

**ACUERDO POR EL QUE SE DA CONTESTACIÓN A LA CONSULTA
PLANTEADA POR RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.M.E.,
S.A. SOBRE LOS CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE MATERIAL RODANTE**

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Expediente: CNS/DTSP/154/21

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid a 22 de abril de 2021

Visto el expediente relativo a la consulta planteada por Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A. sobre la modificación de los criterios de asignación en las licitaciones de material rodante, la Sala de Supervisión Regulatoria acuerda lo siguiente:

I. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA

El 8 de marzo de 2021 tuvo entrada en el registro de esta Comisión escrito de Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A. (en adelante, RENFE Alquiler) en el que se plantea una consulta sobre los criterios de asignación cuando recibe un número de peticiones superior al material rodante disponible.

En su escrito, RENFE Alquiler detalla que tiene previsto incrementar su parque disponible para arrendar mediante la adquisición de: i) 5 locomotoras de la serie 333 a Renfe Mercancías, S.M.E., S.A.; y, ii) locomotoras eléctricas de gran potencia, siempre que exista demanda para su posterior arrendamiento, a través de la correspondiente licitación pública.

A pesar de lo anterior, RENFE Alquiler no puede descartar el exceso de demanda sobre las locomotoras disponibles por lo que *“tiene previsto modificar los criterios de asignación de las locomotoras ofertadas en alquiler para evitar,*

en la medida de lo posible, acudir a un sorteo". Así, en caso que se produjeran múltiples demandas sobre una misma locomotora, se considerará *"también el precio de alquiler como un criterio adicional y subsidiario a tener en cuenta para la selección del arrendatario en caso de "empate" en el plazo de duración del alquiler"*.

De esta forma, según el mecanismo establecido por RENFE Alquiler, las empresas interesadas podrán ofertar precios dentro de una horquilla establecida, *"respetando siempre un precio máximo establecido por esta sociedad, fijado en línea con los precios de mercado"* de forma que *"será el propio mercado y los oferentes, los que determinen el precio final del arrendamiento de cada locomotora, sin que se supere un precio máximo fijado por Renfe Alquiler para locomotoras de esa serie en cuestión, evitando así una subida de los precios o unos precios excesivos"*.

RENFE Alquiler aporta en su escrito las tablas de precios aplicables al alquiler de las locomotoras y que permitirán una variación entre: i) un precio mínimo resultado de aplicar los descuentos según el plazo de alquiler de la locomotora y, en su caso, el número de locomotoras a alquilar; y, ii) un precio máximo de arrendamiento, que se corresponde con el precio previsto para el alquiler de una locomotora por el plazo mínimo (un mes) recogido en la tabla de precios.

De esta forma, el margen de actuación de las empresas ferroviarias que quieran optar a alquiler locomotoras se corresponderá con la renuncia *"a todos o parte de los descuentos establecidos en cada momento por plazo y, en su caso, por número de locomotoras, para así poder alquilar la locomotora en caso de empate, dejando que sea el propio mercado, (respetando un tope o precio máximo), el que fije el precio"*.

El objeto del presente acuerdo es analizar la normativa vigente aplicable al arrendamiento de material rodante por RENFE Alquiler, aportando la visión de esta Sala respecto a los criterios propuestos para su asignación.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Las competencias de la CNMC para contestar la presente consulta resultan de lo dispuesto en la normativa sectorial. Tal y como señala el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC (en adelante, LCNMC), esta Comisión actuará como órgano consultivo sobre las cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos.

Seguidamente, el artículo 5.3 de la LCNMC establece que, en el mercado ferroviario, la CNMC estará a lo dispuesto en el artículo 11, que establece que

esta Comisión “supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario”.

En cuanto al órgano competente dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC resulta competente para emitir este informe, en virtud de lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la Ley CNMC y los artículos 8.1 y 14.1.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

III. ANTECEDENTES

La CNMC ya ha analizado las condiciones en las que RENFE Alquiler alquila su material rodante y, en particular, sobre los precios del arrendamiento y los criterios de asignación, objeto de la presente consulta.

La Resolución de 23 de mayo de 2018 sobre las condiciones de acceso al material rodante de Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A. por parte de las empresas ferroviarias (en adelante, Resolución de 23 de mayo de 2018)¹ requirió, en el Resuelve Cuarto, “los criterios objetivos para fijar las condiciones económicas del alquiler de todas sus locomotoras”. RENFE Alquiler aportó esta información mediante escrito de 27 de julio de 2018 señalando que **[INICIO CONFIDENCIAL FIN CONFIDENCIAL]**.

Posteriormente esta Sala respondió a una consulta de Continental Rail mediante Acuerdo de 14 de junio de 2018 sobre la renovación de los contratos de alquiler de material rodante de tracción propiedad de Renfe Alquiler, S.M.E., S.A.² (en adelante, Consulta de CONTINENTAL). Este Acuerdo puso de manifiesto la incertidumbre que sufrían las empresas ferroviarias “tanto por la falta de material rodante como por los métodos de su asignación”. Además, consideró fundamental que se diera oportunidad a nuevas empresas de acceder al material rodante, por lo que, una vez finalizado un contrato de alquiler, el material rodante debía ser puesto a disposición de “todas las empresas en igualdad de condiciones”, sin que el anterior arrendatario tuviera preferencia. De esta forma, el material rodante debía ofrecerse a todas las empresas ferroviarias una vez concluidos los contratos de alquiler, sin que pudieran prorrogarse.

IV. ANÁLISIS DE LA CONSULTA PLANTEADA POR RENFE ALQUILER

¹ https://www.cnmc.es/sites/default/files/2036340_319.pdf

² https://www.cnmc.es/sites/default/files/2073224_2.pdf

IV.1. Situación del alquiler del material rodante

El acceso al material rodante de tracción por parte de las empresas ferroviarias alternativas es limitado, como se señaló en la Resolución de 23 de mayo de 2018, dadas las dificultades para adquirir locomotoras en pequeños lotes y el largo periodo que exige la adaptación técnica y la homologación de las locomotoras de otros países a las características de la red ferroviaria española.

Esta situación hace que el alquiler de locomotoras haya sido en la práctica un recurso esencial para la actividad de las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril que entraron en este mercado tras su liberalización en 2005 .

Gráfico 1. Evolución del número de locomotoras de las empresas alternativas a Renfe Mercancías [CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de información de las empresas ferroviarias.

RENFE Alquiler ha arrendado 29 locomotoras a las empresas ferroviarias privadas, un tercio del total, siendo la empresa que más material rodante ha aportado a este mercado desde que comenzó su actividad en 2015.

IV.2. Criterios de asignación de las locomotoras de Renfe Alquiler

Como se detallaba en la Resolución de 23 de mayo de 2018, RENFE Alquiler tiene alquilado todo su material rodante más moderno (series 333 y 253), por lo que cada vez que ofrece en alquiler una locomotora tras el vencimiento de un contrato se utilizan los siguientes criterios para su asignación:

1. La fecha de inicio del alquiler: la empresa ferroviaria que antes ofrezca iniciar el periodo de arrendamiento será la adjudicataria de la locomotora.
2. A igualdad de fecha de inicio del arrendamiento, su duración: la empresa que ofrezca un mayor periodo de arrendamiento será la que obtendrá la locomotora en alquiler.
3. A igualdad de duración del arrendamiento se aplica un sorteo ante notario, como criterio último de desempate y asignación de la locomotora.

Como se señalaba en la Consulta de CONTINENTAL, *“las empresas ferroviarias alternativas han optado, desde el inicio del sistema de asignación descrito anteriormente, por ofrecer periodos de arrendamiento muy elevados”*. Este

hecho, junto con la elevada demanda, ha provocado que, de *facto*, la asignación de las locomotoras se produzca de forma recurrente por sorteo ante notario³.

En esta situación, RENFE Alquiler considera más apropiado incluir *“también el precio de alquiler como un criterio adicional y subsidiario a tener en cuenta para la selección del arrendatario en caso de “empate” en el plazo de duración del alquiler”*.

IV.3. Valoración de la propuesta

No puede considerarse deseable que un elemento tan relevante para empresas ferroviarias que operan en un ámbito liberalizado se venga resolviendo de forma habitual a través de un sorteo aleatorio. La utilización del precio como variable competitiva para resolver esta escasez de locomotoras en alquiler sin duda contribuirá a mejorar la eficiencia en su asignación, al permitir que se refleje la distinta valoración que cada empresa otorgue al servicio de tracción que proporciona la locomotora en cuestión.

Además, la propuesta contribuiría a reducir la incertidumbre que las empresas ferroviarias afrontan ante el vencimiento de sus contratos de alquiler, dada la perspectiva de que sea un sorteo quien decida si estos se renuevan o no. Esta expectativa está haciendo que en algunos casos se estén arrendando locomotoras más antiguas y menos eficientes con el fin de asegurar la continuidad en la prestación del servicio.

No obstante, el sistema propuesto ha de ajustarse a lo previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), que en su Disposición adicional decimosexta establece que RENFE Alquiler *“facilitará el acceso de los operadores a parte de su 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”*.

El principio de transparencia queda salvaguardado por la publicación por RENFE Alquiler de los precios del arrendamiento de las locomotoras y de los descuentos aplicables, por lo que todas las empresas ferroviarias conocen la horquilla de descuentos a que pueden renunciar para intentar optar al acceso a la locomotora.

³ De acuerdo con la información aportada por RENFE Alquiler en virtud del Resuelve Primero de la Resolución de 23 de mayo de 2018, cada vez que ha habido disponibilidad de una locomotora se han recibido entre 2 y 6 solicitudes.

A modo ilustrativo se presenta, a continuación, la tabla de precios aplicable al arrendamiento de una locomotora de la serie 333.

[CONFIDENCIAL]

Si bien el criterio de asignación es claro cuando únicamente se alquila una locomotora, debe clarificarse su aplicación cuando ya se tienen alquiladas otras locomotoras o cuando se licitan varias locomotoras de forma simultánea. En ese contexto, la aplicación de descuentos por volumen y por tanto el margen de precio en la licitación podría llegar a variar según la situación de partida de cada empresa ferroviaria.

En primer lugar, RENFE Alquiler debe clarificar cómo operan los descuentos actualmente vigentes en función del número de locomotoras contratadas en la aplicación del nuevo criterio de asignación objeto de la presente consulta.

Dada la escasez de material rodante para alquilar, y al objeto de equilibrar las oportunidades de todas las empresas con independencia de su tamaño, sería preferible utilizar como criterio único para la asignación de las locomotoras el precio mayor, sin consideración de la posibilidad de obtener descuentos por volumen.

La consideración de descuentos por volumen resulta más compleja y reduce la transparencia del sistema, dado que debe calcularse caso a caso en función de las locomotoras que ya tenga alquiladas cada empresa ferroviaria. Además, reduce las posibilidades de entrada al mercado de nuevos agentes; como se señaló en la Consulta de CONTINENTAL, algunas empresas ferroviarias, como Low Cost Rail, aprovecharon la oportunidad de que varios contratos expiraran para alquilar locomotoras e iniciar su actividad.

Por otro lado, los precios aplicables al alquiler de las locomotoras se han construido, como se ha señalado anteriormente, con criterios objetivos como la potencia, antigüedad y capacidad de arrastre de las locomotoras. RENFE Alquiler ha optado, asimismo, por aplicar descuentos en función del tiempo del arrendamiento y el número de locomotoras arrendadas, elementos también objetivos.

En definitiva, RENFE Alquiler propone aplicar la horquilla de precios vigente actualmente y que no ha resultado controvertida hasta la fecha, si bien los descuentos no se aplicarían automáticamente, sino que dependerán de la decisión de las empresas ferroviarias mediante un sistema transparente de petición de las locomotoras.

Finalmente, la aplicación de la horquilla vigente limita los incrementos en los precios del arrendamiento dado que el margen de actuación se reduce, en el caso de una locomotora, al 15% de diferencia entre el precio máximo y mínimo.

V. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, esta Sala concluye que:

- 1) El mecanismo diseñado por RENFE Alquiler, que incluye el precio como criterio de asignación con las limitaciones establecidas en las condiciones económicas vigentes aplicables al alquiler de las locomotoras, es coherente con las obligaciones establecidas en la disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario.
- 2) Sin perjuicio de lo anterior, RENFE Alquiler debe especificar si el criterio de asignación se basará en el mayor precio por el arrendamiento que ofrezca cada empresa ferroviaria o bien en el importe del descuento a que se renuncie. Al objeto de equilibrar las oportunidades de todas las empresas con independencia de su tamaño, sería preferible utilizar como criterio para la asignación de las locomotoras el precio mayor.
- 3) Dada la escasez de locomotoras disponibles que hasta el momento ha caracterizado al mercado español, la eficiencia en su asignación es esencial para el buen funcionamiento del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril. En este sentido, la propuesta de RENFE Alquiler puede contribuir a este objetivo y reducir la incertidumbre que afrontan las empresas ferroviarias al vencimiento de sus contratos de arrendamiento.