

## **RESOLUCIÓN EN RELACIÓN CON LAS CONDICIONES DE ARRENDAMIENTO DE LAS LOCOMOTORAS DE RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.M.E., S.A**

STP/DTSP/024/21

### **CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

#### **Presidente**

D. Ángel Torres Torres

#### **Consejeros**

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.<sup>a</sup> Pilar Sánchez Núñez

#### **Secretario**

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 12 de mayo de 2022

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11, apartados 1 y 3), de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, la Sala de la Supervisión Regulatoria, emite el siguiente informe:

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** El 22 de abril de 2021 se aprobó el 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 (en adelante, Acuerdo de 22 de abril de 2021)<sup>1</sup>.

**SEGUNDO.-** El 18 de mayo la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (en adelante, AEFPP) presentó un escrito sobre que los precios por el arrendamiento de las locomotoras de RENFE Alquiler en aplicación de los nuevos criterios de asignación: i) no son objetivos, ii) no están orientados a los

---

<sup>1</sup> [https://www.cnmc.es/sites/default/files/3479313\\_3.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/3479313_3.pdf)

costes y iii) no responden al valor residual de las locomotoras. En el mismo escrito la AEFP solicitaba que, en tanto no se dispusiera de los elementos objetivos de valoración, se paralizara la asignación de material rodante.

El 19 de mayo la AEFP envió un escrito aportando nueva información y solicitando la anulación de la asignación de tres locomotoras realizada el 18 de mayo.

El 1 de junio la AEFP remitió información adicional, en concreto un borrador de contrato de arrendamiento de locomotoras y el anuncio de RENFE Alquiler de una nueva licitación de dos locomotoras que se iba a resolver el mismo mes de junio.

**TERCERO.-** El 26 de mayo se acordó el inicio del presente procedimiento STP/DTSP/024/21, otorgando plazo a los interesados para que efectuaran alegaciones. El 15 de junio RENFE Alquiler remitió su escrito de alegaciones.

**CUARTO.-** El 27 de mayo la Sala de Supervisión Regulatoria resolvió las medidas provisionales solicitadas por la AEFP, denegando la solicitud de paralizar, hasta la resolución del presente expediente, los procesos de licitación que eventualmente pudiera llevar a cabo RENFE Alquiler.

**QUINTO.-** El 10 de junio se efectuaron requerimientos de información a RENFE Alquiler, Captrain España, S.A.U. (en adelante, CAPTRAIN), Continental Rail, S.A., Go Transport Rail, S.A., Logitren Ferroviaria, S.A., Low Cost Rail, S.A. (en adelante, LCR), Medway Operador Ferroviario de Mercadorias, S.A., Tracción Rail, S.A. y Transfesa Logistics, S.A.

Entre el 11 de junio y el 15 de julio se recibieron respuestas a los requerimientos.

**SEXTO.-** El 12 y el 15 de noviembre la AEFP remitió dos escritos señalando la expiración, el 31 de diciembre, del arrendamiento de cuatro locomotoras y aportando la carta remitida a las empresas ferroviarias por RENFE Alquiler el 15 de noviembre, informando de la disponibilidad de tres locomotoras e invitando a realizar las solicitudes correspondientes antes del 22 de noviembre. En el mismo escrito esta Asociación solicitó la adopción de una medida cautelar para prolongar los contratos vigentes *“hasta que no se haya producido resolución por parte de CNMC sobre el expediente en curso”*.

**SÉPTIMO.-** El 16 de noviembre se dio traslado de los escritos anteriores a los interesados, concediéndoles un plazo de diez días para realizar las alegaciones oportunas sobre la solicitud realizada por la AEFP. El 22 de noviembre se recibieron escritos de alegaciones de CAPTRAIN y LCR. Asimismo, RENFE Alquiler contestó el 30 de noviembre.

**OCTAVO.-** El 16 de diciembre la Sala de Supervisión Regulatoria denegó la adopción de las medidas provisionales solicitadas por la AEFP en los escritos de 12 y 15 de noviembre.

**NOVENO.-** El 11 de marzo de 2022 se concedió de oficio la condición de interesado a RENFE Mercancías, S.M.E., S.A (en adelante, RENFE Mercancías) dándole traslado de todos los documentos que obraban en el expediente.

**DÉCIMO.-** En la misma fecha se notificó a las partes el informe que concluye la instrucción del procedimiento y se comunicó la apertura del trámite de audiencia recibándose alegaciones de LCR (18 de marzo), de la AEFP (22 de marzo), de CAPTRAIN (24 de marzo), de RENFE Alquiler (1 de abril) y de RENFE Mercancías (4 de abril).

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

### I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. De conformidad con el artículo 11.1 de la Ley 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, su epígrafe a) señala que la CNMC debe “[s]alvaguardar 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 estos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias”.
2. El artículo 11.3 de la misma LCNMC establece que la CNMC “estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada”.
3. Por su parte, el artículo 2.j de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario) establece que es un fin de dicha Ley “[p]romover las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte ferroviarios, de acuerdo con lo establecido en ella, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación”, y la Disposición adicional decimosexta de la misma Ley establece en su apartado 1 que “RENFE Alquiler de Material ferroviario, S.A. 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. (...)*”.

4. La CNMC resulta, por consiguiente, competente para pronunciarse sobre las cuestiones objeto del presente procedimiento. Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para emitir el presente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la LCNMC.

### **Resumen y contestación a las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia**

5. RENFE Mercancías alega que las medidas propuestas en el informe de la Dirección de Transportes y del Sector Postal (DTSP) infringirían el principio de reserva de ley y suponen innovar el ordenamiento jurídico, por lo que *“la CNMC se excedería en sus competencias”*. También alega que esta Comisión confunde la cláusula de salvaguarda de la competencia del artículo 11.1 de la LCNMC con *“una genérica habilitación legal para imponer obligaciones”*.
6. La habilitación competencial de la CNMC para adoptar las medidas encaminadas a salvaguardar la pluralidad de la oferta de conformidad con el artículo 11.1 de la LCNMC fue confirmada por la Sentencia de 5 de octubre de 2020 de la Audiencia Nacional<sup>2</sup> que concluía que *“en las condiciones de liberalización del mercado ferroviario, la CNMC puede intervenir como regulador si considera que procede actuar para la salvaguarda de la pluralidad de la oferta, o para garantizar la igualdad en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios. Cuestión diferente es que esa intervención o actuación esté justificada, sea proporcionada, por lo que procede examinar los motivos de impugnación en los que la parte actora denuncia precisamente la infracción del artículo 11.Uno.1 LCNMC, por imponer la Resolución obligaciones sin haber acreditado la existencia de un riesgo para la pluralidad de la oferta”*.
7. Las competencias de intervención de la CNMC en el sector ferroviario se vieron reforzadas, poco después de la adopción de la Resolución de la CNMC objeto del recurso, por la modificación del artículo 11.3 de la LCNMC introducida por el Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajeros combinados y servicios de viaje vinculados. Dicho artículo habilita a esta Comisión a estudiar todas las

---

<sup>2</sup> Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de 5 de octubre de 2020, núm. de recurso 0000737/2018, ECLI: ES:AN:2020:2796. Recurso contra la Resolución de la CNMC de 23 de mayo de 2018 sobre las condiciones de acceso al material rodante de Renfe Alquiler de Material Rodante, S.P.E. por parte de las empresas ferroviarias.

denuncias y a tomar las medidas adecuadas ante distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados<sup>3</sup>.

8. El artículo 2.j de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario establece, como ya se ha mencionado, que es un fin de dicha Ley “[p]romover las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte ferroviarios, de acuerdo con lo establecido en ella, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación”. Y, como se ha expuesto más arriba, la CNMC es competente, según el artículo 11.1 LCNMC, para supervisar y controlar la situación de la competencia en los mercados ferroviarios.
9. Como se ha mencionado también, la Disposición adicional decimosexta establece la obligación de Renfe Alquiler de dar acceso al material de forma transparente, objetiva y no discriminatoria.
10. En este marco y a partir de la habilitación competencial señalada, la CNMC adopta las medidas necesarias y proporcionadas, como se justifica posteriormente, para promover la competencia, salvaguardar la pluralidad de la oferta y garantizar que el acceso al material ferroviario se produce en las condiciones de objetividad, transparencia y no discriminación, que impone la Disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario.

## **II. ACCESO AL MATERIAL RODANTE PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

11. El material rodante de tracción es esencial para el transporte de mercancías por ferrocarril y para las empresas ferroviarias que, como establece el artículo 48 de la Ley del Sector Ferroviario, para ser consideradas como tales deben aportar, en todo caso, la tracción. El parque de locomotoras que se utiliza para prestar el servicio de transporte de mercancías es el siguiente:
  - Locomotoras diésel. RENFE Mercancías cuenta con 75 locomotoras diésel de la serie 333.3 (actualizadas entre 2002 y 2010) con las que realiza su actividad<sup>4</sup>. Por su parte, las empresas alternativas utilizan, además de las locomotoras que alquilan a RENFE Alquiler como se explica posteriormente, 36 locomotoras de la serie 335 (30 de estas locomotoras fueron adquiridas por ALPHA Trains para su posterior arrendamiento a estas empresas alternativas).

---

<sup>3</sup> Esta competencia deriva directamente del artículo 56.9 de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

<sup>4</sup> Cuenta con otras locomotoras diésel y eléctricas más antiguas (de la serie 319, actualizadas a principios de los 90 y 269).

- Locomotoras eléctricas. RENFE Mercancías es la empresa que cuenta con la práctica totalidad de locomotoras de tracción eléctrica, esencialmente de la serie 253 (100 unidades) fabricadas entre 2007 y 2010.
12. Las locomotoras más modernas utilizadas actualmente para los tráficos de mercancías se fabricaron o modernizaron entre 2002 y 2010. El sector se enfrenta a un nuevo ciclo inversor motivado por cambios en las infraestructuras de importantes ejes para el transporte de mercancías, como el Corredor Mediterráneo o el Túnel de Pajares, que se están transformando para adaptarlos a los estándares europeos, por lo que pasarán a tener ancho estándar, señalización ERTMS y electrificación en corriente alterna a 25.000 V (frente a los 3.000 V en corriente continua de la red convencional). Dada la escasez de material rodante y la necesidad de adaptarlo a las nuevas características técnicas, algunas empresas alternativas han adquirido locomotoras EURO 6000<sup>5</sup>, con varias electrificaciones y sistemas de señalización, y elevada potencia.
13. Las empresas ferroviarias alternativas acceden al mercado, además de con material propio, con material arrendado. La Resolución de la CNMC 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)<sup>6</sup> analizó este mercado de alquiler, señalando que los elevados costes y los dilatados periodos de fabricación y homologación del material<sup>7</sup> habían provocado que el parque para alquiler se mantuviera constante durante un largo periodo de tiempo.
14. En efecto, la oferta de locomotoras se había mantenido constante hasta la creación, en 2015, de RENFE Alquiler. Como se señalaba en la citada Resolución, esta empresa se convirtió en la única opción de acceso al material

---

<sup>5</sup> La ficha técnica de estas locomotoras puede encontrarse aquí:

[https://www.alphatrains.eu/downloads/fleet/loco//alpha\\_data\\_sheet\\_locomotives\\_euro6000\\_es\\_fr.pdf](https://www.alphatrains.eu/downloads/fleet/loco//alpha_data_sheet_locomotives_euro6000_es_fr.pdf)

A principios de 2022 se pusieron en servicio tres locomotoras de esta serie por parte de CAPTRAIN.

<https://elmercantil.com/2022/01/19/captrain-pone-en-servicio-las-locomotoras-electricas-mas-potentes-en-ancho-iberico/>

<sup>6</sup> [https://www.cnmc.es/sites/default/files/2036340\\_324.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/2036340_324.pdf)

<sup>7</sup> La compra de material rodante de tracción conlleva unos costes elevados, en torno al 28% de los costes totales de las empresas ferroviarias. Los últimos modelos de gran potencia e interoperables han incrementado el coste respecto a los 3 millones de euros de las locomotoras diésel actuales. Por otra parte, las características técnicas de la red española limitan las posibilidades de fabricación de locomotoras para España. Estas deben fabricarse en lotes de un número elevado de locomotoras, sin que se posible el encargo de una o pocas locomotoras. Estos aspectos marcan las posibilidades de compra de las empresas ferroviarias.

rodante de tracción una vez las locomotoras de ALPHA Trains estaban todas arrendadas<sup>8</sup>.

15. La misma Resolución de 23 de mayo de 2018 explicaba que la elevada demanda provocó que la totalidad de las locomotoras puestas a disposición de terceros por RENFE Alquiler, en particular las más modernas y competitivas, se agotara. Por ello, se debieron priorizar las solicitudes utilizando los siguientes criterios:
  - La empresa que ofrecía un mayor periodo de arrendamiento<sup>9</sup> obtenía la locomotora en alquiler (con un plazo máximo establecido)<sup>10</sup>.
  - A igualdad de duración del arrendamiento se celebraba un sorteo ante notario, como criterio último de desempate y asignación de la locomotora.
  - Los adjudicatarios se beneficiaban de descuentos adicionales en función del número de locomotoras arrendadas.
16. Como ya se señaló en el 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.<sup>11</sup>, *“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, provocaba que, de facto, la asignación de las locomotoras se produjera de forma recurrente por sorteo ante notario. Los periodos máximos de arrendamiento se correspondían con los mínimos de las horquillas de precios, de modo que las locomotoras se asignaban, por sorteo, a los precios mínimos.
17. Ante esta situación, RENFE Alquiler planteó una consulta ante la CNMC el 8 de marzo de 2021 proponiendo, al no poder descartar el exceso de demanda sobre las locomotoras disponibles, *“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 de que se produjeran múltiples demandas sobre una misma locomotora, incluiría *“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”*. El mecanismo suponía

---

<sup>8</sup> Actualmente, RENFE Alquiler tiene 33 locomotoras arrendadas y ALPHA Trains 30.

<sup>9</sup> En las primeras licitaciones las empresas también podían ofrecer diferentes fechas de inicio del arrendamiento, si bien en la práctica todas ofrecían empezar lo antes posible. Con el tiempo, RENFE Alquiler impuso una fecha de inicio como requisito para la asignación.

<sup>10</sup> Hasta abril de 2018 no existía un plazo máximo de arrendamiento en las solicitudes de las empresas ferroviarias, resultando en plazos excesivamente largos (hasta 20 años). Ante esta situación, el Acuerdo de la CNMC de 14 de junio de 2018 por el que se da contestación a la consulta planteada por Continental Rail, S.A. sobre la renovación de los contratos de alquiler de material rodante de tracción propiedad de Renfe Alquiler, S.M.E., S.A. señaló que debían establecerse plazos máximos a estas solicitudes, aspecto que fue incorporado por RENFE Alquiler en las siguientes ofertas de locomotoras.

<sup>11</sup> [https://www.cnmc.es/sites/default/files/2073224\\_2.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/2073224_2.pdf)

que las empresas interesadas pudieran, además de ofertar un plazo de duración del arrendamiento (este criterio seguiría siendo el prioritario para la asignación; quien ofreciera el mayor plazo se adjudicaría la locomotora), ofertar precios dentro de una horquilla (entre 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 un precio máximo de arrendamiento, que se corresponde con el precio previsto para el alquiler de una locomotora por el plazo mínimo recogido en la tabla de precios), de modo que a igualdad de plazo de duración del alquiler, quien ofreciera el mayor precio se adjudicaría la locomotora.

18. El Acuerdo de 22 de abril de 2021, tras valorar que *“[n]o 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”*, concluyó que 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”*. Además, consideró que 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”*.

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

19. La AEFP denunció, en su escrito presentado el 18 de mayo de 2021, que los nuevos criterios de asignación de las locomotoras establecidos por RENFE Alquiler resultaban en unas condiciones económicas para el arrendamiento del material rodante que no son objetivas, ni se orientan a los costes, ni responden al valor residual de las locomotoras. Por ello, la AEFP solicitaba que se analizara *“[s]i el sistema de licitación planteado por RENFE cumple con el objetivo final de evitar el sorteo o por el contrario se trata de incrementar los precios sin justificación alguna”* y *“los elementos que componen el coste de las máquinas para que dicha DTSP valore si son parámetros objetivos, se orientan a costes y responden al valor residual de las locomotoras”*.



## Primero. Resultado de la asignación de locomotoras con el nuevo sistema de priorización

20. En marzo de 2021 RENFE Alquiler adquirió cinco locomotoras de RENFE Mercancías, que ofertó a terceros mediante cartas de 10 de mayo (tres locomotoras) y 24 de mayo de 2021 (dos locomotoras). En estas cartas, y de acuerdo con el nuevo mecanismo de priorización de solicitudes, se señalaba que los interesados en arrendar las locomotoras debían indicar el *“precio por el que están dispuestos a arrendar cada locomotora respetando el precio mínimo y máximo correspondiente a cada locomotora según la tabla de precios que se incluye en el Anexo. El precio mínimo de cada locomotora será el precio de arrendamiento que correspondería aplicar a cada locomotora según la tabla de precios en función del plazo ofertado para esa locomotora en cuestión. Por su parte, el precio máximo, para todas ellas será el precio más alto de arrendamiento fijado en la tabla, es decir, el correspondiente a tres meses”*. Posteriormente, mediante carta de 15 de noviembre de 2021, RENFE Alquiler informaba de la disponibilidad de tres locomotoras adicionales de la serie 333, al concluir un contrato de arrendamiento.
21. Las tablas de precios remitidas en las dos últimas ofertas de arrendamiento de locomotoras S/333 son las mismas que se aportaron durante el procedimiento STP/DTSP/055/17 y que se enviaron a las empresas ferroviarias en 2018 y 2019 cada vez que ofrecieron en arrendamiento locomotoras de esta serie, actualizadas al 1'5% anual.
22. Las ofertas recibidas y el resultado de los procedimientos de asignación de locomotoras fueron como se describe en la Tabla 1.

**Tabla 1.** Procedimiento de asignación de locomotoras de la serie 333

### [CONFIDENCIAL]

23. En todos los procedimientos las empresas ofrecieron el máximo plazo de arrendamiento (hasta el 31 de diciembre de 2027) salvo en un caso. En los procedimientos de mayo y junio, con cuatro concurrentes, las cinco locomotoras fueron adjudicadas al máximo precio (es decir, el correspondiente en la tabla de precios al precio del periodo mínimo de arrendamiento), mediando sorteo en todos los casos. En el procedimiento de noviembre, con tres concurrentes, dos locomotoras se alquilaron al precio mínimo, mediando sorteo, mientras que la tercera se alquiló a un precio un **[CONFIDENCIAL]**% superior al mínimo, en esta ocasión sin tener que recurrir al sorteo.
24. El resultado de la aplicación del precio como criterio de priorización supuso, por tanto, un incremento del precio del arrendamiento superior al 20% en mayo y

junio respecto de los precios medios de arrendamiento en el periodo 2017-2019<sup>12</sup>, que se redujo hasta resultar apenas perceptible en noviembre. Y no se consiguió evitar el sorteo salvo en una sola ocasión, cuando evitar el sorteo era el objetivo del nuevo mecanismo de asignación.

**Tabla 2.** Evolución de los precios medios cobrados por RENFE Alquiler por el arrendamiento de sus locomotoras de la serie 333<sup>13,14</sup>

**[CONFIDENCIAL]**

25. En los procedimientos de asignación de mayo, junio y noviembre de 2021 no se evitó el sorteo, pero el número de empresas candidatas fue inferior. En la última adjudicación, como se ha mencionado ya, una de las tres locomotoras fue asignada sin necesidad de sorteo.

**Tabla 3.** Número de empresas participantes en los sorteos para la asignación de locomotoras de la serie 333 de RENFE Alquiler

**[CONFIDENCIAL]**

## **Segundo. Análisis de las condiciones económicas resultantes de la aplicación del nuevo sistema de priorización**

26. La Disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario establece, en su apartado primero, que *“RENFE Alquiler de Material ferroviario, S.A. 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”*.
27. La Resolución de 23 de mayo de 2018 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 el precio de alquiler de su material rodante había tomado como referencia **[CONFIDENCIAL]**. En particular, y en relación con las locomotoras de la serie 333, objeto de la denuncia de la AAFP, RENFE Alquiler señaló que aplicaba **[CONFIDENCIAL]**.

---

<sup>12</sup> Los ingresos de 2020 no son representativos debido a que se condonaron cuotas de arrendamiento debido a la crisis del COVID-19.

<sup>13</sup> Los ingresos medios indicados en la tabla excluyen los pagos por los servicios de mantenimiento.

<sup>14</sup> Los ingresos medios de RENFE Alquiler no coinciden exactamente con los precios anuales de arrendamiento debido, entre otros motivos, a que esta empresa suspende la obligación de pago de la cuota de arrendamiento durante las intervenciones IM2 (5 días de estadía cada 150.000 km) a IM6 (50 días de estadía cada 1.800.000 km).

28. Las diferencias técnicas entre las locomotoras de las series 333 y 335 son múltiples en términos de potencia (las locomotoras de la serie 333 tienen un 20% de potencia menos), antigüedad (las locomotoras de la serie 333, si bien se reformaron integralmente entre 2002 y 2007, se fabricaron en los años 70, mientras que las locomotoras de la serie 335 se fabricaron a partir de 2007) o capacidad de arrastre (las locomotoras de la serie 333 tienen una capacidad de arrastre un 9,7% inferior a las de la serie 335). Estas diferencias entre los dos tipos de locomotoras, como la propia RENFE Alquiler reconocía en su escrito de 27 de julio de 2018, justificaban una reducción en los precios de arrendamiento de las locomotoras de la serie 333.
29. Estas diferencias repercuten en la eficiencia del material rodante, causando que el de RENFE Alquiler tenga menor productividad en términos de kilómetros recorridos anualmente<sup>15</sup>. Esto afecta al coste del arrendamiento por kilómetro recorrido, una métrica fundamental para conocer las condiciones económicas efectivas. En los procedimientos de asignación de mayo y junio de 2021 el coste del alquiler por kilómetro recorrido ha resultado ser un **[CONFIDENCIAL]**% superior al de la locomotora de la serie 335, de mejor calidad, cuando en 2019 dicho coste fue un **[CONFIDENCIAL]**% inferior al de la locomotora de la serie 335. En noviembre de 2021, al haberse adjudicado las locomotoras al precio mínimo o un poco superior, apenas hay diferencia con las magnitudes de 2019.

**Tabla 4.** Coste del arrendamiento por kilómetro recorrido de las locomotoras alquiladas

**[CONFIDENCIAL]**

### **Resumen y contestación a las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia**

30. En sus alegaciones, la AEFP y CAPTRAIN reiteran su rechazo a los nuevos criterios de asignación utilizados por RENFE Alquiler. La AEFP considera que el nuevo mecanismo no ha eliminado el sorteo resultando, además, en unos precios de arrendamiento que *“no se corresponden en absoluto con los precios de mercado”*. CAPTRAIN añade que el mecanismo propuesto por RENFE Alquiler debería anularse en la medida en que no ha evitado el sorteo, que era su objetivo, y su único efecto ha sido incrementar los precios del arrendamiento.

---

<sup>15</sup> En 2019, mientras que las locomotoras 335 de Alpha Trains recorrieron de media **[CONFIDENCIAL]** km, las de la serie 333 de RENFE Alquiler hicieron **[CONFIDENCIAL]** km.

31. LCR señala la elevada rentabilidad que para RENFE Alquiler suponen los precios de arrendamiento<sup>16</sup> y solicita retornar al sistema de asignación anterior, fijando un precio del arrendamiento equivalente al 10% del valor de las locomotoras.
32. RENFE Alquiler recuerda que el Acuerdo de 22 de abril de 2021 concluía que utilizar el precio como criterio de priorización era coherente con las obligaciones establecidas en la Disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario, y que podía contribuir al buen funcionamiento del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril y reducir la incertidumbre que afrontan las empresas ferroviarias al vencimiento de sus contratos de arrendamiento. Recuerda, asimismo, que el informe remitido para trámite de audiencia reconoce que se ha reducido el número de empresas participantes en los sorteos, que en algún caso se ha evitado el sorteo con un incremento de precio muy pequeño, y que *“el único sorteo que tuvo lugar en noviembre podía haberse evitado si alguna de las dos empresas que empataron hubieran incrementado en unos céntimos dicho precio”*.
33. Efectivamente, en los últimos procedimientos de asignación de locomotoras han sido menos las empresas que han visto decidida su solicitud mediante sorteo pero no se ha evitado el sorteo salvo en una única ocasión, esto es, en el caso de una de las ocho locomotoras asignadas en esos procedimientos.
34. Por tanto, manteniendo la valoración positiva de la utilización del precio como criterio de priorización que se hizo en el Acuerdo de 22 de abril de 2021, deben adoptarse medidas adicionales para que este efectivamente contribuya a mejorar la eficiencia en la asignación de un activo tan estratégico para el transporte de mercancías por ferrocarril como son las locomotoras. Eficiencia ésta que el Acuerdo de 22 de abril de 2021 calificaba como esencial para el buen funcionamiento del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril: *“[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”*.
35. LCR señala que la baja productividad de las locomotoras que arrienda RENFE Alquiler es consecuencia de su obsolescencia y deficiente mantenimiento, por lo que considera que las empresas arrendatarias deberían poder contratar este

---

<sup>16</sup> LCR señala que, aproximando el valor de las locomotoras con la valoración que hace el seguro de daños, RENFE Alquiler estaría obteniendo una rentabilidad de entre el 17 y el 21% aproximadamente.

mantenimiento de forma independiente<sup>17</sup>. Esta empresa también solicita que “se analice la productividad del parque de locomotoras de Renfe Mercancías y la calidad de su mantenimiento a fin de que a la vista del resultado obtenido se determine el número de locomotoras sobrantes para enajenar a terceros o poner a disposición de Renfe Alquiler”.

36. RENFE Alquiler considera que el número de kilómetros recorridos anualmente por las locomotoras que arrienda “es totalmente ajeno al arrendador, dado que, no sólo depende de la locomotora en cuestión, como así parece entender la DTSP, sino de los tráficos y uso al que quiera destinarla el arrendatario”. Analizando el histórico de arrendamiento de sus locomotoras, sigue, “hay años con más producción que otros y clientes que las utilizan con más o menos intensidad” por lo que no es “correcto afirmar que las locomotoras S/333 hacen menos kilómetros que las locomotoras S/335 debido únicamente a sus diferentes características técnicas, ya que hay otros factores, ajenos a la naturaleza del material, principalmente el uso y rendimiento que quiera darle el operador”.
37. RENFE Alquiler ha reconocido la peor calidad de sus locomotoras 333 comparadas con la serie 335 y su afectación a la productividad. De hecho, ese fue el motivo que justificó **[CONFIDENCIAL]**. A este respecto, las alegaciones de LCR resultan ilustrativas de que la antigüedad y la potencia, como no puede ser de otra forma, tienen un efecto directo sobre la actividad de las locomotoras.
38. En relación con el resto de las alegaciones de LCR, señalar que no son objeto del presente procedimiento las condiciones en que RENFE Alquiler presta los servicios de mantenimiento y su calidad, ni la eficiencia de RENFE Mercancías en el uso de su material rodante de tracción.

#### **IV. MEDIDAS A IMPONER PARA ASEGURAR EL ACCESO AL MATERIAL RODANTE**

39. RENFE Alquiler había establecido unos precios basados en criterios objetivos derivados de las diferencias técnicas entre las locomotoras de las series 333 y 335, incluyendo una serie de descuentos por el número de locomotoras arrendadas y el plazo de su arrendamiento. Y las locomotoras se venían asignando, como se ha dicho antes, por sorteo, por el plazo máximo de arrendamiento y por el precio mínimo. Posteriormente, la introducción del precio como criterio de asignación ha arrojado resultados diversos en cuanto al precio

---

<sup>17</sup> Como se describía en la Resolución de 23 de mayo de 2018, el mantenimiento de las locomotoras que RENFE Alquiler arrienda a terceros es realizado por RENFE Mantenimiento, en virtud del mantenimiento integral vinculado al alquiler de la locomotora.

del arrendamiento, que ha sido el máximo en los procedimientos de mayo y junio de 2021, y el mínimo, o poco por encima del mínimo, en noviembre de 2021.

40. Una vez asignadas en mayo y junio de 2021 las cinco locomotoras adquiridas por RENFE Alquiler en marzo de 2021, salvo que esta empresa adquiriera nuevas locomotoras de RENFE Mercancías, las únicas ventanas para conseguir material por parte de las empresas ferroviarias alternativas se abrirán en el momento del vencimiento de los actuales contratos de arrendamiento (como sucedió en noviembre de 2021).
41. El 28 de marzo de 2022, tras la notificación del trámite de audiencia, RENFE Alquiler modificó la información de su página web sobre la disponibilidad, para su arrendamiento, de las locomotoras de la serie 333 en 2022 y 2023: una en 2022 (en abril) y cuatro en 2023 (en febrero, mayo, septiembre y noviembre).
42. Las situaciones de exceso de peticiones de locomotoras que se han producido cuando RENFE Alquiler ha puesto locomotoras a disposición de terceros podrían agravarse habida cuenta de los estímulos al transporte de mercancías por ferrocarril que podría suponer la Iniciativa Mercancías 30<sup>18</sup>. De esta forma, resultaría muy probable que se repitiera una situación como la de mayo y junio de 2021, con las empresas ferroviarias pujando fuertemente para conseguir locomotoras dada su escasez, lo que llevaría a adjudicaciones por sorteo, y por los plazos de arrendamiento máximos y los precios máximos de la horquilla. La propia RENFE Alquiler reconoce en su escrito de 15 de junio de 2021 que la resolución de las solicitudes mediante sorteo *“podrá evitarse cuando RENFE Alquiler amplíe, tal y como tiene previsto, su parque actual”*.
43. La deseable puesta en alquiler de material rodante adicional por parte RENFE Alquiler, sin embargo, no sería efectiva para evitar esa situación salvo que se hiciera con transparencia y anunciándolo con antelación suficiente. De esa forma, las empresas ferroviarias que dependen de esos alquileres podrían planificar sus tiempos y escoger el momento de pujar para alquilar, posibilitando una relajación de la tensión sobre los precios.
44. Pero RENFE Alquiler tiene incentivos a limitar la transparencia sobre la disponibilidad de material rodante por su potencial impacto en la predisposición de las empresas ferroviarias a pujar por su alquiler. Por ello es necesario imponer una obligación de transparencia de forma que las empresas ferroviarias cuenten con un horizonte cierto sobre la disponibilidad de material rodante en alquiler, de

---

<sup>18</sup> Este Plan tiene como objetivo duplicar la cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías hasta el 10%.

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/mercancias-30>

forma que al final de cada año se conozca la previsión de RENFE Alquiler de poner locomotoras en alquiler durante, al menos, el año siguiente.

45. RENFE Mercancías es la empresa que cuenta con un mayor número de locomotoras en propiedad, con un índice de utilización por debajo del mercado, como se puso de manifiesto en la Resolución de 23 de mayo de 2018, aspectos confirmados en el párrafo 8 y en el último Informe anual de la CNMC del sector ferroviario<sup>19</sup>. Esta situación le permite vender a RENFE Alquiler locomotoras para su arrendamiento a terceros. Así, RENFE Mercancías aportó 8 locomotoras de la serie 333 en el momento de la constitución de RENFE Alquiler en 2015, y 9 locomotoras adicionales en septiembre de 2016 (4 locomotoras) y marzo de 2021 (5 locomotoras). Conforme al artículo 2.j) y a la Disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario, dado que RENFE Mercancías es el proveedor - el único al menos hasta el momento - de RENFE Alquiler, de las locomotoras que luego RENFE Alquiler pone a disposición para alquilar, con el fin de que RENFE Alquiler pueda cumplir con su obligación de información y así preservar el efecto útil de dicha obligación legal, es preciso que RENFE Mercancías le informe previamente de las locomotoras que planea aportarle.
46. En caso de modificaciones de las previsiones de RENFE Alquiler o de RENFE Mercancías, estas deberán estar justificadas y ser comunicadas a la CNMC en cuanto se conozcan. RENFE Alquiler deberá, además, actualizar la información publicada en su página web.
47. La situación descrita en los párrafos anteriores sobre la disponibilidad de material rodante de tracción puede cambiar tras el nuevo ciclo inversor. Por este motivo, se limita la duración de estas obligaciones hasta el 1 de enero de 2025.
48. Las medidas de transparencia que se plantean son necesarias para garantizar la pluralidad de la oferta y corregir la distorsión en el mercado que supondría la generalización del arrendamiento a los precios máximos como consecuencia de la aplicación del precio como criterio adicional de priorización. La Resolución de 23 de mayo de 2018 señaló que *“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”*.
49. La Disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario establece que RENFE Alquiler facilite en condiciones objetivas el acceso a su material rodante. La Resolución de 23 de mayo de 2018 señalaba que la razonabilidad de la oferta de RENFE Alquiler debía tener en cuenta, por una parte, las

---

<sup>19</sup> <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp04221>

condiciones del mercado de alquiler de locomotoras en España y, por otra, los costes subyacentes de adquisición. Y la propia RENFE Alquiler remitió la justificación de que los precios de arrendamiento de sus locomotoras 333 eran objetivos en relación con los de las locomotoras 335, dadas sus diferencias técnicas.

50. Pero las condiciones expuestas más arriba de escasez de locomotoras para alquilar, y de incertidumbre sobre el momento y la cantidad de locomotoras que se pondrán en alquiler, en un contexto en el que, además, se va a impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril de acuerdo con la Iniciativa Mercancías 30 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con alta probabilidad presionará los precios hasta el máximo de la horquilla, de modo que:
- El precio del alquiler por kilómetro recorrido de las locomotoras 333 de RENFE Alquiler sería un **[CONFIDENCIAL]**% superior al de la locomotora de la serie 335, de mejor calidad, cuando en 2019 fue un **[CONFIDENCIAL]**% inferior, cuando se arrendaban a un precio que, de acuerdo con la propia RENFE Alquiler, debía ser considerado como objetivo.
  - La rentabilidad de las locomotoras con respecto a su valor residual en 2019 también se incrementaría notablemente. Así, dicha rentabilidad era en 2019 del **[CONFIDENCIAL]**% para RENFE Alquiler, cuando para ALPHA Trains era del **[CONFIDENCIAL]**%. Con las locomotoras arrendadas al precio máximo de la horquilla, la rentabilidad de las locomotoras de RENFE Alquiler sería del **[CONFIDENCIAL]**%, muy por encima, por tanto, de la de ALPHA Trains, y de la de la propia RENFE Alquiler en 2019.
51. Por tanto, se considera que las señaladas obligaciones de transparencia son las medidas más proporcionadas para asegurar el cumplimiento de la Disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario, garantizar la pluralidad de la oferta y corregir las distorsiones en el mercado que supone el acceso al material rodante de RENFE Alquiler en condiciones no objetivas. Efectivamente, dada la importancia de los costes de las locomotoras en el conjunto de los costes del transporte de mercancías, unos precios de arrendamiento elevados limitan la capacidad de las empresas ferroviarias de competir y ofrecer servicios alternativos.
52. Siendo RENFE Mercancías la filial que puede aportar locomotoras a RENFE Alquiler para que esta otra filial las ponga, a su vez, en alquiler, las obligaciones de transparencia deben imponerse sobre las dos filiales, con el objetivo de que



las empresas ferroviarias cuenten con un horizonte cierto sobre la disponibilidad de material rodante en alquiler, al menos en el corto plazo.

53. La CNMC analizará la evolución del arrendamiento de las locomotoras titularidad de RENFE Alquiler para asegurar que el resultado de la aplicación de las medidas de transparencia señaladas se traduce en objetividad de las condiciones de acceso a las locomotoras, de conformidad con la Disposición adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario.

### **Resumen y contestación a las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia**

54. La AAFP, CAPTRAIN y LCR se muestran en general de acuerdo con las medidas de transparencia propuestas. CAPTRAIN propone que las obligaciones de información de RENFE Mercancías se extiendan “a todo el material rodante y no únicamente las locomotoras” así como a traspasos o ventas “a cualquier otra empresa y no sólo a RENFE Alquiler”. Asimismo, pide que las mismas no se impongan sólo hasta 2025, sino que se prorroguen de forma automática.
55. Las medidas de transparencia señaladas son las más proporcionadas al problema detectado en los procesos de asignación de las locomotoras llevados a cabo por RENFE Alquiler. Por el contrario, las ventas de otro material diferente a las locomotoras o que pudieran realizar otras empresas diferentes de RENFE Alquiler no han sido objeto del presente procedimiento. Por tanto, no cabe extender dichas medidas, tal propone CAPTRAIN, porque no se ha determinado su impacto sobre la pluralidad de la oferta y la situación competitiva del mercado. Por otro lado, la proporcionalidad de la medida se garantiza limitando su vigencia hasta el momento en que pueda analizarse el resultado del nuevo ciclo inversor, previsiblemente durante el año 2025. Sin perjuicio de lo anterior, la CNMC analizará la evolución de los precios, pudiendo ampliarse, en su caso, el plazo del 1 de enero de 2025 inicialmente previsto.
56. RENFE Alquiler alega que la imposición de obligaciones no es necesaria porque no parece probable un incremento sustancial de demanda de locomotoras en alquiler ni ello supondría, inevitablemente, un incremento del precio de arrendamiento. Añade que la CNMC ya impuso en Resolución de 23 de mayo de 2018 la obligación de transparencia que ahora se propone, obligación que fue confirmada por la Audiencia Nacional, por lo que la información solicitada ya se publica careciendo la medida, por tanto, de eficacia práctica.
57. Las convocatorias realizadas por RENFE Alquiler han acabado con un número de peticiones por encima del material disponible (ver tabla 3). La inclusión del precio como un criterio de priorización adicional pretendía evitar que los

procedimientos de asignación se decidieran por sorteo, pero ese objetivo no se ha conseguido y no es previsible que pueda conseguirse en una situación de escasez de locomotoras y de adopción por el Gobierno de medidas encaminadas a la promoción del ferrocarril como alternativa al transporte de mercancías por carretera.

58. La obligación de transparencia que se va a imponer en el marco del presente procedimiento implica publicar, antes del final de cada año, los planes de puesta a disposición de locomotoras durante el siguiente año. La Resolución de 23 de mayo de 2018 no se refería a previsiones que deban ofrecerse con determinada antelación. Tampoco incluía la obligación de mantener la información publicada en la página web permanentemente actualizada.
59. Como se indicado más arriba, RENFE Alquiler ha actualizado, en su página web y tras el trámite de audiencia, la información sobre su disponibilidad de locomotoras. Esa información la organiza en una tabla de título “Locomotoras propiedad de Renfe Alquiler disponibles en los próximos 5 años”, e incluye las locomotoras con las que cuenta en 2022 y 2023. Pero de acuerdo con la información recabada en el presente procedimiento, RENFE Alquiler contará con locomotoras disponibles más allá de 2023. De modo que la información en la web se ha actualizado sólo tras el trámite de audiencia de este procedimiento, y dicha información actualizada no resulta clara, pudiendo llevar a confusión a los operadores (que pueden pensar que a partir de 2023 y hasta 2026 no habrá locomotoras disponibles para alquilar). La obligación impuesta en virtud del presente procedimiento dará seguridad a las empresas ferroviarias sobre la disponibilidad de material rodante a un año vista.
60. El informe remitido para trámite de audiencia proponía que RENFE Mercancías comunicara anualmente sus previsiones de enajenación de locomotoras a RENFE Alquiler directamente a las empresas ferroviarias arrendatarias de esta última empresa. Para ello, RENFE Alquiler debía remitir anualmente a RENFE Mercancías un listado de las empresas que tenían locomotoras arrendadas. RENFE Mercancías alega que dicha medida es (i) innecesaria, por ser similar a la impuesta por el Resuelve Primero de la Resolución de 23 de mayo de 2018, anulada por Sentencia de 5 de octubre de 2020 de la Audiencia Nacional, (ii) desproporcionada, resultando más gravosa por implicar informar no solo a la CNMC sino a las empresas arrendatarias, que son sus competidoras, (iii) discriminatoria, pues no se impondría sobre sus competidoras lo cual le generaría una desventaja competitiva, y (iv) revelaría secretos comerciales.
61. A este mismo respecto, RENFE Alquiler considera que el listado de empresas arrendatarias es información confidencial y que la medida, además, excluiría del acceso a la información a potenciales empresas ferroviarias interesadas en el

arrendamiento que no sean arrendatarias actualmente. Por ello, considera más adecuado que toda la información se publique en su página web.

62. Finalmente, RENFE Mercancías alega que la inestabilidad y la volatilidad actual del mercado (efectos de la guerra de Ucrania, aumento de precios de materias primas y de fletes, escasez de semiconductores, pandemia, etc.) imposibilita la toma de decisiones sobre el material rodante excedentario susceptible de ser vendido, y por tanto la puesta a disposición de la información, con la antelación requerida.
63. Sin embargo, la obligación de transparencia a RENFE Mercancías propuesta en el trámite de audiencia difiere sustancialmente del Resuelve Primero de la Resolución de 23 de mayo de 2018, que obligaba a cuantificar anualmente la utilización de todo su parque de locomotoras dedicado al transporte de mercancías. Además, aquella medida resultaba de aplicación por un periodo indefinido. Por otro lado, la medida no resulta discriminatoria por la posición de RENFE Mercancías como proveedora de las locomotoras que RENFE Alquiler pone después en alquiler. Tampoco se entiende cómo la información requerida podría divulgar la estrategia comercial de RENFE Mercancías o su *know-how* del mercado de transporte de mercancías.
64. No obstante, resulta pertinente reconsiderar la obligación de comunicar las previsiones de enajenación de material por parte de RENFE Mercancías a RENFE Alquiler a las empresas ferroviarias arrendatarias de locomotoras. Así, se considera más apropiado, como propone RENFE Alquiler, que RENFE Mercancías comunique a esta empresa sus previsiones de enajenación de locomotoras a la propia RENFE Alquiler para su incorporación a la publicación que haga esta RENFE Alquiler en su página web. De esta forma, la información publicada por RENFE Alquiler sobre la disponibilidad de locomotoras no especificará si provienen del vencimiento de un contrato o de la enajenación de material rodante de RENFE Mercancías o de la adquisición de locomotoras a un tercero si se diera el caso. Además, esta solución reduce las cargas tanto sobre RENFE Mercancías como sobre RENFE Alquiler.
65. En relación con la incapacidad de RENFE Mercancías de planificar las operaciones de venta con la antelación requerida para cumplir con el plazo para dar la información por razón de la volatilidad del mercado, cabe insistir en la proporcionalidad de la medida planteada. Dicha medida supone que RENFE Mercancías indique las operaciones con un año de antelación como máximo (la antelación requerida será inferior cuanto antes en el año natural se haya previsto realizar la venta). La antelación requerida se considera la mínima exigible y, en cualquier caso, hay margen para adaptar, excepcionalmente y de forma justificada, las previsiones iniciales.

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

## **RESUELVE**

**PRIMERO.-** Requerir a RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A. para que publique, antes del 31 de diciembre de cada año y en su página web, sus planes de puesta a disposición de locomotoras en alquiler durante el siguiente año, incluyendo las fechas en que estarán a disposición para su arrendamiento.

Esta información deberá publicarse, por primera vez, en el plazo de un mes desde la notificación de esta Resolución y deberá abarcar los planes en lo que quede del año en curso.

**SEGUNDO.-** Requerir a RENFE Mercancías, S.M.E., S.A. para que comunique a RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A., antes del 31 de diciembre de cada año, sus planes de enajenación de locomotoras a esta última empresa durante el siguiente año, señalando las fechas en las que planea realizar su traspaso efectivo, a efectos de que RENFE Alquiler pueda cumplir con la obligación del Resuelve Primero.

Esta información deberá comunicarse, por primera vez, en el plazo de un mes desde la notificación de esta Resolución y deberá abarcar los planes en lo que quede del año en curso.

**TERCERO.-** Las modificaciones en los planes comunicados por RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A. y RENFE Mercancías, S.M.E., S.A. deberán estar justificadas y ser comunicadas a esta Comisión en cuanto sean conocidas. RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A. deberá, además, publicar estas modificaciones en su página web en cuanto sean conocidas.

**CUARTO.-** Las obligaciones anteriores se mantendrán vigentes hasta el 1 de enero de 2025, salvo Resolución de esta Sala prorrogándolas.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese a la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A., RENFE Mercancías, S.M.E., S.A, Captrain España, S.A.U., Continental Rail, S.A., Go Transport Rail, S.A., Logitren

Ferrovial, S.A., Low Cost Rail, S.A., Medway Operador Ferroviario de Mercaderías, S.A., Tracción Rail, S.A. y Transfesa Logistics, S.A., haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.