorno liberalizado, en mercados nacionales e internacionales, facilitando una movilidad sostenible y garantizando la cohesión social y territorial.

En este contexto, es necesario reforzar la apuesta por la innovación con el propósito de contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos: la rentabilidad económica y la calidad percibida.

En el ámbito de la rentabilidad, se pretende incrementar los ingresos al tiempo que se trabaja en la mejora de la eficiencia de la empresa, optimizando recursos, generando sinergias y aumentando productividades.

Por lo que respecta al cliente, se contempla una mejora de la calidad percibida, que ayude a consolidar el crecimiento de la demanda. Se trata de incrementar la satisfacción de los clientes ofreciendo servicios innovadores, seguros, competitivos, de calidad y respetuosos con el medio ambiente.

A continuación se indican las principales actuaciones llevadas a cabo en 2015:

##### **CRM – Gestión de Clientes**

###### Nuevo Programa Fidelización + Renfe:

Integración entre los sistemas de venta y el sistema de gestión de clientes CRM para el nuevo Programa de Fidelización +Renfe: obtención de puntos, alta online de clientes, acceso a información personalizada, inclusión de billetes de Cercanías y reclamaciones.

###### Integración Renfe - Iberia

Desarrollo de las potencialidades necesarias para conseguir la venta de billetes Tren+Avión, con anticipación de un año y con las mismas condiciones comerciales que la venta por el canal Internet, permitiendo la comunicación de la disponibilidad de trenes RENFE al sistema de ventas de IBERIA

###### Mejoras Experiencia del Cliente

Compra Express: Simplificación de la compra de billetes por Internet

Información al usuario: Publicación de incidencias en Twitter a través de los centros de gestión

## Movilidad

Servicio Web para nueva aplicación móvil de ATENDO.

App Renfe Cercanías: La aplicación móvil para la consulta de horarios de trenes de Cercanías y FEVE.

App Renfe Horarios: Nueva aplicación para la consulta de horarios, recorrido e incidencias en terminales móviles.

Adaptación de las aplicaciones móviles para que sean compatibles con la nueva versión de los sistemas operativos iOS9 y Android M y de Renfe Ticket para su compatibilidad con la nueva versión del sistema operativo Apple Watch 2.0

## **SISTEMAS DE PRODUCCIÓN**

### Sistemas operaciones e informacionales

Representación gráfica de los trenes en herramientas GIS y dispositivos móviles

### Nuevo Reglamento General de Circulación

Se ha comenzado con el Proyecto de implantación del nuevo Reglamento General de Circulación (RGC) en la futura "plataforma de movilidad" del personal de conducción de Viajeros y Mercancías. Se dotará de equipos móviles al personal de Conducción, con el fin de realizar la gestión presencial y acceder a toda la documentación necesaria, incluido el Documento del Tren.

### Galileo Haramain

Adaptación del sistema Galileo/Copérnico, para la planificación y seguimiento y control de la producción a las condiciones de explotación de la línea de alta velocidad entre La Meca-Jeddah-Medina, en Arabia Saudi.



## 5. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades de la sociedad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por los responsables financieros de la misma y por la Dirección de Finanzas y Administración de RENFE-Operadora, accionista único de la sociedad, conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos, para el Grupo.

Los posibles riesgos relacionados con los instrumentos financieros utilizados por la sociedad y la información relativa a los mismos se detallan a continuación:

### ***Riesgo de crédito.***

La sociedad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito. Las ventas que se realizan por prestación de servicios de transporte de viajeros, en la medida en que se realizan prácticamente en efectivo, no suponen riesgo de crédito.

Excepcionalmente, las ventas de títulos de transporte que se realizan a través de agencias de viajes y otros mediadores son las que presentan el mayor riesgo de crédito.

En este sentido la sociedad gestiona los correspondientes servicios anteriormente indicados, establece los límites de crédito y evalúa la solvencia de los clientes de forma periódica, bien mediante externos independientes o a través de información interna.

En el caso de que exista constancia de un elevado riesgo de crédito para un cliente concreto, se considera registrar el correspondiente deterioro de valor en su caso y se reevalúa el límite de crédito concedido, que se elimina según las circunstancias.

Las correcciones valorativas por insolvencias de clientes implican un elevado juicio de valor por parte de la Dirección de la sociedad, quien efectúa una revisión de los saldos individuales con base en la calidad crediticia de los clientes, las tendencias actuales de mercado y la realización de análisis históricos de insolvencias a nivel agregado.

### ***Riesgo de liquidez***

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que la sociedad no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

El mantenimiento de las disponibilidades líquidas necesarias en la sociedad se encuentra garantizado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora mediante el contrato de tesorería centralizada que ambas tienen suscrito

### ***Riesgo de tipo de interés***

Las necesidades de financiación de la sociedad son cubiertas a través de los préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma la entidad pública empresarial RENFE-Operadora de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a la misma mediante contratos de deuda espejo.

RENFE-Operadora tiene concertadas dos permutas de tipo de interés con el propósito de reducir el impacto que las alzas de tipos en los mercados pudieran generar sobre sus estados financieros, que posteriormente transfiere a la sociedad en virtud de las condiciones establecidas en los contratos de deuda espejo.

La decisión de tomar a tipos de interés fijo o variable depende de la expectativa de los tipos futuros y de la vida de los créditos, no obstante para determinados préstamos los tipos fijos son revisables cada cierto periodo permitiendo optar en dicho momento por un tipo de interés variable.

A 31 de diciembre de 2015 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 51% (53% en 2014) del total.



## 6. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

Con fecha 20 de enero de 2016, y tras ser aprobado por los respectivos Consejos de Administración de las entidades afectadas, los Presidentes de ADIF y de RENFE-Operadora (en este último caso actuando simultáneamente como Presidente de la sociedad RENFE Viajeros, S.A.), firmaron el **"Acuerdo en relación al convenio entre el Administrador de Infraestructuras y RENFE-Operadora para la prestación de servicios en estaciones multioperador"**.

Como antecedentes de este Acuerdo hay que recordar que en el proceso de desagregación de activos y personal derivado de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, a 1 de enero del año 2005, tanto la plantilla como los medios materiales para la prestación del servicio de comercialización y venta de billetes de forma presencial en las taquillas de las principales estaciones ferroviarias, quedaron integrados en la Entidad Pública Empresarial ADIF.

Como parte del desarrollo del nuevo modelo de gestión del sector ferroviario, derivado de la aplicación de la ley citada, en junio de 2005, constituidas y funcionando ya ambas empresas, se firmó un convenio para la prestación por parte de ADIF a RENFE-Operadora, de una serie de servicios que configuraban el canal de venta, entre los que se encontraban la información y venta de billetes, el servicio al cliente, la atención telefónica y la función de caja.

El consenso alcanzado ahora entre ADIF y el Grupo RENFE, y ratificado en sus respectivos Consejos de Administración, se concreta en una serie de acuerdos para establecer las condiciones del traspaso del canal de venta, que se resumen a continuación:

- El primero de estos acuerdos es el que se refiere al **trasvase tanto de los medios materiales**, locales y máquinas autoventa, **como de la plantilla** que en el momento efectivo del traspaso estén realizando funciones propias del canal de venta.
- El segundo acuerdo está vinculado a la **novación y liquidación parcial del convenio** que mantienen ambas empresas y que data de 2005, eliminando del mismo los servicios propios del canal de venta, que serán asumidos por RENFE y liquidando el saldo efectivo a favor de ADIF en ese momento.
- Un tercer acuerdo recoge las **condiciones para el alquiler** por parte de RENFE Viajeros, S.A., de los espacios destinados al canal de venta. Se establecerá un contrato de arrendamiento de espacios con ADIF durante un periodo de 25 años.



No obstante, la fecha efectiva de entrada en vigor de este Acuerdo está condicionada a tres aspectos:

- Que sea autorizada por una disposición normativa o a que se alcance un acuerdo con las representaciones sindicales de ADIF y de RENFE-Operadora.
- Que se obtengan los informes administrativos preceptivos por parte de los órganos competentes.
- Que se acuerde en los respectivos órganos de administración.

Para Renfe Viajeros, este Acuerdo no solo viene a solucionar un "desajuste" heredado de la segregación de RENFE, sino que tiene un alto carácter estratégico.

Da a esta sociedad la oportunidad de gestionar de manera integral todos los canales y recursos asociados a la venta de billetes, la atención y la información al cliente, lo cual es una herramienta que hasta ahora no estaba totalmente a su alcance.

Desde un punto de vista comercial, en los primeros meses de 2016 se ha finalizado la implantación del Plan Galicia, que se ha creado para aprovechar las ventajas de las nuevas infraestructuras de altas prestaciones:

- **Menores tiempos de viaje.** La apertura del tramo de Alta Velocidad entre Olmedo y Zamora supone una reducción entre 20 y 30 minutos de tiempo de viaje, dependiendo de las paradas.
- **Más frecuencias.** Se ha realizado una importante apuesta por incrementar la frecuencia de los servicios: 7 trenes por sentido entre Galicia y Madrid (seis diurnos y el Tren Hotel entre Coruña-Ferrol/Vigo-Pontevedra y Madrid), frente a las 4 actuales (tres diurnos y el Tren Hotel).
- **Más oferta.** La nueva oferta propuesta supondrá un incremento de 315.000 plazas ofertadas, un 30%.
- **Reorganización del Tren Hotel.** Se ha modificado el recorrido del TrenHotel, fusionando las ramas hasta Monforte, y suprimiendo la rama de Santiago, al disponer de una oferta diurna de primera y última hora.
- **Mejora de la eficiencia económica.** El nuevo servicio se estima que supondrá una mejora del resultado de 12 millones de euros.

Como resultado de esta nueva oferta, en el primer mes de funcionamiento del nuevo servicio los viajeros de los trenes entre Madrid y Galicia han crecido un 27%, destacando el crecimiento en los servicios Alvia, que ha sido del 36%.

Es relevante el incremento de los viajeros con enlace, fundamentalmente entre los Alvia Madrid-Galicia y los servicios Avant Orense-Santiago, que ha favorecido el incremento de la demanda de ambos servicios.



## 7. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

### **RENFE VIAJEROS, S.A.**

A 31 de diciembre de 2015

**Presidente:** D. PABLO VÁZQUEZ VEGA

**Consejeros:** D. CECILIO GÓMEZ-COMINO BARRILERO

D<sup>a</sup>. BERTA BARRERO VÁZQUEZ

D. MANUEL FRESNO CASTRO

D. JUAN MIGUEL BÁSCONES RAMOS

**Secretario:**

D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

**Vicesecretaria:**

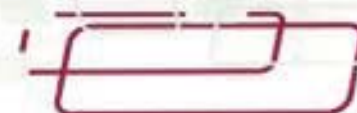
D<sup>a</sup>. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ





## **ANEXO 1**

Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros, S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público).



**Renfe Viajeros, S.A.**  
**PASSENGER TRANSPORT**  
**Profit & Loss Account 2015**

Millions €		STATE GENERAL ADMIN.	CATALUNYA	AGREEMENTS WITH AUTONOMOUS REGIONS	PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES	COMMERCIAL PASSENGER TRANSPORT SERVICES	TOTAL
<b>1.</b>	<b>REVENUE</b>	<b>1.053,83</b>	<b>324,76</b>	<b>9,68</b>	<b>1.388,27</b>	<b>1.366,12</b>	<b>2.754,39</b>
1.1.	Sales	560,35	203,83	7,65	779,83	1.366,12	2.543,97
1.1.1.	Sales (from customers)	528,00	182,35	1,00	711,35	1.295,57	2.006,87
1.1.2.	Other sales (commercial exploitation of railway stations, others, ...)*	32,35	12,78	0,96	46,09	70,61	116,70
1.1.3.	Agreements with Autonomous Regions	-	14,69	7,71	22,40	-	22,40
1.2.	Public funds	493,49	114,93	0,00	608,42	-	608,42
1.2.1.	Public funds used for compensation of expenses (2013)	495,51	115,42	-	610,93	-	610,93
1.2.2.	Public funds used for compensation of expenses (previous years regularization)	-2,02	-0,49	-	-2,51	-	-2,51
<b>2.</b>	<b>COSTS</b>	<b>-1.055,86</b>	<b>-324,81</b>	<b>9,27</b>	<b>-1.371,40</b>	<b>-1.374,56</b>	<b>-2.745,96</b>
2.1.	Wages and social security taxes	-246,20	-72,49	-2,85	-321,54	-108,35	-429,89
2.2.	Energy resources for traction	-103,58	-42,25	-0,81	-146,64	-106,70	-253,34
2.3.	Other operating expenses	-412,42	-125,26	15,18	-522,50	-939,19	-1.461,69
2.3.1.	Maintenance and repairs	-131,61	-46,45	-1,97	-200,04	-255,49	-455,53
2.3.2.	Infrastructure charges	-98,36	-22,72	-0,60	-121,67	-482,69	-604,37
2.3.3.	Other costs	-162,46	-56,08	17,75	-200,79	-201,01	-401,80
2.4.	Depreciation	-147,68	-49,46	-1,08	-198,22	-100,59	-298,81
2.5.	Indirect and structural costs	-106,91	-23,72	-0,94	-131,57	-83,64	-215,21
2.6.	Financial costs	-39,06	-11,63	-0,24	-50,94	-36,09	-87,03
<b>PROFIT (LOSS) BEFORE TAX</b>		<b>-2,02</b>	<b>-0,05</b>	<b>18,94</b>	<b>16,87</b>	<b>-0,44</b>	<b>8,41</b>