

**ACUERDO POR EL QUE SE ARCHIVA LA DENUNCIA DE LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS FERROVIARIAS PRIVADAS EN RELACIÓN CON EL ACCESO A “BASE DE MANTENIMIENTO LEÓN MOTOR” DE RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.M.E., S.A.**

**LA SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

**IP/DTSP/042/19**

**Presidenta**

D.<sup>a</sup> María Fernández Pérez

**Consejeros**

D. Benigno Valdés Díaz

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

**Secretario de la Sala**

D. Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo

En Madrid, a 10 de marzo de 2020

Vistos los documentos del periodo de información previa de referencia, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia acuerda lo siguiente.

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** El 22 de julio de 2019, la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (en adelante, AEFP) presentó un escrito en el registro electrónico de esta Comisión denunciando la negativa de acceso por parte de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A. (en adelante, RENFE Mantenimiento) y ACTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. (en adelante, ACTREN)<sup>1</sup> a la instalación de mantenimiento denominada “Base de Mantenimiento León Motor”.

A juicio de esta asociación, esta práctica supondría el incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (en adelante, RE 2017/2177).

---

<sup>1</sup> Participada en un 51% por CAF y un 49% por la E.P.E. RENFE – Operadora, según consta en su sitio web: <http://www.actren.es/#LaCompa%C3%B1a>.

**SEGUNDO.-** El 4 de septiembre de 2019, el Director de Transportes y del Sector Postal de la CNMC acordó abrir un periodo de información previa con el objeto de recabar información sobre la denuncia de la AEFP acerca del acceso a los servicios de mantenimiento prestados por ACTREN en las instalaciones de RENFE Mantenimiento en León.

En el seno de este procedimiento se han realizado requerimientos de información a la AEFP, ACTREN y a RENFE Mantenimiento, que fueron cumplimentados el 18, 13 y 25 de septiembre de 2019, respectivamente.

**TERCERO.-** Tras acceder a las alegaciones presentadas por ACTREN y RENFE Mantenimiento, la AEFP presentó alegaciones adicionales el 25 de noviembre de 2019.

**CUARTO.-** El 17 de febrero de 2020 tuvo entrada en el registro de la CNMC escrito de la AEFP aportando información sobre las solicitudes de acceso a la “Base de Mantenimiento León Motor” propiedad de RENFE Mantenimiento. El 20 de febrero de 2020, esta Asociación aportó nueva documentación relativa a la petición de acceso a la “Base de Mantenimiento León Motor”.

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

### I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

De conformidad con el artículo 11.1. de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), esta Comisión debe supervisar y controlar el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la situación de competencia en los mercados de servicios ferroviarios.

En particular, el artículo 11.3 de la LCNMC señala que sin *“perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia 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 particular respecto a lo dispuesto en los números 1.º a 9.º del apartado 1.f) del artículo 12”*.

El punto 4º del artículo 12.1.f) de la LCNMC se refiere a cualquier *“trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a las instalaciones de servicio, y en relación con los servicios que en ellas se llevan a cabo”*.

Finalmente, el artículo 43.3 de la Ley del Sector Ferroviario establece que los candidatos solicitantes de acceso a instalaciones de servicio podrán reclamar ante la CNMC, *“que examinará el caso y tomará medidas según convenga para*

*garantizar que una parte adecuada de la capacidad se concede a dicho candidato”.*

La CNMC resulta competente para pronunciarse sobre la denuncia planteada por la AEFP. Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para aprobar la presente Resolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la LCNMC.

## **II. INFORMACIÓN RECABADA EN EL SENO DEL PERIODO DE ACTUACIONES PREVIA**

### AEFP

La denuncia de la AEFP se refiere al mantenimiento de locomotoras en la “Base de Mantenimiento de León Motor”. De acuerdo con esta Asociación, en noviembre de 2011, Captrain España, S.A.U. (en adelante, CAPTRAIN) firmó con Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (en adelante, CAF) un contrato para alquilar las locomotoras BITRAC de la serie 601<sup>2</sup>. El contrato de arrendamiento incluía el servicio de mantenimiento integral (preventivo, correctivo y grandes intervenciones) prestado por ACTREN (filial de CAF, ver nota a pie 1) en la señalada instalación de RENFE Mantenimiento en León.

En diciembre de 2018, CAPTRAIN llegó a un acuerdo con CAF para que el alquiler de las locomotoras de la serie 601 se realizara a través de la empresa de leasing Beacon Rail Finance, S.A. R.L. (en adelante, BEACON), si bien el mantenimiento continuaría en las mismas condiciones, esto es, a cargo de ACTREN en los mismos talleres de León. En este acuerdo también se preveía el traspaso progresivo de las operaciones de mantenimiento a Gestión de Maquinaria Ferroviaria (GMF)<sup>3</sup>.

Según la AEFP, el 7 de febrero de 2019, RENFE Mantenimiento comunicó a ACTREN que debía abandonar la “Base de Mantenimiento de León Motor” antes del 18 de mayo. El 20 de mayo de 2019 CAPTRAIN envió una carta de respuesta a RENFE Mantenimiento solicitando el acceso a estas instalaciones que, según la AEFP fue contestada “*sin concreción*”. Como consecuencia de ello, CAPTRAIN ha debido trasladar el mantenimiento de las señaladas locomotoras

---

<sup>2</sup> El contrato inicial fue suscrito por COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.U. Esta empresa fue adquirida por TRANSPORT FERROVIAIRE HOLDINGS, S.A.S., filial al 100% del grupo SNCF, creando la señalada CAPTRAIN. Ver Resolución de 30 de agosto de 2018 de la Sala de Competencia de la CNMC (exp. C/0967/18 TFH/COMSA FERROCARRIL).  
[https://www.cnmc.es/sites/default/files/2289783\\_3.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/2289783_3.pdf)

<sup>3</sup> Fundada en 2003, Gestión de Maquinaria Ferroviaria (GMF) gestiona la adquisición, puesta en servicio, homologación, operación y mantenimiento de maquinaria ferroviaria para la construcción de infraestructura y material rodante de terceros, tanto a pie de obra como a través de una red de talleres.

BITRAC a sus talleres de Constantí, a más de 700 km de su ámbito de operaciones, con los consiguientes costes adicionales para el transporte de mercancías.

### ACTREN

En su escrito, ACTREN señala que únicamente ha mantenido relaciones contractuales para el mantenimiento de locomotoras con CAF, a través de un contrato celebrado en abril de 2012 que, además, se limitaba a *“tareas de garantía y mantenimiento de ciclo corto”*, excluyendo grandes reparaciones. Por tanto, ACTREN no habría prestado el servicio de mantenimiento a CAPTRAIN.

En relación con su actividad en la “Base de Mantenimiento de León Motor”, ACTREN señala que *“simplemente [utilizaban] una pequeña superficie de dichas instalaciones, en su condición de subcontratista de CAF, cedidas por RENFE a CAF en base a un acuerdo existente entre ambos para ello”*.

En enero de 2019, a instancias de RENFE Mantenimiento, CAF comunicó a ACTREN que en el plazo de un mes debían abandonar la “Base de Mantenimiento de León Motor”, esto es, el 18 de febrero 2019. Este plazo se amplió hasta el 18 de mayo de 2019 tras una solicitud de CAF.

### RENFE Mantenimiento

RENFE Mantenimiento señala que el 18 de febrero de 2013 suscribió un acuerdo con CAF para el acceso a la “Base de Mantenimiento de León Motor” sin que esto supusiera la transmisión de las facultades de gestión de esta instalación. Sin embargo, RENFE Mantenimiento reconoce que apreciaron que *“podría producirse una errónea interpretación de quién ostenta la condición de explotador de la instalación”* por lo que se optó por concluir esta situación y despejar las dudas potenciales sobre que sólo RENFE Mantenimiento ostentaba la condición de explotador, y adaptar su oferta de acceso y servicios al nuevo RE 2017/2177, aplicable desde el 1 de junio de 2019.

### **[CONFIDENCIAL].**

RENFE Mantenimiento también señala en su escrito que *“no ha recibido ninguna solicitud de acceso o prestación de servicios con relación a locomotoras S/601”*. En concreto, explica que la comunicación a la que hace referencia CAPTRAIN de 20 de mayo de 2019 no puede entenderse, en su opinión, como una solicitud de acceso, *“siendo únicamente una queja concerniente a relaciones entre terceros”*. A este respecto, además, anuncia que está dispuesta a considerar cualquier solicitud de acceso que realice formalmente cualquier empresa ferroviaria, conforme a lo dispuesto en la legislación vigente.

### III. VALORACIÓN DE LA DENUNCIA DE LA AEFP

La AEFP denuncia que la decisión de RENFE Mantenimiento de interrumpir los servicios de mantenimiento que venía prestando ACTREN en la “Base de Mantenimiento de León Motor” supone un incumplimiento de las obligaciones previstas en el RE 2017/2177. Esta Asociación considera que ACTREN también habría incumplido las obligaciones de transparencia impuestas en el señalado Reglamento en su calidad de explotador de la instalación.

El análisis de la denuncia de la AEFP requiere determinar los explotadores presentes en la “Base de Mantenimiento de León Motor” y las obligaciones aplicables para concluir si su decisión de cesar el acceso a esta instalación es coherente con el marco regulador.

#### III.1. Regulación aplicable a los explotadores de las instalaciones de mantenimiento

El artículo 42 de la Ley del Sector Ferroviario define como instalaciones de servicio:

*“e) Las instalaciones de mantenimiento de los vehículos ferroviarios, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas”.*

Por tanto, la “Base de Mantenimiento de León Motor” es una instalación de servicio ferroviaria por lo que está sujeta a las obligaciones establecidas en el marco regulador.

En concreto, el artículo 43 de dicha Ley señala que los *“administradores de infraestructuras ferroviarias y los restantes explotadores de las instalaciones de servicio facilitarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias y a los demás candidatos el acceso, incluido el acceso por vía férrea, a dichas instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas”.*

A este respecto, se establece que las solicitudes de las empresas ferroviarias y de los demás candidatos deberán ser respondidas por los explotadores en un plazo razonable, no superior al máximo que establezca la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

La Resolución de 23 de enero de 2019 por la que se aprueban los principios y criterios para la aplicación del Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los

servicios ferroviarios conexos<sup>4</sup> (en adelante, Resolución de 23 de enero de 2019) estableció los plazos máximos para contestar las solicitudes de acceso a que hace referencia el artículo anteriormente señalado.

Por tanto, la Ley del Sector Ferroviario establece obligaciones de acceso, transparencia y no discriminación a los explotadores de las instalaciones de servicio.

El punto 20 del Anexo I de la Ley del Sector Ferroviario define la figura del explotador de la instalación de servicio como *“la entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias de las instalaciones de servicio especificadas en el artículo 42, o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios a los que están destinados dichas instalaciones y de los complementarios y auxiliares definidos en este anexo”*.

Por su parte, el RE 2017/2177 concreta algunos aspectos de las normas generales aplicables al acceso a las instalaciones de servicio. En particular, según su artículo 4, los explotadores de las instalaciones deberán elaborar *“una descripción de la instalación y servicios de que sean responsables”*.

En cumplimiento de esta obligación, RENFE Mantenimiento elaboró y publicó la ficha descriptiva de la “Base de Mantenimiento de León Motor”, señalando: i) las condiciones de acceso a la instalación de servicio (fija el horario de apertura de la instalación y determina las condiciones de utilización); ii) la forma de solicitar y adjudicar capacidad en la instalación y; iii) la prestación de servicios ferroviarios.

Por tanto, de acuerdo con el Anexo I de la Ley del Sector Ferroviario y el considerando 8 del RE 2017/2177, RENFE Mantenimiento debe considerarse explotador de la “Base de Mantenimiento de León Motor”.

En relación con determinadas alegaciones de RENFE Mantenimiento es preciso clarificar que las obligaciones de acceso a las instalaciones de servicio ferroviarias son de aplicación desde la aprobación de la Ley del Sector Ferroviario. Por ello, la entrada en vigor del RE 2017/2177 el 1 de junio de 2019, que únicamente concreta y detalla el alcance de dichas obligaciones, no puede interpretarse como el momento de entrada en vigor de dichas obligaciones.

### **III.2. Mantenimiento de las locomotoras arrendadas a CAPTRAIN**

La ficha descriptiva de la “Base de Mantenimiento de León Motor” determina que su único explotador es RENFE Mantenimiento. Sin embargo, la AEFP señala que

---

<sup>4</sup> [https://www.cnmc.es/sites/default/files/2279866\\_5.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/2279866_5.pdf)

ACTREN presta los servicios de mantenimiento a las locomotoras BITRAC arrendadas por CAPTRAIN en dicha instalación.

Por ello, resulta necesario analizar las condiciones contractuales y de prestación de los servicios de mantenimiento para llegar a conclusiones sobre el papel de los diferentes agentes.

A este respecto es preciso señalar que:

- 1) El contrato de arrendamiento de 2 de noviembre de 2011 suscrito entre CAF y CAPTRAIN establecía que *“el Propietario [CAF] se responsabiliza de prestar al Arrendatario la asistencia técnica que precise para asegurar el óptimo aprovechamiento de la Locomotora. La citada asistencia técnica consiste en la prestación de toda la documentación necesaria para el correcto conocimiento y manejo de la locomotora, así como la realización y cumplimiento del Plan de Mantenimiento aprobado por ADIF en las instalaciones homologadas y habilitadas para dichas finalidades”* (el subrayado es añadido).

En contrapartida de estas prestaciones, la cláusula 4.1 establecía los pagos a efectuar por CAPTRAIN, tanto como cuota fija como variable por km recorrido por las locomotoras. Por su parte, la cláusula 4.5 establece las fórmulas de actualización de estos pagos en el tiempo. Además, CAF también establecía los índices de disponibilidad y fiabilidad de las locomotoras.

CAF tenía, por tanto, responsabilidad en la prestación de los servicios de mantenimiento.

Esta empresa ofrecía los servicios de mantenimiento a CAPTRAIN en virtud del señalado acuerdo con RENFE Mantenimiento de **[CONFIDENCIAL]**. Este acuerdo suponía el acceso en autoprestación de CAF a espacios, así como a medios auxiliares y manejo de aparatos de vía y elementos de seguridad a cambio de determinadas contraprestaciones económicas.

RENFE Mantenimiento permitió la autoprestación de los servicios de mantenimiento a CAF, si bien con un ámbito restringido a las operaciones de las locomotoras BITRAC que son de su propiedad. Como señala RENFE Mantenimiento, esta puesta a disposición de medios **[CONFIDENCIAL]**.

Por tanto, CAF tenía responsabilidades en la prestación de los servicios de mantenimiento de las locomotoras BITRAC en la medida en que definía sus condiciones económicas y de prestación. Sin embargo, las limitaciones impuestas en su acceso a la “Base de Mantenimiento de León Motor”, que circunscriben la prestación del mantenimiento a estas locomotoras concretas, impiden considerar a CAF como explotador. Efectivamente, las restricciones del contrato de acceso con RENFE Mantenimiento imposibilitan que esta

empresa ofrezca servicios de mantenimiento a terceros diferentes a CAPTRAIN o a otro tipo de material rodante.

En relación con ACTREN, su papel en la “Base de Mantenimiento de León Motor” se define en su acuerdo el 25 de abril de 2012 con CAF. ACTREN, si bien desarrolla un papel en las operaciones de mantenimiento de estas locomotoras, es un subcontratista de CAF, ejecutando los servicios por cuenta de este. De hecho, ACTREN señala en su escrito que no tiene relación contractual alguna con CAPTRAIN.

- 2) La situación descrita anteriormente fue modificada el 17 de diciembre de 2018 cuando CAF firmó con BEACON la compraventa de las locomotoras BITRAC, de forma que, a partir de esa fecha, BEACON pasa a ser el propietario de dicho material rodante. En el mismo acto, BEACON suscribió un contrato de arrendamiento de dichas locomotoras con CAPTRAIN, en el que se establece que el mantenimiento podría ser efectuado por GMF u otra empresa debidamente acreditada, por lo que CAF dejaría de responsabilizarse de estas operaciones.

CAF y CAPTRAIN firmaron en la misma fecha un acuerdo transitorio para el ejercicio 2019 en el que la primera se comprometía a prestar los servicios de mantenimiento y formar al personal de GMF, con el objetivo de traspasar progresivamente los servicios de mantenimiento. Según este acuerdo, las locomotoras serían mantenidas en la “Base de Mantenimiento de León Motor” por personal de CAF, *“condicionado a la continuación en vigor de la autorización de CAF/ACTREN para realizar el mantenimiento en los talleres de Base de Mantenimiento León Motor (...)”*.

RENFE Mantenimiento comunicó a CAF la finalización, el 18 de febrero de 2019, del acceso concedido mediante el acuerdo de 18 de febrero de 2013. Si bien CAF solicitó una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2019, para dar cumplimiento al contrato con CAPTRAIN, RENFE Mantenimiento concedió una extensión de únicamente 3 meses, hasta el 18 de mayo de 2019.

Una vez concluido el acuerdo con RENFE Mantenimiento, CAF no puede realizar actividad alguna en la “Base de Mantenimiento de León Motor” por lo que pasó a realizar las operaciones de mantenimiento y la formación del personal de las locomotoras BITRAN en el taller de GMF en Constantí.

En definitiva, debe descartarse que CAF y ACTREN fueran explotadores en la “Base de Mantenimiento de León Motor”, por lo que no cuentan con responsabilidad alguna las decisiones de acceso a dicha instalación, objeto de la denuncia de AAFP. Como se ha señalado, esta decisión fue adoptada por RENFE Mantenimiento, el único explotador de la “Base de Mantenimiento de León Motor”, que optó por cesar la autoprestación concedida a CAF el 18 de mayo de 2019.

A este respecto, el considerando 13 del RE 2017/2177 señala que:

*“Los explotadores de instalaciones de servicio no deben obligar a los candidatos a comprar los servicios ofrecidos en una instalación si no los necesitan. Pero este principio no debe significar tampoco que el candidato pueda forzar al explotador de una instalación a aceptar el autosuministro en sus locales si este último ofrece el servicio considerado de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2012/34/UE y en el presente Reglamento”.*

La única obligación al respecto es informar, en virtud del artículo 4.2.e) del RE 2017/2177, en la ficha descriptiva de la instalación si existe la *“posibilidad de autosuministro de servicios ferroviarios conexos y condiciones aplicables al efecto”*.

Por tanto, el marco regulador otorga un amplio margen de actuación al explotador de la instalación para decidir la organización de la misma, incluyendo la posibilidad de la autoprestación. La única limitación, como se establece en el considerando 5 del RE 2017/2177, es que cuando *“sea necesario para corregir distorsiones o situaciones indeseables en el mercado, el organismo regulador debe estar facultado para solicitar al explotador de una instalación de servicio que permita en ella el autosuministro, siempre que ello sea legal, viable técnicamente y no ponga en peligro la seguridad de las operaciones”*.

Por tanto, no conceder el acceso en autoprestación a CAF en la “Base de Mantenimiento de León Motor” no puede considerarse un incumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación sectorial por parte de RENFE Mantenimiento como explotador de dicha instalación.

### **III.3. Condiciones de acceso a la “Base de Mantenimiento de León Motor”**

En cumplimiento del artículo 4 del RE 2017/2177, RENFE Mantenimiento publicó la ficha descriptiva de la “Base de Mantenimiento de León Motor” en la Declaración sobre la Red de ADIF y en su página web. De acuerdo con la descripción publicada<sup>5</sup>, que se extracta parcialmente a continuación, RENFE Mantenimiento ha optado por permitir la autoprestación de los servicios de mantenimiento ligero en esta instalación de mantenimiento. Además, indica que la instalación dispone de capacidad suficiente. Según la ficha descriptiva, publicada el 14 de noviembre de 2019, su período de validez es del 14/12/2019 al 11/12/2021.

---

5

[http://web02.renfe.es/MTR/InstaSer.nsf/E909E7DE7660FD13C12584A30044CE33/\\$FILE/BM%20LEON%20MOTOR.pdf](http://web02.renfe.es/MTR/InstaSer.nsf/E909E7DE7660FD13C12584A30044CE33/$FILE/BM%20LEON%20MOTOR.pdf)

MATERIAL RODANTE FERROVIARIO		TIPO DE MATERIAL						CAPACIDAD DE LA INSTALACIÓN	
MATERIAL MERCANCÍAS Y VIAJEROS		AUTOPROPULSADO ELÉCTRICO Y DIÉSEL Y LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS Y DIÉSEL						CAPACIDAD SUFICIENTE	
	SERVICIO	Nº TOTAL DE VIAS		LONGITUD TOTAL		LONGITUD MÁXIMA		PRESTACIÓN DE SERVICIO	AUTOPRESTACIÓN
		Electrificadas	Sin electrificar	Electrificadas	Sin electrificar	Electrificadas	Sin electrificar		
BÁSICO	MANIOBRAS	31	-	3895	-	395	-	✓	✗
	ESPERA DE INTERVENCIÓN	1	-	180	-	180	-	✓	✗
	MANTENIMIENTO LIGERO	5	-	435	-	95	-	✓	✓
	TORNEADO DE EJES	1	-	215	-	215	-	✓	✗
	TÚNEL DE LAVADO	-	-	-	-	-	-	NO DISPONIBLE	NO DISPONIBLE
	BANDEJA DE LAVADO	1	-	30	-	30	-	✓	✓
	VACIADO DE W/C	-	-	-	-	-	-	NO DISPONIBLE	NO DISPONIBLE
	ARENADO	1	-	-	-	-	-	✓	✓
AJILIAR	MANTENIMIENTO PESADO	7	-	435	-	75	-	✓	✗
	TORNEADO DE CONFORT	1	-	215	-	215	-	✓	✗

De acuerdo con el Catálogo de servicios de mantenimiento material rodante ferroviario de RENFE Mantenimiento<sup>6</sup>, la prestación del servicio de mantenimiento ligero comprende “operaciones necesarias para mantener el vehículo en explotación que no conlleven una inmovilización del tren o vehículo en estadías superiores a 7 días”. Estas operaciones pueden incluir el control técnico del material rodante, intervenciones básicas de verificación y comprobación de funcionalidades sobre ciertos componentes y sistemas del material rodante ferroviario o de mantenimiento preventivo programadas.

Estas operaciones coinciden, por tanto, con las incluidas en el ámbito del contrato de 17 de diciembre de 2018 entre CAF y CAPTRAIN que señalaba que el mantenimiento contemplado en dicho contrato incluía “los ciclos CN2, IB, IM1, IM2, IM3, intervenciones de motores diésel (inferiores a las referidas 9.000 horas de funcionamiento), reperfilado y cambios de ruedas (...), así como el mantenimiento correctivo (...)”.

Por tanto, RENFE Mantenimiento concluyó el acceso en régimen de autoprestación a CAF, de modo que las locomotoras de CAPTRAIN pasaron a mantenerse en los talleres de GMF de Constantí, a 700 km de distancia de sus rutas de operación, a pesar de que la “Base de Mantenimiento de León Motor” se iba a abrir a la autoprestación para las mismas operaciones de mantenimiento.

Posteriormente, el 3 de diciembre de 2019, CAPTRAIN solicitó el acceso a estas instalaciones. RENFE Mantenimiento ha solicitado información adicional para

6

<https://www.renfe.com/empresa/integria/pdf/Catalogo%20servicios%20mantenimiento%2014112019.pdf>

conceder el acceso a las instalaciones el 13 de diciembre de 2019 y el 10 de febrero de 2020.

Si bien el artículo 9.4, tercer párrafo, del RE 2017/2177 señala la importancia de la evaluación de la “*compatibilidad técnica del material rodante con las instalaciones y el equipo*”, no puede obviarse que, en este caso, las locomotoras BITRAC para las que CAPTRAIN solicita acceso se mantuvieron en la “Base de Mantenimiento de León Motor” durante 7 años. Por tanto, el análisis de compatibilidad técnica de la instalación y material rodante no debería conllevar los más de tres meses (sin que haya concluido todavía) que han transcurrido desde la solicitud de acceso de CAPTRAIN.

Si bien el RE 2017/2177 otorga importantes capacidades a los explotadores de instalaciones de servicio para que organicen su actividad, pudiendo optar entre la prestación por medios propios de los servicios ferroviarios u otorgar el acceso en autoprestación, esta capacidad no puede suponer dilaciones injustificadas en el acceso efectivo de las empresas ferroviarias y candidatos a las instalaciones de servicio.

Igualmente, el análisis de compatibilidad técnica entre material rodante e instalación de servicio debe ser objetivo sin que pueda configurarse como una herramienta para demorar el acceso y prestación de los servicios de mantenimiento.

En definitiva, RENFE Mantenimiento debe evitar distorsiones injustificadas en la prestación de los servicios de mantenimiento, esenciales para la prestación del transporte por ferrocarril, y analizar de forma diligente las solicitudes de acceso de conformidad con las obligaciones incluidas en la Ley del Sector Ferroviario y el RE 2017/2177.

#### **IV. CONCLUSIONES**

De acuerdo con lo establecido anteriormente, esta Sala considera que:

- 1) Desde 2013, CAF realizó las operaciones de mantenimiento a las locomotoras BITRAC arrendadas a CAPTRAIN a través de su filial ACTREN en la “Base de Mantenimiento de León Motor”. CAF contaba para ello con un acuerdo con RENFE para el acceso en autoprestación a esta instalación.

Este acceso estaba limitado a las operaciones de mantenimiento de las locomotoras BITRAC propiedad de CAF por lo que no puede considerarse a esta empresa ni a ACTREN como explotadoras de la “Base de Mantenimiento de León Motor”.

- 2) Tras la operación de compraventa de locomotoras de diciembre de 2018 entre CAF y BEACON, RENFE Mantenimiento notificó el cese del

acceso en autoprestación concedido a CAF, que debía producirse antes del 18 de mayo de 2019, por lo que esta sociedad tuvo que trasladar las operaciones de mantenimiento a que se había comprometido de forma transitoria con CAPTRAIN a los talleres de GMF en Constantí.

- 3) El RE 2017/2177 no obliga a los explotadores de instalaciones de servicio a ofrecer el acceso en autoprestación a terceros, por lo que el cese del acceso a CAF no puede ser considerado contrario a las obligaciones impuestas a RENFE Mantenimiento por el marco regulador.
- 4) RENFE Mantenimiento publicó la ficha descriptiva de la “Base de Mantenimiento de León Motor” en la que indica que ofrece el acceso en autoprestación para los servicios de mantenimiento ligero, el mismo que prestaba CAF a CAPTRAIN.

CAPTRAIN solicitó acceso a la “Base de Mantenimiento de León Motor” el 3 de diciembre de 2019 sin que se tenga constancia de que RENFE Mantenimiento lo haya concedido, a pesar de que las locomotoras BITRAC se hubieran mantenido en esta instalación durante 7 años, por lo que cabe presuponer en gran medida la compatibilidad técnica entre la instalación y el material rodante.

De acuerdo con el marco regulatorio, RENFE Mantenimiento debe garantizar un acceso objetivo, transparente y no discriminatorio a las instalaciones de servicio a empresas ferroviarias y candidatos, sin que los requisitos técnicos puedan suponer dilaciones injustificadas para el mismo.

Por todo cuanto antecede, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

### **RESUELVE**

**Único.-** Acordar el cierre del periodo de información abierto como consecuencia de la denuncia de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas en relación con el acceso a los servicios de mantenimiento prestados por ACTREN en las instalaciones de RENFE Mantenimiento en León y ordenar el archivo de las actuaciones practicadas, por no encontrar elementos de juicio suficientes que justifiquen el inicio de un procedimiento sancionador.