

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC aprueba el informe sobre el Anteproyecto para modificar la Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015)**

- El Anteproyecto de Ley no transpone adecuadamente la Directiva Europea de Liberalización del transporte nacional de viajeros por ferrocarril previsto para 2020
- El Ministerio de Fomento plantea derogar algunas obligaciones impuestas a Renfe para que otras compañías accedan al mercado y puedan competir en igualdad de condiciones, como el alquiler de locomotoras
- La Comisión Europea inició en mayo un nuevo procedimiento de infracción contra España por la incorrecta liberalización del sector.

**Madrid, 31 de julio de 2018.-** La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha aprobado el informe sobre el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. ([IPN/CNMC/014/18](#))

El Ministerio de Fomento remitió en mayo a la CNMC el anteproyecto que incorpora al marco jurídico español la [Directiva 2016/2370](#). Esta norma forma parte del denominado [4º Paquete Ferroviario](#), cuyo plazo máximo de transposición es el 25 de diciembre de 2018. El documento tiene como objetivo abordar la liberalización del transporte nacional de viajeros y refuerza la independencia e imparcialidad de los administradores de infraestructuras. El texto ha sido sometido a consulta pública en febrero y está pendiente de aprobación por el Consejo de Ministros.

La CNMC considera que el Anteproyecto de Ley en su actual redacción no soluciona algunos de los aspectos relacionados con la fijación de los cánones de Adif (precios por alquilar sus infraestructuras a futuros operadores). Este incumplimiento ha supuesto que la Comisión Europea<sup>1</sup> haya iniciado el pasado mes de mayo un procedimiento de infracción contra Reino de España. En concreto, la Comisión Europea estima inadecuada transposición de la [Directiva RECAST](#), que debía estar vigente antes de junio de 2015.

---

<sup>1</sup> El 14 de julio de 2017, la Comisión Europea informó sobre la apertura de un procedimiento a España por la incompleta transposición de la Directiva RECAST ([http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-17-1577\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1577_es.htm)). Posteriormente, el 17 de mayo de 2018 informó del envío de una carta de emplazamiento por la incorrecta transposición de dicha Directiva ([http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-18-3446\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3446_es.htm)).

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC*

*El texto íntegro del informe se publica en el sitio CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa*

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

El Anteproyecto de Ley deroga las obligaciones impuestas a Renfe Alquiler y Renfe Mantenimiento de dar acceso en condiciones reguladas a las empresas ferroviarias. La CNMC considera que debería mantenerse el marco actual y que en el caso de aprobarse la propuesta, supondría un retroceso en la liberalización del transporte por ferrocarril y otorgaría una ventaja a RENFE heredada de la época del monopolio.

En este sentido, el Anteproyecto de Ley propone derogar las **obligaciones de acceso sobre el material rodante de RENFE Alquiler**. La CNMC en su [Resolución de 23 de mayo de 2018 \(ver nota de prensa\)](#) señaló la importancia de que RENFE Alquiler preste estos servicios a otras empresas, dadas las dificultades para acceder a nuevas locomotoras por las características técnicas de la red española (diferente ancho de vía).

En el caso de los trenes de viajeros existe un importante riesgo de que ninguna compañía ferroviaria cuente con material (trenes y locomotoras) en el momento de la apertura del mercado de viajeros. RENFE recibirá en 2020 los nuevos trenes de alta velocidad adquiridos en 2016 a TALGO. Por ello, la CNMC propone un alquiler temporal y vinculado a compromisos de compra de flota del material rodante aprovechando esta mayor capacidad.

### **Independencia del regulador**

Además, el anteproyecto de ley no transpone adecuadamente la normativa europea, dado que no incluye aspectos sustanciales del 4º Paquete Ferroviario. En particular, los que tienen que ver con las competencias que debe ejercer la CNMC como regulador independiente del sector. En algunos aspectos como la prueba de equilibrio económico prevista en el artículo 59.7 del Anteproyecto<sup>i</sup> invade competencias.

La CNMC recuerda que la normativa europea exige en los sucesivos paquetes ferroviarios europeos la existencia de un organismo regulador independiente. La misión de esta institución es garantizar certidumbre regulatoria a las nuevas compañías para que puedan acceder a la red ferroviaria, actualmente propiedad de ADIF y ADIF Alta Velocidad.

---

<sup>i</sup> El **equilibrio económico** es un análisis que debe determinar si se permite el acceso a la red a una empresa ferroviaria cuando el servicio que pretende prestar coincide con un servicio de cercanías o regional sujeto a obligaciones de servicio público (OSP).

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC*

*El texto íntegro del informe se publica en el sitio CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa*

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*