

Expediente: STP/DTSP/055/17

Cítese la referencia en los escritos relacionados con este expediente

**INFORME DE LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTES Y SECTOR POSTAL
(DTSP) RELATIVO A LAS CONDICIONES DE ACCESO AL MATERIAL
RODANTE POR PARTE DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS**

ANTECEDENTES DE HECHO

UNICO- Con fecha 21 de noviembre de 2017, la Dirección de Transportes y Sector Postal (en adelante, DTSP) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia acordó la apertura del procedimiento con el objeto de analizar en profundidad la disponibilidad de alquiler de material rodante y sus condiciones de contratación.

En dicho escrito, la DTSP también señalaba, en aras del principio de eficacia, que quedaban incorporados todos los actos y trámites realizados, tanto en el marco del procedimiento tramitado bajo referencia STP/DTSP/267/16, como la información y documentación aportada por Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S. A. (en adelante, Renfe Alquiler) en respuesta al requerimiento de información de fecha 10 de marzo de 2016.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS PROCEDIMENTALES

ÚNICO. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

De conformidad con el artículo 11.Uno.de la LCNMC, en su redacción prevista por la disposición final primera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector Ferroviario (en adelante, Ley 38/2015), corresponde a la CNMC supervisar y controlar el correcto funcionamiento del sector ferroviario, en particular, según el punto primero de dicho artículo, ejerciendo sus competencias para *“salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias”*.

Estas competencias de la CNMC deben ser interpretadas conjuntamente con la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 (en adelante, Directiva RECAST), por la que se establece un espacio ferroviario único que, en su artículo 56.9, al determinar las funciones del organismo regulador, establece que *“[S]in perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir discriminaciones en perjuicio de los*

candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados (...)”.

En virtud del artículo 25.1 apartado d) de la LCNMC y 25 del Estatuto Orgánico de la CNMC (aprobado por el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto), la instrucción de este expediente es competencia de la Dirección de la DTSP mientras que su resolución corresponde al Consejo de la CNMC y, concretamente, a la Sala de Supervisión Regulatoria, según lo dispuesto en el artículo 20 de la LCNMC y 14.b) de Estatuto Orgánico.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS MATERIALES

I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

El fomento del transporte de mercancías por ferrocarril ha sido uno de los elementos clave en la política de transportes europea durante los últimos 25 años. Así, en 2011, la Comisión Europea estableció el objetivo de transferir a otros modos de transporte, como el ferrocarril, hasta 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera a una distancia superior a 300 Km. Para conseguir estos objetivos, y dado que son las empresas logísticas quienes deciden qué modo de transporte utilizan para cubrir sus necesidades, basándose en criterios comerciales, **resulta fundamental garantizar que el transporte de mercancías por ferrocarril sea lo más competitivo posible**. Los diferentes paquetes ferroviarios europeos han señalado la liberalización y el fomento de la competencia como un elemento esencial para mejorar los servicios y precios a los clientes finales.

En este contexto, el **acceso al material rodante** ha sido uno de los elementos identificados en diferentes documentos **como limitante de la consolidación de la competencia en el mercado español** de transporte de mercancías por ferrocarril. Así, por ejemplo, la Recomendación Octava del informe de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España de 2013 (en adelante, Informe de Mercancías), señalaba que debía asegurarse la transparencia en precios de venta y alquiler así como el acceso no discriminatorio de terceros al material rodante titularidad de RENFE.

Por otra parte, el Tribunal de Cuentas Europeo ha señalado¹ como ejemplos que limitan la competencia en este mercado que “[E]n España, no se vendieron locomotoras o vagones excedentes del operador predominante a otros

¹ Ver Informe Especial sobre el “Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía”, página 35, año 2016.

operadores ferroviarios en el mercado de dicho país, aunque sí se vendió material rodante excedente a operadores de otros países”.

En este contexto, y en cumplimiento del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante, RDL 22/2012), el pasado 29 de abril de 2014 se constituyó la empresa pública RENFE Alquiler, una empresa independiente pero perteneciente al grupo empresarial de RENFE, con el objeto de arrendar el material rodante que le fue asignado así como, en su caso, el de terceros. Además, la **Disposición Adicional Decimosexta** (en adelante, DA. 16ª) de la Ley 38/2015 **impuso a RENFE Alquiler la obligación de facilitar el acceso no discriminatorio, transparente y objetivo a dicho material.**

Tres años después de la constitución de esta Sociedad y dada la importancia señalada del acceso al material rodante para asegurar la competencia y la pluralidad de la oferta en el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril, se considera necesario analizar la disponibilidad de este material así como las condiciones fijadas por RENFE Alquiler.

II. DISPONIBILIDAD Y UTILIZACIÓN DE LOCOMOTORAS EN ESPAÑA

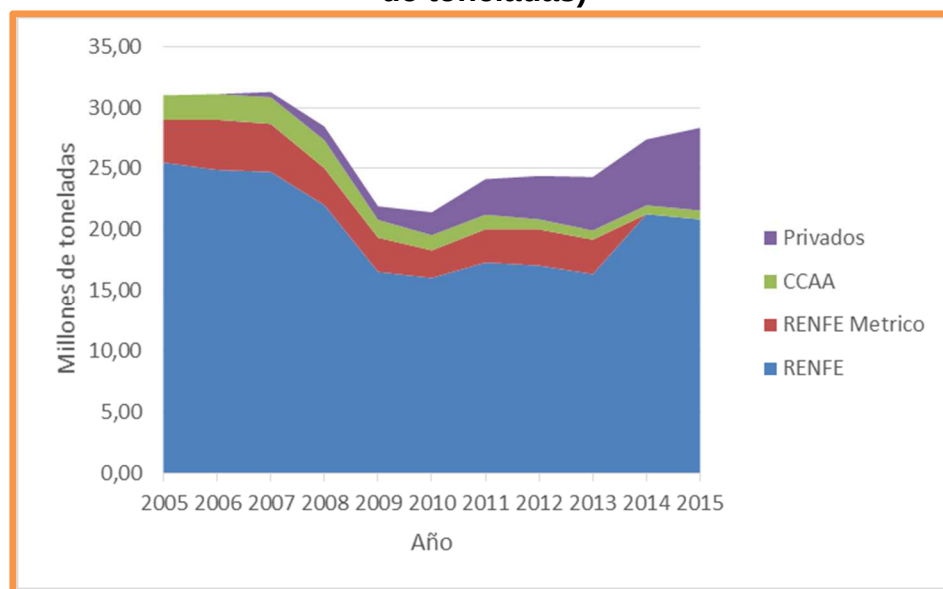
El presente apartado se centra en caracterizar adecuadamente el material de tracción ferroviaria existente en la actualidad en España, contextualizando la necesidad señalada en el epígrafe anterior en el marco de la evolución del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril. Para ello, a continuación, se define el parque de locomotoras existente, el régimen de propiedad del mismo y, por último, se analiza el grado de utilización de estas locomotoras y sus implicaciones.

II.1. Evolución del transporte ferroviario de mercancías en España

La liberalización del transporte ferroviario de mercancías en España se desarrolló a partir de la trasposición del primer paquete ferroviario europeo con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley 39/2003), que entró en vigor el 1 de enero de 2005. Más recientemente, esta ley fue sustituida por la citada Ley 38/2015 que traspone la Directiva RECAST.

La introducción de la competencia en el sector ha provocado un aumento continuo de la cuota de mercado por parte de los operadores alternativos que alcanzaron, aproximadamente, en 2015 un 25% de las toneladas transportadas (ver gráfico siguiente) y un 36% de las toneladas-kilómetro totales.

Gráfico 1. Tráfico ferroviario de mercancías por operadores (en millones de toneladas)



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por los operadores.

Asimismo, durante el año 2015, RENFE Mercancías acometió una optimización de sus recursos que le llevó a disminuir su tráfico de trenes en un 8% respecto al año anterior con tan solo una disminución de un 2% de toneladas transportadas y un 6% de las toneladas kilómetros. Este descenso de la actividad del operador histórico se contrarrestó con un fuerte crecimiento de los operadores alternativos, como ya se ha indicado, de modo que el sector ferroviario en su conjunto tuvo un leve descenso en trenes-kilómetros realizados (apenas un 1%), pero un significativo incremento del 5% en las toneladas transportadas, como se reflejó en el gráfico anterior. Gracias a esta evolución, el modo ferroviario ha ganado cuota con respecto a la carretera en los últimos años.

Como se ha dicho, la actividad en el mercado ferroviario requiere que las empresas asuman importantes costes en material rodante para poder operar. Sin embargo, el **elevado coste de adquisición** de las locomotoras (unos 3 millones de euros aproximadamente) así como el **plazo de fabricación y homologación** de las mismas se configuran en una **importante barrera a la entrada**. El acceso al material rodante es una barrera en todos los países europeos, si bien, en el caso español las posibilidades de acceso son todavía más limitadas que en otros países europeos.

En España, **la posibilidad de adquisición del material rodante está muy limitada por las características técnicas de la red ferroviaria española** (especialmente el ancho de vía ibérico, que difiere del mayoritario en Europa). Esto condiciona a las empresas ferroviarias, tanto para el mercado de compra de segunda mano como de alquiler, de modo que resulta más rígido que en la

mayoría de Europa, al no poderse beneficiar de material excedentario de otros países.

Otra consideración relevante es que, en la actualidad, la adquisición en propiedad de locomotoras se efectúa en pedidos mediante lotes, para beneficiarse tanto fabricantes como adquirentes de la producción industrial en serie. Por ello, **no resulta viable un encargo puntual de una o pocas máquinas**, debiendo, en estos casos, sincronizar en plazo el pedido con otros similares para poder disponer de un lote más grande. Este hecho provoca que los plazos de entrega de las locomotoras de las empresas de menor tamaño se dilaten, al requerirse un número mínimo de unidades que deben provenir de pedidos de varias de ellas. Así, por ejemplo, RENFE encargó a Bombardier 100 locomotoras Traxx, que constituyen su serie 253 y, aprovechando este pedido, Comsa solicitó al fabricante tres adicionales.

Además de los problemas de acceso, los costes asociados al material rodante son elevados. A modo de ejemplo, en el año 2015 el coste destinado al alquiler y amortización de locomotoras ha supuesto un 19% de los costes totales para las empresas alternativas, mientras que, para el operador histórico (Renfe Mercancías, S.A., en adelante, RENFE Mercancías), este porcentaje es solo del 4,8% debido al alto grado de amortización de estos activos.

Finalmente señalar que, si bien otro tipo de material rodante, como los vagones, resulta también relevante para realizar el transporte de mercancías, el presente expediente se centra en las locomotoras ya que, como se ha señalado, y según establece el artículo 48 de la Ley 38/2015, las empresas ferroviarias deben aportar en todo caso la tracción. Por tanto, para que una empresa ferroviaria pueda constituirse como tal, debe contar con este tipo de material rodante, mientras que los vagones pueden pertenecer a terceros.

II.2. Parque de locomotoras

En el año 2015, RENFE Mercancías contaba con un total de 345 máquinas mientras que los operadores alternativos, en su conjunto, han operado con 56 locomotoras. En la tabla siguiente se indica el parque de locomotoras existente, según el operador ferroviario y la serie de cada máquina, que indica sus características, cuyo detalle, en términos de antigüedad, potencia o tipo de tracción, se presenta en el Anexo.

Tabla 1. Parque de locomotoras de las empresas ferroviarias de mercancías (2015)

		SERIE	RENFE M.	COMSA	TRANSFESA	CONTINENTAL	LOGITREN	ACCIONA	TRACCIÓN	FERROVIAL	TRANSITIA
Ibérico	Diésel	312		2							
		317		2							
		319	14			4			2		
		333	75			5		2	3		
		335		3	11	10	3			2	1
	Eléctrica	251	28								
		253	100	3							
		269	61								
		289	9								
	Dual	601		2							
Estándar	Diésel	319	2								
		LDE-2100		1							
	Eléctrica	252	10								
Métrico	Diésel	315	10								
		316	22								
	Dual	619	14								
		Total	345	13	11	19	3	2	5	2	1

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por las empresas ferroviarias.

Como se observa, RENFE Mercancías posee una amplia variedad de material tractor (un 60% electrificado, un 36% diésel y un 4% dual), mientras que las empresas ferroviarias alternativas han optado fundamentalmente por locomotoras diésel (más de un 90%), que son más versátiles, ya que unos 5.770 km, que representan un 37% de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), no están electrificados. Además, entre alguno de estos tramos no electrificados se encuentran las conexiones con Portugal, el acceso hacia bahía de Algeciras o múltiples zonas puntuales en instalaciones de servicios, como pueden ser las zonas bajo grúa pórtico. De esta forma, la empresas ferroviarias alternativas, que no cuentan con capacidad para adquirir un número relevante de locomotoras, adquirieron material diésel que puede ser utilizado tanto en vías electrificadas como en los tramos que no lo están.

Por otra parte, las locomotoras utilizadas por las empresas privadas son, en su mayoría, material de última generación, destacando especialmente las máquinas Euro 4000 de Vossloh (S-335). RENFE Mercancías, por su parte, cuenta con una planta de material tractor más heterogénea, con un 55% de sus máquinas relativamente modernas, entre las cuales se encuentran, especialmente, las Traxx de Bombardier (S-253), de tracción eléctrica, y la serie 333 de tracción diésel. Como se ha comentado anteriormente, Anexo al presente informe se adjuntan las características técnicas del parque de locomotoras.

II.3. Régimen de propiedad del material tractor

Las barreras al acceso al material rodante de tracción han provocado que los operadores alternativos hayan recurrido mayoritariamente a su alquiler (ver tabla siguiente), de modo que, según los datos de 2015, tan solo un 21% de las máquinas que utilizan están en régimen de propiedad. Estas máquinas fueron adquiridas al inicio de su actividad, de modo que durante los últimos cinco años no se ha producido ninguna adquisición de material en propiedad por su parte. Por ejemplo, Continental compró dos locomotoras en 2005, Acciona adquirió su máquina en 2006, Tracción Rail compró dos en 2008 y otras dos en 2011, mientras que Comsa compró cinco máquinas en 2010.

Por el contrario, como se observa también en la tabla siguiente, RENFE Mercancías tiene todas sus locomotoras en régimen de propiedad, ya que su tamaño le ha permitido ir adquiriendo material mediante la contratación de los lotes que necesitaba.

Tabla 2. Régimen de propiedad de las locomotoras utilizadas por los operadores ferroviarios de mercancías

Empresa	Propiedad	Alquiler	Total
RENFE MERCANCÍAS	345	0	345
COMSA	5	8	13
TRANSFESA	0	11	11
CONTINENTAL	2	17	19
LOGITREN	0	3	3
ACCIONA	1	1	2
TRACCIÓN	4	1	5
FERROVIAL	0	2	2
TRANSITIA	0	1	1
Total	357	44	401

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por las empresas ferroviarias.

El parque que las empresas ferroviarias tienen en alquiler se reparte del siguiente modo:

- Alpha Trains que tiene contratado el alquiler de 22 máquinas Euro 4000 de Vossloh con diferentes operadores entrantes.
- Existen también un total de 13 máquinas operadas en régimen de *leasing* (6 máquinas Euro 4000 de Vossloh, 3 locomotoras 253 de Bombardier y 4 máquinas de la serie 319), esto es, donde la relación contractual se ha efectuado entre el operador ferroviario y los fabricantes².
- También hay dos máquinas duales alquiladas directamente al fabricante (CAF).
- Las dos máquinas utilizadas por Ferrovial Rail han sido alquiladas a la constructora Ferrovial, que, a su vez, las compró al fabricante.
- Por último, en el año 2015, RENFE Alquiler comenzó su actividad de alquiler de material rodante habiendo suscrito 6 contratos de alquiler de locomotoras de la serie S-333 con los operadores ferroviarios durante ese año. Esta actividad ha continuado en 2016, como posteriormente se indicará.

A este respecto, y sin perjuicio de los casos excepcionales del material de CAF o Ferrovial, puede afirmarse que el mercado del alquiler está basado en las operaciones acometidas por la empresa especializada Alpha Trains, junto con los contratos de *leasing* con las empresas fabricantes. En este contexto, la entrada en el mercado de **RENFE Alquiler ha incrementado la oferta disponible** de material rodante en alquiler.

En definitiva, los operadores alternativos han optado mayoritariamente por las opciones de alquiler/*leasing* de locomotoras sobre su adquisición debido, fundamentalmente, a la menor inversión inicial y riesgo que supone, junto a que, en la práctica, es difícil un encargo de un número pequeño de locomotoras, ya que el propio fabricante no estaría dispuesto a su producción.

Sin embargo, las rigideces del mercado español, debido a las características técnicas la red ferroviaria española, **hace que no exista material de tracción más allá del que RENFE Mercancías pueda poner a disposición a través de su sociedad RENFE Alquiler.**

² En el caso de las locomotoras de la serie 319 se entiende que la operación de leasing es con Renfe Mercancías.

De ahí la pertinencia de la obligación impuesta por la Ley 38/2015 en su disposición adicional decimosexta al establecer que: *“Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. facilitará el acceso de los operadores al material de forma transparente, objetiva y no discriminatoria, dando publicidad a su oferta de tal forma que su contenido pueda ser conocido por todas aquellas empresas ferroviarias que estén interesadas.”*

II.4. Grado de utilización de las locomotoras

En el epígrafe anterior se ha justificado que la única posibilidad de acceder a nuevo material por parte de las empresas ferroviarias entrantes deriva de las locomotoras que eventualmente pueda poner a disposición de terceros RENFE Mercancías a través de RENFE Alquiler. Es evidente que esta posibilidad dependerá de si la operadora pública cuenta con material excedentario por lo que es necesario analizar su uso.

En la tabla siguiente se muestra el tráfico de mercancías de RENFE Mercancías y de los operadores entrantes en su conjunto, expresado en millones de toneladas y en millones de toneladas-kilómetro, tanto en valor absoluto como relativo así como el número de locomotoras utilizadas. Los operadores privados, con tal solo el 14% de las máquinas consiguen mover más del 25% de las toneladas y del 36% de las toneladas kilómetro, lo que indica un **mayor aprovechamiento de las locomotoras en comparación con el operador histórico.**

Tabla 3. Comparativa de tráfico y locomotoras entre RENFE Mercancías y los operadores alternativos. Año 2015

	Tráfico en Mill. Ton.		Mill. Ton-km		Nº locomotoras	
	Valor absoluto	% s/ total	Valor absoluto	% s/ total	Valor absoluto	% s/ total
RENFE Mercancías	20,86	74,37%	7.080	63,81%	345	86,03%
Alternativos	7,19	25,63%	4.015	36,19%	56	13,97%

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por las empresas ferroviarias.

Adicionalmente, se ha estimado la utilización de las locomotoras por parte de los operadores ferroviarios en el año 2015 tomando como indicadores las toneladas netas movidas, el ingreso y los kilómetros efectuados, todo ello por locomotora. Los resultados obtenidos se indican en la tabla siguiente.

Tabla 4. Actividad media por locomotora y empresa. Año 2015
[CONFIDENCIAL]

Promedio	123.492	1,21	136.302
Promedio alternativos	132.497	1,29	145.493

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por las empresas ferroviarias.

Como se observa en la tabla anterior, por cada máquina, los operadores privados realizan aproximadamente el doble de kilómetros, mueven el doble de toneladas netas e ingresan casi el doble que el operador histórico. Esta **utilización del material rodante** por parte de los operadores alternativos resulta bastante **intensa**, por lo que **difícilmente podrán incrementar su producción sin el acceso a locomotoras adicionales**.

Las conclusiones anteriores se mantienen incluso considerando el grado de utilización del material más moderno con que cuenta RENFE Mercancías. Así, como se observa en la tabla siguiente, el uso realizado de las locomotoras de las series 333 y 253 es reducido, en comparación con los operadores alternativos que poseen máquinas de esas mismas características.

Tabla 5. Comparativa de utilización (en kilómetros realizados) entre RENFE Mercancías y operadores alternativos (series S-253 y S-333)
[CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por las empresas ferroviarias.

Es decir, para las locomotoras eléctricas Traxx de la serie S-253 los operadores privados realizan un 60% más de kilómetros que RENFE Mercancías, mientras que en el caso de las locomotoras diésel de la serie S-333, los operadores realizan prácticamente el doble.

En definitiva, del análisis anterior puede concluirse que **los operadores ferroviarios alternativos**, dada la evolución reciente del mercado, con cuotas entre el 25 y 35% del mercado, **han alcanzado un aprovechamiento cercano al límite de su material rodante de tracción**. Esta situación contrasta con los inferiores índices de uso observados para las locomotoras de RENFE Mercancías, con ratios menores a la mitad incluso considerando sus modelos más modernos y potentes. Cabe por tanto concluir que **RENFE Mercancías cuenta con capacidad no utilizada en relación con su material de tracción para el transporte de mercancías**.

La situación descrita anteriormente es, a su vez, coherente con lo ya señalado por la CNMC en la Resolución de 28 de febrero de 2017 en relación con el Expediente S/DC/0511/14 (en adelante, Resolución 0511/14) donde se

concluía que RENFE Mercancías contaba con *“una amplia capacidad ociosa en cuanto a locomotoras para el transporte de mercancías (...)”*.

III. VALORACIÓN DE LA OFERTA DE MATERIAL RODANTE DE RENFE ALQUILER

III.1. Material rodante de RENFE Alquiler

La constitución de RENFE Alquiler responde al cumplimiento del artículo 1 del RDL 22/2012 que estableció, entre otras medidas, que **RENFE se reestructurara en cuatro sociedades mercantiles**, participadas al 100% por RENFE-Operadora que habrían de cubrir: i) servicios de viajeros; ii) servicios de mercancías y logística; iii) fabricación y mantenimiento y; iv) el arrendamiento y otras actividades vinculadas a los activos de material ferroviario, incluyendo la venta y otras formas de puesta en disposición de dicho material e instalaciones. De esta forma, **RENFE Alquiler se creó a finales de abril de 2014**.

Hasta la fecha, la oferta puesta a disposición de terceros de material rodante por parte de RENFE Alquiler puede dividirse en dos periodos:

- **Desde mayo de 2014 hasta noviembre de 2016**, periodo en el que RENFE Alquiler contó con el material aportado por RENFE Operadora para la constitución de la empresa y que estaba destinado a satisfacer la demanda requerida ante la liberalización del transporte nacional de viajeros por ferrocarril. Por este motivo, la empresa cuenta con 53 trenes de viajeros de diferentes series. Igualmente, RENFE Operadora también aportó 49 locomotoras para el transporte de mercancías así como 117 vagones porta-automóviles.
- A partir de **noviembre de 2016, RENFE Alquiler ha puesto a disposición de terceros nuevo material tractor³**. En el contexto del citado expediente S/DC/0511/14, el Grupo RENFE ofreció, como parte de su propuesta de compromisos presentada el 5 de abril de 2016, la adquisición por parte de RENFE Alquiler de 22 locomotoras a RENFE Mercancías. Si bien por Acuerdo de 18 de abril de 2016 de la Dirección de Competencia estos compromisos fueron rechazados, cerrándose el trámite de terminación convencional del citado Expediente, el Grupo

³ Sin embargo, dos locomotoras de la serie S-269 se adquirieron por RENFE Alquiler en marzo de 2016, pudiéndose alquilar unos meses antes.

RENFE mantuvo, de forma voluntaria, este traspaso de material entre las dos compañías⁴.

El traspaso de material se produjo a través de dos contratos de compraventa suscrito entre RENFE Mercancías y RENFE Alquiler en marzo y noviembre de 2016. Este nuevo parque de locomotoras incluía 10 locomotoras de ancho métrico (series 1500 y 1600), 2 de la serie 269, 2 de la 319, 4 de la 253 y 4 adicionales de la 333.

De esta forma, **RENFE Alquiler**, según se indica en la tabla siguiente, **cuenta con un total de 71 locomotoras de diferentes series**:

Tabla 6. Parque de locomotoras de Renfe Alquiler (marzo de 2017)

Fecha adquisición	Serie de locomotora						Total
	333	253	269	319	1500	1600	
01/05/2014	8		37	4			49
21/03/2016			2				2
21/11/2016	4	4		2	4	6	20
Total	12	4	39	6	4	6	71

Fuente. Renfe Alquiler

III.2. Actividad de RENFE Alquiler en el mercado

La actividad de arrendamiento de locomotoras desarrollada por RENFE Alquiler ha estado condicionada por las características de su material rodante. Así, las series 333 y 253 son máquinas modernas, fiables y competitivas que han tenido buena aceptación por los operadores y están siendo alquiladas con relativa agilidad, como se indica en la tabla siguiente.

Tabla 7. Locomotoras de las series 333 y 253 arrendadas por RENFE Alquiler desde su constitución hasta marzo de 2017.

[CONFIDENCIAL]

Fuente. RENFE Alquiler.

En este sentido, se aprecia como las ocho locomotoras de la serie S-333, del lote inicialmente adquirido por RENFE Alquiler, fueron alquiladas entre febrero de 2015 y abril de 2016, y siguen siendo utilizadas actualmente por operadores alternativos.

⁴ De hecho, este compromiso voluntario fue considerado como un atenuante de la sanción en el marco de la citada Resolución de 27 de febrero de 2017.

Por su parte, del último lote adquirido, cuatro máquinas de esa misma serie S-333 fueron arrendadas a operadores alternativos en el momento de ser puestas a disposición de terceros⁵, así como dos de las locomotoras Traxx (serie S-253).

Por último, RENFE Alquiler no ha iniciado a 31 de marzo de 2017 los trámites para el arrendamiento a operadores alternativos de las otras dos locomotoras de esta serie S-253, a pesar de que serán devueltas por su actual arrendatario el **[CONFIDENCIAL]**.

De acuerdo con la información aportada en el marco del presente procedimiento, RENFE Alquiler ha debido asignar las locomotoras siguiendo determinados criterios dado que han existido concurrencia de solicitudes. Por tanto, cabe concluir que **todavía existen peticiones de arrendamiento sin cubrir** de material tractor de estas características **entre las empresas ferroviarias alternativas**.

La situación descrita anteriormente contrasta con el escaso interés que los operadores han mostrado por el resto del parque de RENFE Alquiler, concretamente las 45 locomotoras de ancho ibérico de las series 269 y 319, así como las 10 máquinas de ancho métrico de las series 1.500 y 1.600. Tan solo la empresa **[CONFIDENCIAL]** ha suscrito contratos con RENFE Alquiler sobre este material, concretamente **[CONFIDENCIAL]**.

En definitiva, el **parque de locomotoras de RENFE Alquiler está compuesto por material moderno y competitivo**, que ha tenido aceptación por los operadores alternativos (son las 16 máquinas de las series 333 y 253) y **actualmente se encuentra arrendado casi en su totalidad**, y por locomotoras más antiguas, que han tenido una mínima repercusión en el mercado (se trata de las 55 locomotoras de las series 269, 319, 1.500 y 1.600).

Esta demanda insatisfecha de material rodante entre las empresas ferroviarias alternativas contrasta con la situación descrita anteriormente en relación con la infrautilización del material rodante por parte de RENFE Mercancías. A mayor abundamiento, es necesario recordar que en 2016 **RENFE Mercancías ha continuado con la estrategia de abandono de tráficos**, presentando un descenso aun mayor de su actividad, de un 12% en toneladas netas y de más de un 6% en toneladas netas.km, según se indica en la tabla adjunta.

⁵ Si bien dos de esas cuatro máquinas de la serie S-333 del segundo lote estaban a 31 de marzo de 2017 pendientes de formalización contractual.

Tabla 8. Actividad de RENFE Mercancías. Años 2015 y 2016.

Actividad	Año 2015	Año 2016	Variación
Tren.km (Millones)	20,01	18,46	-7,75%
Toneladas netas (Millones)	20,86	18,36	-11,98%
Toneladas netas.km (Millones)	7.080	6.638	-6,24%

Fuente: Ministerio de Fomento y ADIF.

Por lo que respecta a los operadores privados, según se muestra en la tabla siguiente, en 2016 han aumentado ligeramente su actividad, pero **por primera vez se aprecia un cierto estancamiento en comparación con los ritmos de crecimiento de ejercicios anteriores**, donde incrementos de actividad superiores al 20% anual eran frecuentes. Esta situación está motivada, en parte, por las mencionadas limitaciones de acceso al material rodante que condicionan su posible expansión.

Tabla 9. Actividad de los operadores alternativos. Años 2015 y 2016.

Actividad	Año 2015	Año 2016	Variación
Tren.km (Millones)	7,06	7,71	9,21%
Actividad	Año 2015 (1º semestre)	Año 2016 (1º semestre)	Variación
Toneladas netas (Millones)	3,6	3,78	5,00%
Toneladas netas.km (Millones)	2.008	2.024	0,80%

Fuente: Operadores alternativos y ADIF.

En definitiva, en **2016 se ha producido un descenso de la actividad de mercancías en el conjunto de la RFIG** de un 3,3% en trenes-kilómetros. Asimismo, se ha constatado una disminución de la cuota modal del ferrocarril con respecto a la carretera para el transporte de mercancías, revirtiendo, al menos en parte, las mejoras alcanzadas en los ejercicios pasados, ya que a su vez la carretera ha aumentado este último año su actividad en un 2,1% en toneladas y un 3,6% en toneladas netas.km, según los datos publicados del Ministerio de Fomento.

En este contexto, resulta necesario para asegurar la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril con respecto al de carretera que se alcance la mayor eficiencia en el uso de los activos de los diferentes agentes. Esta necesidad se compagina mal con los datos mostrados anteriormente y que permiten concluir que **RENFE Mercancías cuenta con material rodante ocioso** que contrasta con el **cuello de botella** que supone para el resto de **empresas ferroviarias** y que **actualmente limita su capacidad de crecimiento**.

En relación con la puesta a disposición de terceros de material rodante, **la DTSP valora positivamente el último traspaso de material efectuado de RENFE Mercancías a RENFE Alquiler** a finales de 2016. Sin embargo, no debe olvidarse que **éste se produjo como consecuencia del expediente sancionador** señalado anteriormente (S/DC/0511/14) y que, si bien la terminación convencional no concluyó con un resultado positivo, la propia RENFE lo alegó como atenuante, siendo asumido en la citada Resolución 0511/14 que señalaba que *“[E]n opinión de esta Sala existen efectivamente dos compromisos de RENFE, ya vigentes, que, aunque insuficientes y que, por tanto, no permiten compensar por sí mismos todos los efectos anticompetitivos de las conductas infractoras, pueden valorarse como atenuantes para la infracción (...). Además el traspaso a RENFE ALQUILER de locomotoras para que las alquile a operadores alternativos puede valorarse como un atenuante de la infracción del art. 2 de la LDC”*.

Por tanto, y aunque RENFE Alquiler califique este traspaso como “voluntario”, cabe enmarcarlo en el procedimiento sancionador y en la reducción de la sanción que le ha conllevado. De hecho, hasta abril de 2016, **RENFE Mercancías no había planteado ningún traspaso adicional** de locomotoras a pesar de su **elevada demanda** por parte de las empresas ferroviarias alternativas (a finales de 2015 ya se habían alquilado 6 de las 8 máquinas de la serie 333) y de la **reducción de sus propios tráficos**, lo que habría conllevado la existencia de todavía más material ocioso entre su parque.

De la experiencia anterior cabe concluir que **RENFE Mercancías no cuenta con incentivos para el traspaso de material a RENFE Alquiler para su puesta a disposición de las empresas ferroviarias alternativas** dado que mantuvo el material rodante congelado desde la creación de dicha entidad hasta finales de 2016 cuando, en el marco de un expediente sancionador, optó por traspasar máquinas adicionales.

La DTSP considera que para asegurar una asignación de recursos adecuada y que los activos se utilicen de una forma eficiente cabe **requerir a RENFE Mercancías** que evalúe anualmente la **utilización efectiva de su material rodante de tracción**, en particular, el de las series más modernas y competitivas (series 333 y 253), **identificando aquel material ocioso** que, derivado de la evolución del mercado, no cuenta con un aprovechamiento adecuado. Igualmente, **RENFE Alquiler deberá analizar la actividad contractual efectuada y estudiar la demanda potencial** para el arrendamiento de material rodante adicional. Ambos análisis **deberán ser remitidos a la CNMC durante el mes de enero de cada año** así como las actuaciones propuestas por cada empresa con el objetivo último de, dada la disponibilidad efectiva, satisfacer en la medida de lo posible la demanda potencial identificada en el mercado de alquiler.

IV. CONDICIONES DE ACCESO A LAS LOCOMOTORAS DE RENFE ALQUILER

Además de la calidad y cantidad de las locomotoras puestas a disposición de terceros, resulta también pertinente, para conocer las condiciones de acceso, analizar la actividad desarrollada por RENFE Alquiler en el mercado de alquiler de material rodante, en cumplimiento de lo establecido en la DA 16ª de la Ley 38/2015, anteriormente mencionada. Para ello, en primer lugar, se explica cómo se ha constituido la sociedad RENFE Alquiler, a continuación se indica cómo se estructuran los contratos que se han firmado y, por último, se ponen de manifiesto los aspectos más destacados de los mismos así como su valoración.

IV.1. Descripción de los contratos

En relación con las condiciones contractuales, RENFE Alquiler descartó, según ha manifestado en su escrito de 15 de abril de 2016, para contar con mayor flexibilidad, iniciar la actividad con unas Condiciones Generales que, como documento formal e independiente, regularan de forma inamovible desde un principio el arrendamiento de las locomotoras de su propiedad. Por este motivo, elaboró un contrato de arrendamiento que pudiera ir siendo adaptado en base a la experiencia y a las necesidades de los clientes.

El **análisis de los contratos** firmados permite apreciar **escasas diferencias entre ellos que responden**, bien a **requerimientos concretos del cliente** (plazo, número y tipo de locomotoras), **o bien a mejoras en la redacción** del contrato derivadas de la experiencia que se ha ido adquiriendo en el mercado de alquiler.

En todo caso, puede establecerse una estructura común de todos los contratos suscritos por RENFE Alquiler, que trata fundamentalmente los siguientes aspectos:

- El objeto de todos los contratos de arrendamiento de locomotoras formalizados por RENFE Alquiler con terceros consiste en el arrendamiento del citado material, incluyendo su mantenimiento integral.
- Con carácter previo a la recepción de la locomotora, el arrendatario debe entregar al arrendador un seguro de responsabilidad civil, un seguro de daños para la locomotora y un aval.
- Los contratos prevén la fecha y condiciones en las que deberá entregarse el material arrendado por RENFE Alquiler, así como el derecho de revisión del estado del material por el arrendatario y el

procedimiento para la resolución de posibles discrepancias surgidas en cuanto al estado en que se entrega.

- Los contratos regulan la información técnica relativa al material arrendado que debe entregar RENFE Alquiler al arrendatario junto con la entrega de la locomotora/s arrendada/s.
- Como se ha expuesto anteriormente, las locomotoras se alquilan con un contrato de mantenimiento integral, que presta Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. (en adelante, RENFE Mantenimiento), en el que está incluido todo el mantenimiento preventivo y parte del correctivo.
- Se define un índice de disponibilidad y fiabilidad que RENFE Alquiler se compromete a cumplir. En caso de incumplimiento se establecen las penalidades en que incurriría.
- La renta mensual que debe abonar el arrendatario a RENFE Alquiler se desglosa en dos conceptos: a) Cuota Fija: es una cantidad fija mensual por vehículo arrendado que depende del tipo de locomotora, número de ellas y plazo de duración del contrato; b) Cuota Variable: los contratos prevén el pago de una Cuota Variable en función de los kilómetros recorridos por cada vehículo arrendado. El precio por cada kilómetro recorrido dependerá de la locomotora objeto de arrendamiento.
- Se define el plazo de duración del contrato.
- Una distribución de responsabilidad y riesgos en caso de defectos inherentes al material arrendado, así como las posibles averías y daños derivados de las labores de mantenimiento.
- Se regulan las obligaciones de intercambio de información entre las partes y las comunicaciones que deben efectuarse al Registro Especial Ferroviario.
- Los contratos establecen que RENFE Alquiler, previa notificación al arrendatario, podrá inspeccionar el material arrendado. Se regula el derecho del arrendatario a colocar su marca o signos distintivos en las locomotoras previo consentimiento de RENFE Alquiler.
- Se recogen las obligaciones del arrendatario en caso de avería o accidente del vehículo arrendado: informar al arrendador, adoptar las medidas necesarias para minimizar los daños, etc.
- Se determina la fecha, lugar y condiciones en las que deberá devolverse por el arrendatario el material arrendado y la documentación técnica

entregada. En la devolución se inspeccionará el estado del material previéndose un procedimiento para la resolución de posibles discrepancias en cuanto a su estado.

- Se establece una casuística de supuestos de resolución del contrato, indemnización por daños y perjuicios y penalizaciones.
- Los contratos prevén que el arrendatario deba responder de la pérdida o destrucción de las locomotoras arrendadas y de los daños causados a las mismas incluso en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor en la forma que se establece en los propios contratos.
- Como regla general, el subarrendamiento del material por el arrendatario requiere el consentimiento de RENFE Alquiler.

A juicio de la DTSP, **la mayor parte de las cláusulas establecidas en los contratos son apropiadas** para este tipo de arrendamientos. Sin embargo, **existen una serie de aspectos** que, por sus posibles efectos adversos, **requieren de un mayor análisis** como son el mantenimiento, el precio de alquiler, las penalizaciones y el seguro de daños.

IV.2. Sobre el mantenimiento del material arrendado por RENFE Alquiler

El coste de mantenimiento de locomotoras constituye una partida importante en la estructura de costes de una empresa ferroviaria, ya que se sitúa, de media, en torno al 11% de los costes totales, de modo que es un aspecto que debe ser cuidadosamente analizado. El mantenimiento de las locomotoras de RENFE Mercancías es realizado por RENFE Mantenimiento, que es la sociedad de RENFE Operadora que tiene atribuida esas funciones, con excepción de 75 de las 100 locomotoras Traxx de Bombardier (serie 253), que es efectuado por BTren⁶.

Por su parte, los operadores alternativos optan por buscar mayoritariamente empresas de mantenimiento alternativas a RENFE Mantenimiento, como puedan ser Erion⁷ o el citado BTren. Por su parte, los **contratos de arrendamiento** que ofrece RENFE Alquiler para sus locomotoras **prevén que el arrendador se responsabilice del mantenimiento de las locomotoras**, de forma que **este servicio está incluido necesariamente en el contrato**.

⁶ Btren es una sociedad con participación de Bombardier (51%) y Renfe (49%).

⁷ Erion está participada por Stadler (51%) y Renfe (49%).

IV.2.1. Necesidad de contratar con una única empresa encargada de mantenimiento (EEM)

De acuerdo con RENFE Alquiler, con el objetivo de conservar sus activos en las mejores condiciones posibles, la contratación del mantenimiento integral de los vehículos debe realizarse con un único mantenedor *“para que exista una sola entidad responsable del estado técnico del material, independientemente de las empresas que lo utilicen cuando se alquilen las locomotoras y del momento del ciclo en que se encuentre el material”*. En este sentido, RENFE Alquiler señala la dificultad de *“separar las responsabilidades del estado técnico y posibles averías en el supuesto de que las operaciones de mantenimiento sean realizadas por distintas empresas máxime cuando se espera que las locomotoras vayan cambiando de operador con una frecuencia a priori desconocida. El ciclo completo de mantenimiento de una locomotora dependiendo del tipo y del uso al que se destina, dura entre 8 y 16 años. Por el contrario, los plazos de alquiler que demandan los clientes no suelen superar el año. Por este motivo, es especialmente relevante para los propietarios de este tipo de material rodante contratar directamente el mantenimiento integral de sus activos”*.

Además, RENFE Alquiler también considera que el contrato integral de mantenimiento es el único que permite un importe fijo por el mantenimiento durante toda la duración del ciclo, repartiendo el coste de las grandes reparaciones, como las “R”.

A este respecto, la DTSP debe recordar, en primer lugar, que **los incentivos de arrendatario y arrendador** en relación con el mantenimiento y la conservación de los activos **no están alineados**, en particular, en los contratos de menor duración. Así, el propietario de los activos, RENFE Alquiler, pretenderá que las locomotoras se mantengan en perfecto estado, alargando lo más posible la vida económica de las mismas. Por el contrario, el arrendatario, en particular si es a corto plazo, buscará maximizar el uso de la locomotora al menor coste posible. De esta forma se produce una **situación de riesgo moral**, en la que, en caso de ser el arrendatario el responsable del mantenimiento, tendrá incentivos a realizarlo de forma que cubra sus necesidades a corto plazo, incluso a pesar de las consecuencias sobre la locomotora. La complejidad técnica de estos activos favorece, además, estas prácticas dado que es difícil detectar la sustitución de piezas de menor calidad o una calidad inferior del mantenimiento.

En segundo lugar, cabe tener en cuenta que el ciclo completo de mantenimiento de una locomotora (espacio de tiempo entre grandes reparaciones) tiene un plazo ampliamente superior a la duración de los contratos de arrendamientos suscritos. De este modo, en caso de que cada arrendatario contratara el mantenimiento con una Entidad Encargada de

Mantenimiento (EEM, en adelante) se daría el caso de **una sucesión de mantenedores sobre una misma máquina, lo que introduce costes económicos y temporales en el sistema**. Efectivamente, ninguna EEM se responsabilizará del mantenimiento de una locomotora sin una revisión previa que le permita conocer su estado real. Además, se producirán situaciones en las que, como señala RENFE Alquiler, la asignación de responsabilidad no será clara dado que una determinada avería podría derivar del uso o bien de un defecto de mantenimientos anteriores que debería hacerse cargo la anterior EEM.

Finalmente, las grandes reparaciones son operaciones de mantenimiento de cierta entidad que benefician a los sucesivos arrendatarios y que, por tanto, **debieran repercutirse a los distintos operadores de la máquina y no únicamente al arrendatario que se encuentra en el uso de misma en el momento que se realiza esta intervención**. En este contexto la única forma que asegura un precio fijo por kilómetro, con independencia de las operaciones que deban realizarse en un determinado periodo es la contratación de un mantenimiento integral.

De otra forma se produciría de nuevo una **situación de riesgo moral** en la que sería **muy complicado que una locomotora se alquilara cuando deba someterse a una gran reparación**, ya que el importe de esta operación ejercerá un efecto disuasorio para los posibles arrendatarios. En este caso el propietario deberá hacer frente a la misma mientras que los arrendatarios alquilarán máquinas durante periodos con operaciones de mantenimiento menores.

En definitiva, de acuerdo con lo anterior, esta DTSP considera que es necesario que el **arrendador sea el responsable de la contratación de las operaciones de mantenimiento sobre las locomotoras**, para lo cual debe suscribir el correspondiente contrato integral con una EEM.

IV.2.2. Elección de la EEM por RENFE Alquiler

De acuerdo con la información aportada en el marco del presente procedimiento, **RENFE Alquiler habría elegido como EEM a RENFE Mantenimiento** con la que habría suscrito el correspondiente contrato de mantenimiento integral.

RENFE Alquiler justifica que el mantenimiento se realice exclusivamente por RENFE Mantenimiento sobre la base de que esta entidad *“había venido realizando el mantenimiento de dichos vehículos con anterioridad a que los mismos pasaran a ser propiedad de Renfe Alquiler”* de forma que contaría con el *know-how* necesario para garantizar la correcta conservación de los vehículos a lo largo de toda su vida útil.

Sin embargo, la DTSP considera que este argumento no justifica la imposición de que el mantenimiento deba ser realizado obligatoriamente por RENFE Mantenimiento dado que el requisito que posibilita la realización de las actividades de mantenimiento debe ser el que está contemplado en la legislación vigente, es decir, que **la entidad encargada de mantenimiento cuente con la preceptiva certificación y que el centro de mantenimiento esté debidamente homologado**. La certificación de la empresa y la homologación del centro es competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), como organismo responsable de la seguridad ferroviaria, no pudiéndose exigir, por parte de RENFE Alquiler, requisitos adicionales sobre las entidades de mantenimiento.

En definitiva, **la habilitación emitida por la AESF es la que debe proporcionar la garantía al arrendador**, en este caso RENFE Alquiler, de que el mantenedor y el centro ofrecen las debidas garantías para la realización de un correcto mantenimiento y no el hecho de que RENFE Mantenimiento haya sido la entidad que históricamente haya realizado estas actividades en dicho material.

En definitiva, esta DTSP considera razonable que el arrendador sea el responsable de contratar a la EEM para el mantenimiento integral sus locomotoras, por los argumentos señalados en el epígrafe anterior. Sin embargo, **RENFE Alquiler no ha justificado las razones por las que esta entidad deba ser necesariamente RENFE Mantenimiento**. La **vinculación accionarial** de RENFE Alquiler y RENFE Mantenimiento **limita la transparencia** en las condiciones de mantenimiento, **y los beneficios** que podrían derivarse de **una contratación competitiva del mantenimiento**, mediante una negociación con todos los agentes del mercado. De acuerdo con la tabla 1, incluso considerando las máquinas que tiene alquiladas y no la totalidad de las que tiene en propiedad, RENFE Alquiler sería uno de los principales clientes de mantenimiento en el mercado español.

De hecho, si bien limitadas, **existen alternativas al mantenimiento por parte de RENFE Mantenimiento de las series con más demanda** como son las S-333, para las que **ERION** es, junto con la filial de RENFE, también una EEM habilitada, y la S-253, con **Btren**. Por el contrario, otras series más antiguas, como las S-269 o 319, no contarían con alternativas dado que RENFE Mantenimiento sería la única empresa habilitada para su mantenimiento.

Por este motivo y con el objetivo de dar certidumbre a las empresas arrendatarias de que las condiciones para el mantenimiento integral son las más competitivas, la DTSP considera que RENFE Alquiler debe agrupar por lotes su parque de locomotoras de acuerdo con las alternativas existentes en el mercado y **someter los servicios de mantenimiento de cada lote a una contratación competitiva**, de modo que en cada caso pueda escogerse la EEM más conveniente.

Sin perjuicio de lo anterior, es preciso indicar que existen casos en que **el mantenimiento de una máquina está comprometido con una EEM por un largo periodo de tiempo**, en general desde el momento de su compra. Así, por ejemplo, éste es el caso de máquinas Traxx de Bombardier que se adquirieron por RENFE Mercancías junto con un mantenimiento a largo plazo por la empresa BTren. Lógicamente, **estos casos quedan al margen de lo anteriormente indicado por existir un compromiso previo con un mantenedor**, razón que justifica su vinculación también en un eventual contrato de arrendamiento posterior.

De conformidad con lo anterior, **en el plazo de dos meses**, RENFE Alquiler deberá realizar una propuesta a la CNMC en relación con el material susceptible a ser mantenido por una EEM alternativa a RENFE Mantenimiento así como el plazo en el que la someterá a licitación.

IV.2.3. Prestación de los servicios de mantenimiento por RENFE Mantenimiento

Como se ha dicho en el punto anterior, RENFE Mantenimiento es la EEM actualmente por RENFE Alquiler para el conjunto de su parque de material tractor. Esta empresa es una sociedad del Grupo RENFE, constituida en diciembre de 2013, que tiene por objeto social la prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Por lo que respecta a las actividades de mantenimiento, **RENFE Mantenimiento se encarga en la actualidad de mantener gran parte del parque de RENFE Mercancías y de RENFE Viajeros**, a lo que es preciso añadir, como se ha indicado en el epígrafe anterior, la prestación en la actualidad de todos **los servicios de mantenimiento integral de las locomotoras arrendadas por RENFE Alquiler a los diferentes operadores ferroviarios**. De este modo, RENFE Mantenimiento es responsable de ejecutar actividades de mantenimiento en locomotoras explotadas, tanto por RENFE Mercancías, como por sus competidores en este mercado.

De nuevo, los **vínculos accionariales** entre las diferentes empresas del Grupo RENFE crean **incentivos a RENFE Mantenimiento a priorizar las operaciones que ejecuta para el operador ferroviario de su grupo** en comparación con el resto de operadores. Con el fin de evitar esta posibilidad, la Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 38/2015 establece que *“Renfe Fabricación y Mantenimiento, S. A. prestará asimismo los servicios de forma transparente, objetiva y no discriminatoria”*.

En el contexto de este procedimiento y para aquellos servicios que, de conformidad con lo señalado en el apartado anterior, RENFE Mantenimiento sea la EEM, cabe verificar el cumplimiento estricto de lo señalado en la citada Disposición Adicional Decimosexta mediante la imposición de determinadas obligaciones de transparencia. Así, **RENFE Mantenimiento deberá definir y publicar periódicamente indicadores** (Key Performance Indicators – KPIs – en terminología anglosajona), **que caractericen los aspectos más destacados de la actividad del mantenimiento** de locomotoras realizada por esta sociedad, como pudiera ser el plazo (o estadía), el precio, los índices de fiabilidad o de disponibilidad, las penalizaciones, etc.

A este respecto, esta DTSP considera que **RENFE Mantenimiento deberá realizar una propuesta de KPIs, junto con los valores resultantes para el ejercicio 2016, y remitirlos a la CNMC en un plazo de mes** desde la aprobación de la presente Resolución. Los indicadores anteriores deberán elaborarse para **cada empresa alternativa individualmente** así como para las labores de mantenimiento que se realicen para RENFE Mercancías.

Asimismo, y con el fin de efectuar un seguimiento señalado anteriormente, RENFE Mantenimiento deberá **publicar los KPIs agregados trimestralmente** enviando, asimismo, **la información desagregada por empresa a la CNMC**.

IV.3. Sobre el índice de disponibilidad y fiabilidad

Los índices de disponibilidad y fiabilidad permiten conocer aproximadamente los días con los que el explotador puede, *a priori*, contar con la locomotora o los kilómetros que previsiblemente recorrerá sin sufrir una incidencia. Estos índices resultan esenciales para el cliente final del transporte de mercancías.

IV.3.1. Índice de disponibilidad

El **índice de disponibilidad** se define, para cada máquina y periodo, como el cociente, expresado en tanto por ciento, entre la suma de días de dicho periodo en que cada una de las locomotoras ha estado disponible y la suma de días totales. A estos efectos, se computan como días no disponibles aquéllos en los que las locomotoras están sometidas a una intervención de mantenimiento preventivo^{8,9}, cuyas estadías se detallan en los contratos de arrendamiento, así

⁸ En el caso de las locomotoras **[CONFIDENCIAL]** no computan como no disponibles las locomotoras paralizadas por las operaciones de mantenimiento **[CONFIDENCIAL]** La realización de estas operaciones de mantenimiento suspenderá la obligación del pago de la renta por el arrendatario.

⁹ Para las locomotoras de la serie **[CONFIDENCIAL]** tampoco computan como no disponibles las locomotoras paralizadas por las operaciones de mantenimiento **[CONFIDENCIAL]**

como una serie de causas adicionales que se describen y que, en todo caso, son responsabilidad del arrendador.

El índice de disponibilidad ofrecido por RENFE Alquiler en los contratos de arrendamiento suscritos se indica en la tabla siguiente.

Tabla 11. Índice de disponibilidad anual de las locomotoras arrendadas por RENFE Alquiler
[CONFIDENCIAL]

Fuente. Renfe Alquiler.

A juicio de la DTSP, el **cálculo de este índice en las condiciones descritas anteriormente puede suponer estadías demasiado elevadas** para determinadas actuaciones dado que éstas deben venir condicionadas por los días destinados al mantenimiento preventivo, los cuales dependen del plan de mantenimiento correspondiente de cada locomotora. De este modo, por ejemplo, no es igual que la actuación de mantenimiento más prolongada prevista a lo largo del año para una locomotora S-333 sea una de nivel 2, que se realiza de media cada **[CONFIDENCIAL]** km y que precisa una estadía de **[CONFIDENCIAL]** días laborables, o que sea una de nivel 4, que se realiza cada **[CONFIDENCIAL]** km u **[CONFIDENCIAL]** años y que requiere de **[CONFIDENCIAL]** días laborables.

Por otra parte, los plazos anteriores permitirían encubrir una situación discriminatoria por parte de RENFE Mantenimiento, en caso que utilice los umbrales máximos anteriores incluso para revisiones menores.

En este sentido se valora positivamente que RENFE haya dejado **el mantenimiento preventivo fuera del cálculo del índice de disponibilidad** en los contratos de alquiler suscritos referentes a las locomotoras **[CONFIDENCIAL]**. Esta diversidad de situaciones puede derivar de los diferentes momentos en los que se suscribieron los contratos si bien, **RENFE Alquiler debería homogeneizarlos en la línea anterior**. En cualquier caso, esta medida debería ir acompañada de un **aumento sensible del índice de disponibilidad ofrecido**.

Por otra parte, la penalización que debe abonar RENFE Alquiler al arrendatario en caso de incumplimiento del índice de disponibilidad garantizado por causas que le sean imputables es de **[CONFIDENCIAL]** veces la renta diaria de la locomotora. A estos efectos, **la renta diaria solo incluye la cuota fija y no la**

Asimismo, durante estas operaciones se suspende el pago de la renta. Sin embargo, en este caso el índice de disponibilidad sigue siendo el mismo que se ofrece en toda la serie.

variable que deriva, a su vez, de los costes de mantenimiento que factura RENFE Mantenimiento a RENFE Alquiler.

Considerando, a efectos ilustrativos, una máquina de la S-333, su alquiler asciende a unos **[CONFIDENCIAL]** euros al mes de cuota fija, esto es, **[CONFIDENCIAL]** euros/día. De esta forma, la penalización para RENFE Alquiler, en caso de incumplimiento de los índices de fiabilidad, sería de **[CONFIDENCIAL]** euros/día. Por su parte, como se expuso anteriormente, los operadores alternativos tienen un ingreso anual por locomotora medio de 1,28 millones de euros, es decir 3.507 euros/día.

Por su parte, el contrato entre RENFE Alquiler y RENFE Mantenimiento establece las cantidades que este último deberá abonar al arrendador en caso de incumplimiento del índice de disponibilidad. Así, para el caso de las locomotoras de la S-333 se establecen **[CONFIDENCIAL]** euros por día y locomotora, cantidad más de tres veces inferior a la penalización que asumiría RENFE Alquiler frente al arrendatario¹⁰.

En el epígrafe anterior se señalado el conflicto de intereses de RENFE Mantenimiento, que debe mantener tanto las locomotoras de las empresas ferroviarias arrendadas como las de otras empresas de su grupo (RENFE Mercancías). A juicio de la DTSP, el actual diseño de las penalizaciones no da los incentivos correctos a RENFE Mantenimiento para cumplir sus compromisos y genera una importante incertidumbre para el arrendatario, dado que tan solo **una pequeña parte de las consecuencias económicas derivadas de una falta de disponibilidad del material son finalmente asumidas por el mantenedor.**

Por tanto, la DTSP considera que, para equilibrar los incentivos de RENFE Mantenimiento y en línea con las obligaciones anteriores de transparencia, **deberían incrementarse las penalizaciones por incumplimiento de los índices de disponibilidad.**

Finalmente, cabe valorar positivamente la modificación introducida por RENFE Mantenimiento en los últimos contratos en relación con el plazo para el cálculo y liquidación de esta penalización. Efectivamente, en los contratos iniciales éste se preveía a su finalización mientras que algunos de ellos han sido modificados para que el cálculo se realice cada **[CONFIDENCIAL]**. Sin embargo, la DTSP considera insuficiente esta mejora si se tiene en cuenta que en el acuerdo entre RENFE Alquiler y RENFE Mantenimiento, dicha liquidación se establece con carácter **[CONFIDENCIAL]**

¹⁰ En locomotoras de la S-253 es aproximadamente la mitad, en las de la S-319 es casi seis veces menor y en las S-269 es unas tres veces menor.

Evidentemente, el seguimiento mensual entre la EEM y el arrendador permite un control muy frecuente de este índice que, sin embargo, no es trasladado de idéntica forma al arrendatario, teniendo este último solo una garantía al finalizar el periodo del alquiler, que en su caso pudiera ser de varios años.

En definitiva, la DTSP considera, en relación con las **condiciones de disponibilidad** fijadas en los contratos de arrendamiento que:

- Debe valorarse positivamente la iniciativa de RENFE Alquiler para que ciertas operaciones del mantenimiento preventivo no computen para el cálculo del índice de disponibilidad, si bien debería ajustarse al alza para recoger este aspecto, involucrando en todo caso a la EEM.
- Las penalizaciones establecidas a RENFE Mantenimiento en caso de incumplimiento de los índices de disponibilidad no dan los incentivos adecuados a la EEM, generando incertidumbre a los arrendatarios por lo que deberían incrementarse para evitar, junto con las medidas de transparencia establecidas en el epígrafe anterior, un trato no discriminatorio en las acciones de mantenimiento realizadas a empresas competidoras de RENFE Mercancías.
- Si bien se valoran positivamente los cambios introducidos por RENFE Alquiler en relación con la forma de cálculo y liquidación de estas penalizaciones, se debería trasladar al arrendatario la misma forma de cálculo establecida entre arrendador y mantenedor, esto es, **[CONFIDENCIAL]**

Finalmente señalar que actualmente coexisten diferentes formas contractuales en los aspectos anteriores por lo que se insta a RENFE Alquiler a **subsana estos aspectos en los próximos contratos de arrendamiento que formalicen y a su modificación en los contratos vigentes en un plazo de 6 meses** desde la aprobación de la presente Resolución.

Asimismo se insta a RENFE Alquiler y a RENFE Mantenimiento a **modificar el contrato que rige la prestación del servicio de mantenimiento** para el material arrendado, con el fin de subsanar los aspectos anteriores relativos al ajuste del índice de disponibilidad y las penalizaciones establecidas al mantenedor, **en un plazo de 6 meses** desde la aprobación de la presente Resolución.

IV.3.2. Índice de Fiabilidad

El **índice de fiabilidad** controla el tiempo de indisponibilidad de las locomotoras pero, al contrario que en el caso anterior, por factores no previstos, esto es, ajenos al plan de mantenimiento. De esta forma, su cálculo

es el cociente entre el número de kilómetros recorridos y las incidencias acontecidas en un periodo de tiempo considerado, que provoquen la paralización de la circulación por causas técnicas de la locomotora imputables al arrendador.

Para cada contrato y según el tipo de máquina, el arrendador se compromete a unos índices de fiabilidad que reproducen, a su vez, los comprometidos por EEM (RENFE Mantenimiento), según se indican en la siguiente tabla.

Tabla 12. Índice de fiabilidad de las locomotoras arrendadas por RENFE Alquiler
[CONFIDENCIAL]

Fuente. RENFE Alquiler.

De forma preliminar al análisis de estos índices, cabe señalar que, además de por otros factores, como las condiciones económicas, que serán objeto de análisis posteriormente, los índices de fiabilidad ofrecidos justifican, en parte, la buena acogida de las máquinas S-333, frente a las de las series S-269 y S-319. En este sentido, cualquier esfuerzo por parte de RENFE Alquiler en **mejorar los índices de fiabilidad facilitará el arrendamiento de las máquinas de mayor antigüedad**, al dar más confianza a las empresas ferroviarias en relación con su capacidad de hacer frente a los tráficos comprometidos.

En relación con estos índices propiamente, sorprende, en primer lugar, que no sean de aplicación a las locomotoras de la serie S-253, sin existir justificación aparente de tal exclusión. Asimismo el contrato de arrendamiento establece penalizaciones de **[CONFIDENCIAL]** euros por cada incidencia que impida alcanzar el coeficiente comprometido, trasladando el compromiso entre arrendador y mantenedor.

Como en el caso anterior, los contratos de arrendamiento establecen en general que **el cálculo y liquidación de esta penalización se efectuará a la finalización del contrato**. Como en el caso anterior, la DTSP valora positivamente que en alguno de los contratos analizados esta liquidación se realice con el mismo horizonte temporal que el previsto entre RENFE Alquiler y RENFE Mantenimiento, esto es, **[CONFIDENCIAL]** Como se ha dicho, la liquidación al final del contrato resulta excesiva en algunos casos en los que la duración del contrato puede alcanzar los cuatro años.

En definitiva, esta DTSP considera que el Grupo RENFE (en particular RENFE Alquiler y RENFE Mantenimiento) debe considerar, en relación con el índice de fiabilidad, la **inclusión de este índice en el caso de las locomotoras la serie S-253**, de modo análogo al resto de locomotoras para las cuáles ya ha suscrito contratos de alquiler con terceros. Por ello, se insta a RENFE Alquiler a **subsanan este aspecto junto con el indicado anteriormente, relativo al**

plazo para el cálculo y liquidación de la penalización, en los próximos contratos de arrendamiento que formalicen y a su modificación en los contratos vigentes en un plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Resolución.

Asimismo se insta a RENFE Alquiler y a RENFE Mantenimiento a **modificar el contrato que rige la prestación del servicio de mantenimiento** para el material arrendado, con el fin de hacer extensivo el índice de fiabilidad para las locomotoras S-253, **en un plazo de 6 meses** desde la aprobación de la presente Resolución.

IV.4. Precio del alquiler

Como se ha comentado anteriormente, en los contratos de arrendamiento suscritos hasta el momento por RENFE Alquiler con terceros, la renta mensual se compone de una Cuota Fija y una Cuota Variable:

- La cuota fija: es un importe por periodo de tiempo, normalmente el mes.
- La cuota variable: es un importe en función de los kilómetros recorridos.

Tanto la cuota fija como la variable dependen de la serie de locomotora, siendo idénticas para todas las locomotoras de una misma serie. En cuanto al cálculo de la Cuota Fija, cada serie tiene un valor de referencia fijado en función de sus características técnicas, que para el caso de un alquiler de plazo un año son:

Tabla 6. Precio del alquiler: Cuota Fija y Variable
[CONFIDENCIAL]

Fuente: RENFE Alquiler.

En cada contrato de arrendamiento se determina la cuota fija en función del número de vehículos arrendados y del plazo por el que se alquilan. Así, el importe disminuye a medida que se incrementa el número de locomotoras arrendadas y/o el plazo. **RENFE Alquiler aplica los mismos precios a todas las empresas ferroviarias considerando los elementos anteriores.**

Por su parte, y como se ha comentado anteriormente, la cuota variable, establecida en términos de kilómetros realizados y tipo de locomotora, no varía en función del plazo y del número de locomotoras. Su valor obedece exclusivamente a los costes variables de mantenimiento que, a su vez, soporta RENFE Alquiler en virtud del contrato de mantenimiento con RENFE Mantenimiento.

IV.4.1. *Determinación del precio del alquiler*

Como en el caso del mantenimiento, las condiciones económicas del alquiler suponen una parte sustancial de los costes del material rodante por lo que la forma en cómo se determinan así como su nivel pueden limitar el acceso efectivo de las empresas ferroviarias a estos activos. De esta forma, la DTSP ha analizado su razonabilidad a la vista de las condiciones del mercado de alquiler de locomotoras en España así como en relación con los costes subyacentes de adquisición.

A. Máquinas de la serie 333

Como se ha detallado en el apartado II.3 anterior, en el año 2015 existían cinco empresas ferroviarias que tenían contratada alguna locomotora en alquiler con Alpha Trains. En la tabla siguiente se indican las empresas, el número de locomotoras alquiladas y el coste anual del alquiler durante ese año, siendo en todos los casos máquinas Euro 4000 (serie S-335).

Como conclusión se puede indicar que un precio habitual del alquiler para estas locomotoras es de unos **[CONFIDENCIAL]** euros anuales, excluyendo su mantenimiento.

**Tabla 7 Precio de alquiler anual Alpha Trains (excluyendo mantenimiento).
Locomotoras S-335.
Año 2015
[CONFIDENCIAL]**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados por las empresas ferroviarias.

Por otra parte, se han considerado las locomotoras de la serie S-333 alquilada por Renfe Alquiler que, si bien no son análogas a las de la serie S-335 de Alpha Trains, suponen una señal sobre el precio de mercado de estos activos. En este caso, la valoración del mantenimiento incluido en los contratos de arrendamiento asciende a **[CONFIDENCIAL]** euros/km recorrido para este tipo de máquinas. De este modo es posible obtener el coste estricto del alquiler, que resulta ser el indicado en la siguiente tabla con carácter anual:

**Tabla 8. Precio contratos anual Renfe Alquiler (excluyendo
mantenimiento). Locomotoras S-333.
[CONFIDENCIAL]**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados por Renfe Alquiler.

De esta forma, el coste medio de alquiler fijado por RENFE Alquiler asciende a unos **[CONFIDENCIAL]** €/año aproximadamente que resulta, como se ha visto, ligeramente más económico que el precio del alquiler de las máquinas de Alpha Trains. Sin embargo hay que tener en cuenta que las máquinas de Alpha Trains son más modernas y potentes, por lo que es razonable que su precio

sea mayor. En cualquier caso puede concluirse que **el precio fijado por RENFE Alquiler resulta coherente con los precios observados en el mercado**, para este tipo de máquinas.

B. Máquinas de las series 269 y 319

Además de las máquinas más potentes y modernas, RENFE Alquiler también cuenta con máquinas que, como se describe en el anexo del presente informe, son más antiguas y cuya fiabilidad, como también se ha señalado, es muy limitada. Dichas máquinas están, además, muy amortizadas como lo muestra la tasación realizada en el momento de su transferencia desde RENFE Operadora que se presenta en la tabla siguiente. Así, las máquinas de las series 269 y 319 contaban ya con un valor bastante bajo en el momento de su adquisición por RENFE Alquiler el 1 de mayo de 2014 en comparación con las S-333.

**Tabla 9. Valoración del parque de locomotoras de Renfe Alquiler
efectuado por RENFE el 1/5/2014**
[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados por Renfe Alquiler.

Paradójicamente, a pesar de los valores anteriores, el precio de alquiler fijado (mantenimiento excluido) en los contratos firmados para este material resulta relativamente alto, como puede verse en la tabla siguiente:

**Tabla 10. Valoración del material alquilado del primer lote en comparación
con el precio del alquiler (mantenimiento excluido)**
[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados por RENFE Alquiler.

Estas condiciones, junto con las ya citadas relativas a su fiabilidad, explican porque RENFE Alquiler, de todo el parque inicialmente adquirido, habría conseguido alquilar únicamente 2 máquinas de la serie 269 de las 37 que posee y 1 de las 4 de la serie 319 mientras que, como se ha dicho, las 8 máquinas de la serie 333 con que cuenta han sido alquiladas.

Con posterioridad, según se indicó en el apartado III.1, RENFE Alquiler adquirió en 2016 dos locomotoras adicionales de la serie S-269, que fueron alquiladas sucesivamente [CONFIDENCIAL]. Estas dos locomotoras tenían una valoración en el momento de su adquisición por RENFE Alquiler de [CONFIDENCIAL], respectivamente, estando sus precios de arrendamiento aproximadamente en los valores indicados con anterioridad.

De esta forma, en relación con el material propiedad de RENFE Alquiler que no afronta competencia por parte de otras empresas de alquiler, como en el caso del material más antiguo, la DTSP considera que los **precios para estas**

locomotoras fijados por RENFE Alquiler no son objetivos dada la desproporción existente con su valor residual.

Además hay que recordar que estas máquinas fueron objeto de arrendamiento de forma transitoria **por parte de RENFE Mercancías con unos precios mucho menores**. Al objeto de evitar situaciones discriminatorias, debe concluirse que **la referencia de precio máximo para este material rodante debe ser el precio de alquiler indicado en la tabla siguiente** (mantenimiento excluido), que coincide con el fijado en el contrato entre RENFE Alquiler y RENFE Mercancías:

**Tabla 11. Precio mensual del alquiler por locomotora propuesto por la CNMC (mantenimiento excluido)
[CONFIDENCIAL]**

Por todo lo anterior, **la DTSP considera que RENFE Alquiler deberá modificar sus precios de alquiler del material rodante de conformidad con la tabla anterior en el plazo de dos meses**, incluyendo en su caso los contratos ya suscritos y que afecten a este material. Sin perjuicio de lo anterior, cabe recordar que los precios anteriores son de referencia si bien RENFE Alquiler puede aplicar descuentos con carácter general y, en particular, para bonificar el alquiler de varias máquinas o largos plazos. En este sentido, **RENFE Alquiler debería considerar la aplicación de estos descuentos para fomentar el alquiler de este tipo de locomotoras** dado que cuenta con margen para ello a la vista de su valor residual.

IV.4.2. Sobre la posible discriminación en el precio del alquiler fijado por RENFE Alquiler

En 2014 y 2015, RENFE Alquiler suscribió contratos de alquiler de material con RENFE Mercancías con el fin de regularizar la situación de las máquinas que eran ya de su propiedad pero que seguían siendo utilizadas por RENFE Mercancías. Resulta llamativo, en primer lugar, que los contratos se celebraran al final de cada año y no previamente al arrendamiento, como es la práctica generalizada y, en particular, la aplicada para el resto de empresas ferroviarias.

Como se ha señalado anteriormente, dada la importancia del acceso al material rodante en la prestación de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, resulta esencial para garantizar un mercado competitivo que las empresas ferroviarias puedan acceder al mismo en las mismas condiciones que RENFE Mercancías, el operador histórico y principal competidor en el mercado. Por este motivo, es necesario analizar si ha existido discriminación en la aplicación del precio de alquiler de las máquinas a las empresas alternativas en comparación con RENFE Mercancías.

En el epígrafe anterior ya se ha señalado que, para las máquinas más obsoletas, los precios del acuerdo entre RENFE Alquiler y RENFE Mercancías eran sensiblemente menores a los vigentes para el resto de empresas ferroviarias. Por ello, **la DTSP considera necesario el cambio del precio del arrendamiento en este sentido.**

Por su parte, los contratos celebrados entre RENFE Alquiler y los operadores alternativos presentan los precios señalados en la tabla siguiente, descontando ya la parte correspondiente del mantenimiento para que puedan ser homogéneamente comparados.

Tabla 12. Precio mensual del alquiler de Renfe Alquiler a los operadores privados (excluyendo el mantenimiento) de las locomotoras de la serie S-333
[CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por RENFE Alquiler.

Como se ha dicho, las 8 máquinas S-333 con que contaba RENFE Alquiler en el momento de su constitución, fueron utilizadas transitoriamente por RENFE Mercancías en régimen de alquiler, hasta que fueron finalmente alquiladas a los operadores alternativos. El precio de alquiler establecido entre RENFE Alquiler y RENFE Mercancías ascendió a **[CONFIDENCIAL]** euros/mes, que contrasta con una horquilla de entre **[CONFIDENCIAL]** euros/mes para los alternativos. Esta diferencia a favor de RENFE Mercancías pudiera justificarse en los casos en que tenía las 8 máquinas en alquiler, pero no así entre diciembre de 2014 y marzo de 2015, cuando tan solo contaba con una máquina alquilada.

Por otra parte, en relación con el material traspasado a RENFE Alquiler en noviembre de 2016, y de conformidad con los compromisos señalados anteriormente en el marco del expediente S/DC/0511/14, hay dos máquinas S-333 que, previamente a su alquiler a operadores alternativos, fueron arrendadas inicialmente a RENFE Mercancías¹¹. Estas dos máquinas están alquiladas por un plazo inicial de **[CONFIDENCIAL]** y por una cuota por locomotora fija mensual de **[CONFIDENCIAL]** euros y variable de entre **[CONFIDENCIAL]** euros/km según fechas de forma que, si se excluye el mantenimiento, la cuota mensual ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros/mes, según se expuso en la tabla anterior, **siendo por tanto las mismas condiciones a las ofrecidas a los operadores alternativos.**

¹¹ De acuerdo con la información remitida por RENFE Alquiler, **[CONFIDENCIAL]**.

Finalmente, entre el material traspasado en noviembre de 2016 también se incluían cuatro locomotoras eléctricas de la serie S-253, dos de las cuales han sido alquiladas a un operador alternativo y las otras a RENFE Mercancías, con carácter previo a su puesta a disposición de terceros. En la tabla siguiente se muestra la comparativa de las características principales de los contratos suscritos, pudiéndose comprobar como la única variación existente se debe a diferencias en el precio de la cuota fija mensual derivada de los diferencias en el plazo del alquiler.

Tabla 13. Contratos de alquiler suscritos por RENFE Alquiler para las locomotoras de la serie S-253
[CONFIDENCIAL]

Fuente. RENFE Alquiler.

Por otra parte, la información de la tabla 12 anterior también permite sacar conclusiones sobre diferencias entre empresas en el precio del alquiler, dejando al margen a RENFE Mercancías. A este respecto, se observa que con independencia de la empresa arrendataria, un mayor número de locomotoras alquiladas y un mayor plazo del arrendamiento suponen una disminución del precio del alquiler.

En definitiva, del análisis anterior cabe concluir que las diferencias en el precio del arrendamiento entre los diferentes arrendatarios, incluyendo RENFE Mercancías, se basa en diferencias en el plazo y número de máquinas alquiladas, salvo en el precio del alquiler entre diciembre de 2014 y marzo de 2015 por la locomotora de la serie 333 alquilada a RENFE Mercancías. Esta situación habría cesado ya, y el precio fijado, como se ha comentado anteriormente para el material más moderno es coherente con el fijado por otras empresas de alquiler. Por tanto, cabe concluir que **las condiciones económicas ofrecidas por RENFE Alquiler para el arrendamiento sus locomotoras son, a juicio de la DTSP, iguales con independencia de la empresa ferroviaria que lo haya solicitado.**

IV.5. Penalizaciones

El contrato de arrendamiento diseñado por RENFE Alquiler establece los supuestos en que se generan las penalizaciones que deben abonar el arrendador y el arrendatario respectivamente.

El arrendador únicamente debe abonar penalizaciones en el supuesto de incumplimiento de las garantías de disponibilidad y fiabilidad, así como en el caso de retraso en la entrega de la máquina. Por el contrario el arrendatario debe abonar penalizaciones en caso de retraso en la entrega de la documentación previa, en caso de retraso en la devolución de la máquina y en caso de resolución anticipada del contrato por el arrendatario sin causa justificada o por el arrendador debido al incumplimiento del arrendatario.

En relación con los supuestos planteados, se observa como el arrendatario tiene una penalización por resolución anticipada sin causa justificada o por su incumplimiento, mientras que no se contempla una penalización al arrendador en el caso de resolución anticipada por culpa o incumplimiento de este. Así, el contrato dispone que en caso de resolución anticipada del contrato por el arrendatario sin causa justificada, o por el arrendador debido al incumplimiento del arrendatario, éste deberá abonar al arrendador entre el **[CONFIDENCIAL]** a abonar durante toda la vigencia del contrato.

A juicio de la DTSP, **sería necesario incluir una penalización en caso de resolución anticipada del contrato por parte del arrendador sin causa justificada o incumplimiento de este**, de modo que se establezca una simetría en las penalizaciones que puedan corresponder a arrendador y arrendatario.

Por otra parte, también se aprecia un desequilibrio en la cantidades máximas en que pueden incurrir las partes del contrato por concepto de penalización, excepto en los supuestos de retraso por entrega de documentación o devolución por parte del arrendatario y de entrega de la máquina por parte del arrendador, en que las penalizaciones son simétricas al establecer una cantidad idéntica por cada semana o fracción de semana de retraso.

Así la penalización impuesta al arrendador por incumplir las garantías de disponibilidad y fiabilidad de las máquinas es **[CONFIDENCIAL]**. Es decir, las penalizaciones al arrendatario se refieren a un porcentaje de la cuota fija, mientras que las del arrendador se establecen en un porcentaje de la cuota variable, la cual será menor a su vez si el arrendatario no puede circular por haber incumplido el arrendador los índices de fiabilidad o disponibilidad.

De este modo, a título de ejemplo se supone una locomotora S-333, que realiza 150.000 km/año, con una cuota fija de 20.000 euros/mes y variable de 1,21 euros/km, cuyo contrato se resuelve con una anticipación de un año. En este caso la penalización (por resolución anticipada o incumplimiento) para el arrendatario oscilará de **[CONFIDENCIAL]** euros, mientras que para el arrendador tan solo sería de **[CONFIDENCIAL]** euros y solo operaría en caso de incumplimiento de los índices de fiabilidad o disponibilidad.

Como puede verse, existe una clara asimetría en las cantidades que en concepto de penalización pudieran llegar a incurrir ambas partes del contrato, de modo asimétrico y claramente beneficioso para el arrendador.

En definitiva, a juicio de la DTSP, se debe incluir **una penalización al arrendador por resolución anticipada del contrato, del mismo modo que ya se prevé para el arrendatario**. Asimismo, el importe de las penalizaciones

totales en que incurren las dos partes debe corregirse para no incurrir en las asimetrías detectadas.

IV.6. Seguro de daños para la locomotora

Para suscribir un contrato de arrendamiento, RENFE Alquiler obliga a la empresa ferroviaria a contratar un seguro a todo riesgo que cubra los daños en el material. El importe por el que deberá asegurarse el material arrendado depende de la serie de la locomotora. A juicio de la DTSP, **el importe determinado por RENFE Alquiler es muy elevado en comparación con la valoración de las mismas**, efectuada por la propia RENFE Operadora en el momento de su traspaso a RENFE Alquiler, según se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 14. Valoración media de locomotoras e importe del seguro en el contrato de arrendamiento a operadores alternativos. Primer lote.
[CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por RENFE Alquiler.

De modo análogo, en la tabla siguiente se recoge el caso de las locomotoras alquiladas por RENFE Alquiler de su lote recibido en 2016 a los operadores alternativos.

Tabla 15. Valoración media de locomotoras e importe del seguro en el contrato de arrendamiento a operadores alternativos del nuevo material transferido a RENFE Alquiler.
[CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos suministrados por Renfe Alquiler.

Por otra parte, en el caso de los contratos de alquiler suscritos entre RENFE Alquiler y RENFE Mercancías no se exige la contratación por parte del arrendatario de dicho seguro a todo riesgo.

Por ello, la DTSP considera necesario que a todas las empresas que suscriban contratos de arrendamiento con RENFE Alquiler se les deba exigir **condiciones análogas en cuanto a la necesidad de suscripción de seguros, incluido por tanto RENFE Mercancías**, y que los **importes** de estos **deben ajustarse al valor de los bienes asegurados**.

V. CONCLUSIONES Y MEDIDAS A ADOPTAR

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la DTSP concluye, en relación con las condiciones de acceso al material rodante (locomotoras) por parte de las empresas ferroviarias entrantes lo siguiente:

- 1) El aumento de cuota de mercado de los operadores ferroviarios de mercancías, el alto grado de utilización de sus locomotoras, la dificultad de adquisición de nuevo material, las singularidades técnicas de la red ferroviaria española, así como el exceso del material rodante de RENFE Mercancías, hace que **resulte esencial para el funcionamiento del transporte de mercancías por ferrocarril el alquiler de locomotoras a los operadores ferroviarios alternativos**, a través de su sociedad RENFE Alquiler así como las previsiones contenidas al respecto en la disposición adicional decimosexta de la Ley 38/2015. Sin embargo, en aras a un mejor desarrollo del mismo se considera necesario **adoptar medidas adicionales para salvaguardar la pluralidad de la oferta**.
- 2) En la actualidad, los operadores alternativos realizan por cada locomotora que poseen aproximadamente el doble de kilómetros, mueven el doble de toneladas netas e ingresan casi el doble que el operador histórico.

Esta utilización del material rodante por parte de los operadores alternativos resulta bastante intensa, por lo que es muy difícil que puedan incrementar su producción sin el acceso a nuevas locomotoras, siendo esta una de las causas por las que su actividad, tras años anteriores de un fuerte crecimiento, se ha visto estancada por primera vez en 2016.

Por su parte, el operador histórico RENFE Mercancías cuenta con material tractor infrautilizado, más aún debido a la política de abandono de tráficos acometida por la compañía en el año 2015 y, muy especialmente, en 2016.

- 3) RENFE Alquiler ha adquirido su parque de locomotoras en dos fases: la primera, en el año 2014, con el material aportado por RENFE Operadora con motivo de la constitución de RENFE Alquiler y, la segunda, en 2016, tras la compra de máquinas a RENFE Mercancías como consecuencia del expediente S/DC/0511/14.

El parque de locomotoras de RENFE Alquiler está compuesto por material moderno y competitivo, que ha tenido aceptación por los operadores alternativos (son las 16 máquinas de las series 333 y 253) y actualmente se encuentra arrendado casi en su totalidad, y por locomotoras más antiguas, que han tenido una mínima repercusión en el mercado (se trata de las 55 locomotoras de las series 269, 319, 1.500 y 1.600).

- 4) **RENFE Mercancías no cuenta con incentivos para el traspaso de material a RENFE Alquiler para su puesta a disposición de las**

empresas ferroviarias alternativas, dado que mantuvo su parque de material rodante congelado desde la creación de dicha entidad hasta finales de 2016 cuando, en el marco del expediente sancionador anteriormente referido, optó por traspasar máquinas adicionales.

La DTSP considera que para asegurar una asignación de recursos adecuada y que los activos se utilicen de una forma eficiente cabe **requerir a RENFE Mercancías** que evalúe anualmente la **utilización efectiva de su material** rodante de tracción, en particular, el de las series más modernas y competitivas (series 333 y 253), **identificando aquel material ocioso** que, derivado de la evolución del mercado, no cuenta con un aprovechamiento adecuado. Igualmente, **RENFE Alquiler deberá analizar la actividad contractual efectuada y estudiar la demanda potencial** para el arrendamiento de material rodante. Ambos análisis **deberán ser remitidos a la CNMC durante el mes de enero de cada año** así como las actuaciones propuestas por cada empresa con el objetivo último de, dada la disponibilidad efectiva, satisfacer en la medida de lo posible la demanda potencial identificada en el mercado de alquiler.

- 5) En relación con las actuaciones de mantenimiento, esta DTSP comparte con RENFE Alquiler el criterio de que el **arrendador sea el responsable de la contratación de las operaciones de mantenimiento** sobre las locomotoras, para lo cual debe suscribir el correspondiente contrato integral con una EEM.

Sin embargo, **no está justificado que el mantenimiento deba ser realizado obligatoriamente por RENFE Mantenimiento**, como actualmente sucede en todos los contratos de arrendamiento suscritos por RENFE Alquiler, dado que el requisito que posibilita la realización de las actividades de mantenimiento debe ser el que está contemplado en la legislación vigente, es decir, que la entidad encargada de mantenimiento cuente con la preceptiva certificación y que el centro de mantenimiento esté debidamente homologado.

Con el objetivo de dar certidumbre a las empresas arrendatarias de que las condiciones para el mantenimiento integral son las más competitivas, la DTSP considera que **RENFE Alquiler debe agrupar por lotes su parque de locomotoras de acuerdo con las alternativas existentes en el mercado y someter los servicios de mantenimiento de cada lote a una contratación competitiva**, de modo que en cada caso pueda escogerse la EEM más conveniente.

De conformidad con lo anterior, **en el plazo de dos meses**, RENFE Alquiler deberá realizar una propuesta a la CNMC en relación con el

material susceptible a ser mantenido por una EEM alternativa a RENFE Mantenimiento así como el plazo en el que la someterá a licitación.

- 6) RENFE Mantenimiento es responsable de ejecutar en la actualidad actividades de mantenimiento en locomotoras explotadas, tanto por RENFE Mercancías, como por todos sus competidores que han alquilado las máquinas a RENFE Alquiler.

De este modo, y en cumplimiento de la Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 38/2015, esta DTSP considera que RENFE Mantenimiento deberá definir y publicar periódicamente indicadores (*Key Performance Indicators* – KPIs – en terminología anglosajona), que caractericen los aspectos más destacados de la actividad del mantenimiento de locomotoras realizada por esta sociedad, como pudiera ser el plazo (o estadía), el precio, los índices de fiabilidad o de disponibilidad, las penalizaciones, etc.

A este respecto, esta DTSP considera que **RENFE Mantenimiento deberá realizar una propuesta de KPIs, junto con los valores resultantes para el ejercicio 2016, y remitirlos a la CNMC en un plazo de mes** desde la aprobación de la presente Resolución. Los indicadores anteriores deberán elaborarse para **cada empresa alternativa individualmente** así como para las **labores de mantenimiento que se realicen para RENFE Mercancías**.

Asimismo, y con el fin de efectuar un seguimiento señalado anteriormente, RENFE Mantenimiento deberá **publicar los KPIs agregados trimestralmente** enviando, asimismo, **la información desagregada por empresa a la CNMC**.

- 7) La DTSP considera, en relación con las condiciones de **disponibilidad** fijadas en los contratos de arrendamiento que:
- Debe valorarse positivamente la iniciativa de RENFE Alquiler para que ciertas **operaciones del mantenimiento preventivo no computen** para el cálculo del índice de disponibilidad, si bien debería ajustarse al alza para recoger este aspecto, involucrando en todo caso a la EEM.
 - Las **penalizaciones establecidas a RENFE Mantenimiento** en caso de incumplimiento de los índices de disponibilidad no dan los incentivos adecuados a la EEM, generando incertidumbre a los arrendatarios por lo que **deberían incrementarse** para evitar, junto con las medidas de transparencia establecidas en el epígrafe anterior, un trato no discriminatorio en las acciones de

mantenimiento realizadas a empresas competidoras de RENFE Mercancías.

- Si bien se valoran positivamente los cambios introducidos por RENFE Alquiler en relación con la forma de **cálculo y liquidación de las penalizaciones**, se estima que debe efectuarse con carácter mensual.

Finalmente señalar que actualmente coexisten diferentes formas contractuales en los aspectos anteriores por lo que se insta a RENFE Alquiler a **subsana** estos aspectos en los próximos contratos de arrendamiento que formalicen y a su modificación en los contratos vigentes en un plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Resolución.

Asimismo se insta a RENFE Alquiler y a RENFE Mantenimiento a **modificar el contrato que rige la prestación del servicio de mantenimiento** para el material arrendado, con el fin de subsanar los aspectos anteriores relativos al ajuste del índice de disponibilidad y las penalizaciones establecidas al mantenedor, **en un plazo de 6 meses** desde la aprobación de la presente Resolución.

- 8) En relación con el **índice de fiabilidad**, esta DTSP considera que el Grupo RENFE (en particular RENFE Alquiler y RENFE Mantenimiento) debe considerar, en relación con el índice de fiabilidad, la **inclusión de este índice en el caso de las locomotoras la serie S-253**, de modo análogo al resto de locomotoras para las cuáles ya ha suscrito contratos de alquiler con terceros.

Asimismo, se considera que RENFE Alquiler debe establecer en los contratos de arrendamiento de locomotoras **un plazo anual para el cálculo y liquidación de las penalidades** por incumplimiento de este índice.

A este respecto, esta DTSP insta a RENFE Alquiler a **subsana** estos dos aspectos en los próximos contratos de arrendamiento que formalicen y a su modificación en los contratos vigentes en un plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Resolución.

Asimismo se insta a RENFE Alquiler y a RENFE Mantenimiento a **modificar el contrato que rige la prestación del servicio de mantenimiento** para el material arrendado, con el fin de hacer extensivo el índice de fiabilidad para las locomotoras S-253, **en un plazo de 6 meses** desde la aprobación de la presente Resolución.

- 9) Por lo que se refiere a las **condiciones económicas**, no se han observado diferencias sustanciales en los precios del alquiler relativos al material más moderno puesto a disposición por RENFE Alquiler, donde cuenta con competencia por parte de otras empresas.

Por el contrario, las máquinas de las otras series, más antiguas, que posee RENFE Alquiler (S-269 y S-319) cuentan con un precio que no resulta objetivo sobre la base de los valores residuales calculados por RENFE Operadora en el momento de su traspaso a RENFE Alquiler. Además, resultan discriminatorios con respecto a los aplicados a RENFE Mercancías en los contratos iniciales.

En estas condiciones, la **DTSP considera necesario que RENFE Alquiler reduzca precio de los alquileres de estas máquinas** en coherencia con la escasa valoración que estos activos tienen en la actualidad así como el los importes de los contratos de alquiler suscritos entre RENFE Alquiler y RENFE Mantenimiento en 2014 y 2015, para estas mismas máquinas. Por tanto, el **precio máximo por el arrendamiento de estas locomotoras debe ser el indicado en la tabla siguiente** (mantenimiento excluido):

	269.0	269.2	269.75	319
€/mes	6.492	5.951	9.738	5.410

Como se ha indicado, es un precio de referencia máximo que puede disminuirse por RENFE Alquiler con carácter general y, en particular, para bonificar el alquiler de varias máquinas o largos plazos. En este sentido, RENFE Alquiler debería considerar la aplicación de estos descuentos para fomentar el alquiler de este tipo de locomotoras dado que cuenta con margen para ello a la vista de su valor residual.

RENFE Alquiler deberá modificar las condiciones económicas del material rodante de conformidad con la tabla anterior en el plazo de dos meses.

- 10) En materia de **penalizaciones**, y según se establece en los contratos de arrendamiento, se observa como el arrendatario tiene una por resolución anticipada sin causa justificada o por su incumplimiento, mientras que no se contempla esta penalización cuando la misma es imputable al arrendador.

A este respecto, a juicio de la DTSP, se debe incluir **una penalización al arrendador por resolución anticipada del contrato, del mismo modo que ya se prevé para el arrendatario**. Asimismo, el **importe de las penalizaciones totales en que incurren las dos partes debe**

corregirse para no incurrir en las asimetrías detectadas en el presente informe.

Por ello, esta DTSP insta a RENFE Alquiler a **subsana** estos aspectos en los próximos contratos que formalicen y a su modificación en los contratos vigentes en un plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Resolución.

- 11) Los contratos de arrendamiento de locomotoras suscritos por RENFE Alquiler exigen la **contratación por parte del arrendatario de un seguro a todo riesgo, excepto en el caso de que el mismo sea RENFE Mercancías.**

Por otra parte, el importe por el que deberá asegurarse el material arrendado depende de la serie de la locomotora, pero su importe es muy elevado en comparación con la valoración de las mismas, efectuada por el Grupo Renfe en el momento del traspaso del material, cómo se ha indicado en el punto IV.6 anterior.

Por ello, la DTSP considera necesario que a todas las empresas que suscriban contratos de arrendamiento con RENFE Alquiler se les deba exigir **condiciones análogas en cuanto a la necesidad de suscripción de seguros, incluido por tanto RENFE Mercancías,** y que los importes de estos **deben ajustarse al valor de los bienes asegurados.**

Esta DTSP insta a RENFE Alquiler a **subsana** estos aspectos en los próximos contratos que formalicen y a su modificación en los contratos vigentes en un plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Resolución.

- 12) Finalmente, y si bien es comprensible que en un primer momento, la falta de experiencia en este mercado hiciera que la actividad de RENFE Alquiler con los operadores alternativos se centrara en mantener contactos para informar del material disponible para el alquiler y de las condiciones en que se efectuaría el mismo, más de dos años después del inicio de la actividad **resulta aconsejable una mayor transparencia** en los procedimientos, material disponible, etc.

Por ello, se considera necesario que la página web de RENFE Alquiler incluya información sobre las locomotoras disponibles para su arrendamiento, el estado de las mismas y el plazo para la puesta a disposición del cliente, así como la publicación de las condiciones generales de contratación. Asimismo, se debe publicar la fórmula o las tablas que justifican el precio del alquiler en función de variables como el

tipo de máquina, el número de máquinas que se alquila, el plazo y los kilómetros efectuados; de modo que, con carácter previo, se conozca cual podría ser el mismo.

En virtud de los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos expuestos, la DTSP propondrá que, en relación con el expediente de referencia, se resuelva lo siguiente:

PRIMERO.- Instar a Renfe Mercancías, S.A. y a Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil, S.A. a remitir a la CNMC, durante el mes de enero de cada año, los informes relativos a la utilización, actividad y demanda potencial de material rodante, según se establece en la conclusión nº 4 del epígrafe V anterior.

SEGUNDO.- Instar a Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil, S.A. a someter los servicios de mantenimiento del material arrendado a una contratación competitiva para la selección de la correspondiente Entidad Encargada del Mantenimiento, según se establece en la conclusión nº 5 del epígrafe V anterior.

TERCERO.- Instar a Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. a la definición y publicación de los indicadores relativos a su actividad, en los términos indicados en la conclusión nº 6 del epígrafe V anterior.

CUARTO.- Instar a Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil, S.A. a realizar las modificaciones, en el plazo de seis meses, en los contratos de arrendamiento de locomotoras en materia de disponibilidad, fiabilidad, penalizaciones y seguro de daños, según se establece en las conclusiones nº 7, 8, 10 y 11 del epígrafe V anterior.

QUINTO.- Instar a Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. a realizar, en el plazo de seis meses, las adaptaciones en el contrato que rige la prestación del mantenimiento de las locomotoras arrendadas a los operadores alternativos en materia de disponibilidad y fiabilidad, según se establece en las conclusiones nº 7 y 8 del epígrafe V anterior.

SEXTO.- Dada la falta de objetividad y su carácter discriminatorio, se insta a Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil, S.A. a cambiar, en el plazo de dos meses, los precios del arrendamiento de las locomotoras de las series 319 y 269 según los criterios establecidos en la conclusión nº 9 del epígrafe V anterior.

SEPTIMO.- Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil, S.A. debe implementar las medidas de transparencia, según se establece en la conclusión nº 12 del epígrafe V anterior.

ANEXO. Características técnicas del parque de locomotoras

Ancho	Tipo	Serie	Unidades de la serie	Potencia (Kw)	Velocidad máx (Km/h)	Peso (ton)	Fabricante	Año fabricación	Subseries	Año	Nº unidades
Ibérico	Diesel	312	2	2940		126	NOHAB-General Motors	1977			
		317	2	1600	100	80	Vossloh	2002			
		319	23	1641	120	115	MACOSA-General Motors	1965	319.2	1985-1991	6
									319.3	1991	7
									319.4	1992	10
		333	87	2100	120	120	MACOSA-General Motors-NOHAB	1974	333.3	2002-2010	87
		335	36	3178	120	124	Vossloh	2007			
	Eléctrica	251	28	4650	100	138	CAF y MACOSA	1982			
		253	103	5600	140	87	Bombardier	2007-2010			
		269	75	3100	120	88	CAF, MELCO, WESA, GEE, ATEINSA	1973-1980	269.0	1973	28
									269.2	1980	10
									269.3	2008	6
									269.7	2009-2010	7
									269.8	2003-2004	7
									269.9	2004-2009	17
		289	9	3100	100	84	Mitsubishi, CAF, CENEMESA	1969-1972	289.1	1999-2003	9
Estandar	Diesel	319	2	1641	120	115	MACOSA-General Motors	1965	319.2	1985-1991	2
Métrico	Eléctrica	252	9	5600	200	88	SIEMENS	2011-2013			
	Diesel	315	7	956	70	58	G.E.C.O., Babcock & Wilcox	1965			
		316	16	2174	70	58	MTM, Alsthom	1982-1996			
	Dual	619	14	1550-1130	70	60	FEVE, SUNCOVE, SIEMENS	2001			