

NOTA DE PRENSA

La CNMC analiza los precios de los servicios prestados por Renfe Mantenimiento

- Renfe Mantenimiento cuenta con más de 106 talleres distribuidos por toda España y unos 20.000 activos (edificios, locomotoras de maniobras y maquinaria diversa) para prestar servicios de mantenimiento a otras compañías.
- Estos servicios son fundamentales para que las empresas de mercancías y las de viajeros, que próximamente entrarán a competir en el mercado español, puedan realizar la puesta a punto de sus trenes.
- La metodología aplicada por Renfe Mantenimiento incrementa artificialmente los precios del acceso a las instalaciones y la prestación de los servicios de mantenimiento, por lo que no se ajusta a la Ley del Sector Ferroviario.

Madrid, 23 de diciembre de 2020.- La CNMC ha publicado la Resolución sobre los precios de prestación de los servicios básicos en las instalaciones de Renfe Mantenimiento. Esta empresa se creó en 2012 y, [como ha señalado la CNMC](#), es el principal prestador de servicios de mantenimiento ferroviario en España con 106 talleres repartidos por todo el territorio nacional. ([STP/DTSP/025/20](#)).

Los servicios de mantenimiento son fundamentales para que las empresas competidoras de Renfe, tanto de mercancías como de viajeros, que comenzarán a ofrecer viajes en los próximos meses gracias a liberalización del sector ferroviario en España, puedan realizar la puesta a punto de sus trenes.

[Ley del Sector Ferroviario](#) establece que los talleres son instalaciones reguladas. Por ello, Renfe Mantenimiento debe prestar esos servicios a precios orientados a los costes de prestación, más un beneficio razonable.

Numerosos activos

Renfe Mantenimiento cuenta con más de 20.000 activos (edificios, locomotoras de maniobras y maquinaria diversa) necesarios para la prestación de los servicios de mantenimiento. Para calcular sus costes, Renfe Mantenimiento no ha utilizado los importes incluidos en su contabilidad, sino que ha optado por estimar lo que costarían estos activos actualmente, a su valor de reposición a precios corrientes.

Esto implica que, por ejemplo, una máquina o instalación que fuera antigua y, por tanto, en la contabilidad de costes de Renfe estuviera ya casi amortizada, para el cálculo de los precios de los servicios que presta a otras empresas, el coste imputado sería el precio que debería pagar Renfe Mantenimiento actualmente por

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. La Resolución se publica en la página web de la CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

su adquisición.

Por este motivo, la Resolución recién aprobada por la CNMC considera que la metodología de Renfe Mantenimiento incrementa de forma artificial los costes de los servicios de mantenimiento y, en consecuencia, es contraria al artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario que establece que los precios de los servicios en instalaciones ferroviarias “*no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable*”.

Metodología de cálculo europea

Para el cálculo del beneficio razonable, Renfe Mantenimiento aplica un margen sobre los costes. Sin embargo, la CNMC ha considerado que, desde la modificación de la Ley del Sector Ferroviario por el Real Decreto-ley 23/2018, debe tenerse en cuenta el riesgo (o la ausencia del mismo) que afronta la empresa, por lo que este no puede limitarse a calcular la media de los beneficios de otras empresas.

Concretamente, la CNMC calcula el beneficio razonable en diferentes sectores regulados mediante el Coste Medio Ponderado del Capital (WACC, en terminología inglesa). A través de esta metodología de costes, se estima la rentabilidad adicional exigida por los inversores hipotéticos en estos activos por asumir un mayor riesgo. En el sector ferroviario, la [Resolución de 23 de febrero de 2017](#) estableció los parámetros que configuran la fórmula de cálculo del WACC así como sus valores de referencia.

Además, la Comisión Europea ha publicado recientemente una [Comunicación](#) en el ámbito de las comunicaciones electrónicas, que busca homogeneizar los cálculos del WACC entre los distintos reguladores europeos para evitar la dispersión en las estimaciones. Actualmente, la CNMC está adaptando su metodología de cálculo del coste medio del capital en diversos sectores a la Comunicación de la CE.

Rentabilidad muy superior a los costes

En su resolución, la CNMC concluye que la rentabilidad de los activos que obtiene Renfe Mantenimiento es muy superior al coste de capital calculado aplicando la metodología de la WACC. De esta forma, el beneficio aplicado a sus tarifas no puede considerarse razonable e incumple lo establecido en el artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario.

Por todo ello, Renfe Mantenimiento deberá publicar las tarifas modificadas en el plazo de dos meses, y remitirlas a la CNMC incluyendo el detalle de los ajustes realizados para dar cumplimiento a la Resolución. ([STP/DTSP/025/20](#)).

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. La Resolución se publica en la página web de la CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.