

## **RESOLUCIÓN SOBRE LA PROPUESTA DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR LA TERMINAL CATALUNYA, S.A.U. EN LA INSTALACIÓN DEL MUELLE DEL PRAT EN EL PUERTO DE BARCELONA**

**SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

**STP/DTSP/045/17**

### **Presidenta**

D.<sup>a</sup> María Fernández Pérez

### **Consejeros**

D.<sup>a</sup>. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain

D. Benigno Valdés Díaz

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Mariano Bacigalupo Saggese

### **Secretario de la Sala**

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 27 de julio de 2017.

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), y del artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley 38/2015), la Sala de Supervisión Regulatoria, emite la siguiente Resolución:

### **PRIMERO.- ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** La Ley 38/2015 modificó sustancialmente el régimen regulatorio aplicable a las instalaciones de servicio ferroviarias, reconociendo el derecho de acceso a todas las empresas ferroviarias e imponiendo nuevas obligaciones a sus explotadores. Por una parte, se modificó la clasificación de los servicios complementarios y auxiliares así como su regulación. En particular, las tarifas de los servicios complementarios y auxiliares, cuando estén prestados por un único explotador, deberán estar orientados a costes más un beneficio razonable. Por otra parte, en relación con la supervisión de las tarifas de los servicios complementarios, la nueva legislación sustituye el régimen de comunicación al Ministerio de Fomento previsto en el artículo 79 de la Ley

39/2003<sup>1</sup> por el procedimiento fijado en el artículo 102 de la Ley 38/2015 que prevé que, de forma previa a su publicación, la CNMC realice un informe, en el plazo de un mes, de las propuestas aprobadas por los explotadores de las instalaciones de servicio, con independencia del titular de las mismas.

**SEGUNDO.-** Con fecha 3 de noviembre de 2016, esta Sala emitió Resolución sobre las propuestas de tarifas para los servicios complementarios prestados en instalaciones de servicio y por la que se adoptan medidas para próximas modificaciones de acuerdo al artículo 11 de la LCNMC, en la que, entre otras cosas, se fijaba la información mínima a aportar por parte de los explotadores de los servicios complementarios de carga y descarga de unidades de transporte intermodal (en adelante, UTIs) a la vez que se establecía la necesidad de que la tarifa incluya una franquicia de 2 días. Además se recordaba la obligación de transparencia sobre las tarifas impuesta a los explotadores por la Ley 38/2015.

**TERCERO.-** La Terminal Catalunya, S.A.U. (en adelante, TERCAT) comunicó, el 23 de diciembre de 2016, su propuesta tarifaria en relación con los servicios de prestación de los servicios de manipulación de UTIs.

**CUARTO.-** Con fecha 23 de febrero de 2017, se aprobó la Resolución en la que informó negativamente la propuesta tarifaria a que se refiere el Antecedente de Hecho tercero.

**QUINTO.-** Con fecha 19 de junio de 2017 tuvo entrada en el registro de la CNMC escrito de TERCAT comunicando una nueva propuesta tarifaria en relación con los servicios de manipulación de UTIs.

**SEXTO.-** Con fecha 28 de junio de 2017 tuvo entrada un escrito subsanando escrito anterior de 19 de junio de 2017.

## **SEGUNDO.- FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL**

Corresponde a esta Comisión informar sobre las propuestas tarifarias de los servicios complementarios prestados en las instalaciones de servicio, independientemente de quien sea su titular, en virtud de la función cuyo ejercicio le atribuyen el artículo 11.12 de la LCNMC y el artículo 102.1 de la Ley 38/2015 al establecerse, en éste último, que dichas tarifas “(...) *serán aprobadas por el explotador de la instalación de servicio, previo informe de la*

---

<sup>1</sup> Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

*Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien deberá informar en el plazo de un mes”.*

Igualmente, el artículo 11.5 de la LCNMC atribuye a la Comisión velar por que las tarifas ferroviarias cumplan lo dispuesto en sus normas reguladoras y no sean discriminatorias.

Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre las propuestas de tarifas para los servicios complementarios realizadas por los explotadores de las instalaciones de servicio ferroviarias.

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.

## II. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Como se ha señalado en el Antecedente de Hecho Cuarto, el pasado 23 de febrero de 2017, la CNMC aprobó una Resolución informando negativamente la propuesta tarifaria relativa a los servicios complementarios de manipulación de UTIs comunicada por TERCAT. Las razones expuestas en dicha Resolución que justificaban que la propuesta de TERCAT no fuera consistente con los preceptos incluidos en la Ley 38/2015 eran:

- Que la **metodología** utilizada por TERCAT, actualizando las tarifas vigentes en 2006 por el IPC, no se corresponde necesariamente con la evolución de los costes subyacentes que afronta el explotador. Igualmente, **este explotador no justificó**, en base los costes de prestación, **las diferentes tarifas propuestas** por la manipulación de UTIs de más o menos de 32 pies así como llenas o vacías.
- Que el **beneficio que obtendría este explotador** con las tarifas propuestas **no se consideró razonable**, tal y como prevé el artículo 102 de la Ley 38/2015, al superar claramente los márgenes observados en el sector ferroviario así como el coste de capital calculado para estas actividades de acuerdo con la metodología utilizada por la CNMC.

Para el cálculo de este último aspecto, la CNMC incluyó, en los ingresos de TERCAT derivados de la manipulación de UTIs aquéllos derivados de la actividad de almacenaje dado que de la información aportada parecía desprenderse la existencia de costes comunes entre dichos servicios y los de manipulación de UTIs. Así, en la Resolución de 23 de febrero de 2017 se estimó que *“TERCAT ha aportado los datos de costes de gestión de la terminal ferroviaria en el Muelle del Prat por lo que cabe imputar los ingresos no solo de las actividades de manipulación de UTIs sino también de almacenaje para obtener una visión realista de la rentabilidad que obtendría este explotador”.*

Sin embargo, en su escrito acompañando la nueva propuesta tarifaria, este explotador detalla y justifica que las actividades de almacenamiento se realizan en la sección marítima de la terminal y no en la ferroviaria, añadiendo que, en caso de considerarse los ingresos derivados del almacenamiento de UTIs, también deberían incrementarse, de forma coherente, los costes para incorporar aquellos derivados de la construcción de la terminal marítima así como el resto de activos necesarios para su gestión (grúas, etc.).

De conformidad con lo anterior, y a la vista de la nueva información aportada, esta Sala considera que es necesario **modificar los cálculos** incluidos en la citada Resolución de 23 de febrero de 2017, **eliminando los ingresos derivados del almacenamiento de UTIs** en la terminal del Muelle del Prat.

Por otra parte, como se señalará en los epígrafes posteriores, TERCAT ha eliminado la diferencia entre las tarifas de manipulación de UTIs de más o menos de 32 pies así como llenas o vacías.

### III. PROPUESTA TARIFARIA DE TERCAT

El presente epígrafe tiene por objeto describir la terminal ferroviaria del Muelle del Prat así como el contexto en el que presta sus servicios y la propuesta tarifaria que su explotador, TERCAT, ha comunicado a la CNMC.

De forma previa a este análisis cabe recordar brevemente, tal y como se expuso en la Resolución de 23 de febrero de 2017, que el Muelle del Prat es una terminal intermodal que se encuentra en el dominio del Puerto de Barcelona y su explotación recae en TERCAT, propiedad Hutchinson Ports, filial a su vez del conglomerado multinacional *CK Hutchison Holdings Limited*, que opera un total de 48 puertos a nivel mundial. La terminal está conectada tanto a la RFIG mediante ancho ibérico como a la red de los Ferrocarrils de la Generalitat, si bien está prevista su conexión mediante ancho internacional (UIC).

En el entorno de la ciudad de Barcelona se localiza la terminal intermodal de **Barcelona – Morrot** así como la segunda terminal de contenedores del propio puerto de Barcelona (APM Terminals) y la terminal de **Granollers Mercaderies**, dado que no existe en la ciudad de Barcelona ni en sus proximidades, **ningún cargadero privado de uso público** con consideración de terminal intermodal ferroviaria.

La terminal portuaria gestionada por TERCAT recibió, de acuerdo con la información aportada, 2.918 trenes en 2016, manipulando más de 80.000 UTIs, lo que supone más del 50% de su capacidad máxima. Por otra parte cabe señalar que esta terminal **ha incrementado de forma sensible su tráfico en los últimos años**, con crecimientos por encima del 20%. De acuerdo con el

Informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías<sup>2</sup>, la **cuota ferroviaria del Puerto de Barcelona se situó por encima del 5%**, colocando a este puerto en la parte alta del conjunto de puertos de interés general en lo que se refiere a la participación del ferrocarril en la entrada y salida de mercancías.

### III.1. Condiciones de la licitación del Muelle del Prat

Con fecha 21 de diciembre de 2005, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona aprobó la convocatoria del concurso para el otorgamiento de una concesión de espacio de dominio público portuario del Muelle del Prat del Puerto de Barcelona. Esta concesión debía de servir de soporte a la prestación de servicios portuarios básicos de manipulación y transporte de mercancías al tráfico de contenedores. El 15 de noviembre de 2006, este mismo Consejo procedió a otorgar la concesión de la Terminal de Contenedores del Muelle del Prat a TERCAT por un periodo de 30 años. Posteriormente, con fecha 23 de septiembre de 2015 se aprobó la extensión en 15 años del plazo inicial de la concesión.

De esta forma, TERCAT no solo es el concesionario de la terminal ferroportuaria del Muelle del Prat sino que también le **permite la prestación de los servicios portuarios básicos** de manipulación y transporte de mercancías al tráfico de contenedores, incluyendo la carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo, depósito y transporte horizontal.

La concesión del citado muelle contiene diferentes obligaciones para el concesionario, entre las que se incluye la de habilitar la superficie de la terminal de contenedores así como la construcción de la terminal ferroviaria. La inversión acometida por TERCAT en la terminal ferroviaria le supuso, de acuerdo con la información aportada, **[CONFIDENCIAL]** millones de euros.

Por otra parte, en lo que al **régimen tarifario** se refiere, la Condición Segunda, letra j) establece como obligación del operador la de *“[A]plicar las tarifas correspondientes a los servicios que preste, respetando las tarifas máximas aprobadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona en cada momento según se establece en este Pliego”*. La tabla siguiente presenta las tarifas máximas aprobadas para el servicio de manipulación de UTIs en el momento de la adjudicación de la concesión así como la modificación aprobada el 17 de diciembre de 2008 por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Finalmente, el 20 de julio de 2011 este mismo órgano procedió a modificar las tarifas máximas.

---

<sup>2</sup> Informe INF/DTSP/002/16, de 21 de diciembre de 2016.

**Tabla 1. Tarifas máximas fijadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona**

Euros	Contenedores < 32 pies		Contenedores > 32 pies	
	Llenos	Vacío	Llenos	Vacíos
Adjudicación concesión	40,00	35,00	45,00	40,00
Modificación 2008	20,00	15,00	25,00	20,00
Modificación 2011	20,46	15,35	25,58	20,46

Fuente. TERCAT.

### III.2. Tarifas propuestas por TERCAT

TERCAT señala que las tarifas vigentes para la prestación de los servicios de manipulación de UTIs le generan importantes pérdidas que estima, desde 2013, en unos **[CONFIDENCIAL]** millones de euros hasta abril de 2017. Por ello, y a la vista del mandato incluido en el artículo 102.2 de la Ley 38/2015, propone la modificación detallada en la tabla siguiente, al objeto de alcanzar el equilibrio económico de la actividad.

**Tabla 2. Propuesta tarifaria TERCAT para 2017**

	Euros
Propuesta tarifaria TERCAT servicio manipulación de UTIS	49,57

Esta tarifa incluiría, en el caso de la carga sobre vagón, la recepción del contenedor en la terminal ferroviaria desde la terminal marítima, **hasta 5 días de estancia** y la propia manipulación para la carga en el vagón. Para la descarga desde vagón, además de la propia manipulación, incluirían el almacenaje del contenedor también con **5 días de estancia** y su entrega desde la terminal ferroviaria a la marítima.

## IV. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA TARIFARIA

Como se ha señalado anteriormente, el artículo 102 de la Ley 38/2015 establece que las tarifas de los servicios complementarios deberán estar orientadas a los costes más un beneficio razonable. En el presente epígrafe se analizará la propuesta tarifaria, a la vista de los costes presentados por TERCAT, realizándose una valoración de la misma.

### IV.1. Costes de prestación del servicio complementario de manipulación de UTIs en la terminal ferropuertaria del Muelle del Prat

Entre la documentación aportada, TERCAT ha presentado el balance de ingresos y costes relacionados directamente con la explotación de los servicios de manipulación de UTIs, que se muestra a continuación:

**Tabla 3. Estructura de costes e ingresos de TERCAT en la terminal ferropuertaria del Muelle del Prat**

**[INICIO CONFIDENCIAL]**

**[FIN CONFIDENCIAL]**

Fuente. TERCAT.

En primer lugar cabe señalar que, de acuerdo con TERCAT, en los costes presentados en la tabla anterior **no se han incluido aquellos compartidos entre la actividad ferroviaria y portuaria**. En segundo lugar, al contrario de la estructura de costes de otros explotadores, TERCAT no afronta costes de alquiler de la instalación ni cuotas variables a abonar al propietario si bien, por el contrario, imputa a esta actividad la **amortización de las obras** que debió acometer para construir la propia terminal así como **el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias**. Asimismo, en este caso, el explotador también ha debido invertir en la **maquinaria para realizar la manipulación de las UTIs**.

En la tabla anterior se observa que los costes se han incrementado en el último año y, si bien el tráfico también lo ha hecho, ha sido en menor medida, provocando que coste por UTI manipulada haya aumentado ligeramente hasta los **[CONFIDENCIAL]** euros para el año 2016, esto es, aproximadamente un **[CONFIDENCIAL]**% más que en 2015.

TERCAT no ha aportado estimaciones sobre la evolución del número de UTIs que podría gestionar en 2017, que es cuando se aplicaría su propuesta tarifaria. Sin embargo cabe señalar que este explotador prevé un crecimiento en el número de trenes recibidos del **[CONFIDENCIAL]**%. En relación con los costes, el explotador ha aportado datos reales de enero a abril de 2017, con un coste medio por UTI de **[CONFIDENCIAL]** euros, ligeramente inferior al observado en 2016.

A partir de las previsiones anteriores y de la tarifa propuesta, que es independiente de las características de las UTIs, se ha estimado, tal y como se detalla en la tabla siguiente, el margen sobre ingresos que cabría esperar para el año 2017:

**Tabla 4. Estimación del resultado de TERCAT en 2017 en relación con la actividad de la terminal ferroviaria**  
**[CONFIDENCIAL]**

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por TERCAT.

A la vista del margen esperado, esta Sala debe analizar, de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2005, si resulta razonable.

## **IV.2. Razonabilidad del beneficio propuesto por TERCAT**

En relación con la evaluación del beneficio razonable y, en ausencia de la orden del Ministro de Fomento prevista en el citado artículo 102 de la Ley 38/2015 y que debería desarrollar el marco general tarifario de estos servicios, tal y como ya se indicó en la citada Resolución de 23 de febrero de 2017, la valoración que debe realizar esta Sala debe basarse en la **metodología de cálculo** aplicada por el explotador para realizar su propuesta, el **contexto en el que se aplicarán** las tarifas así como la **rentabilidad esperada del capital** empleado en comparación con un mercado competitivo.

A este respecto, esta Sala considera que:

- TERCAT ha realizado su propuesta tarifaria sobre una previsión de sus costes y de tráfico, por lo que la **metodología aplicada por el explotador puede considerarse coherente con lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley 38/2015**. Efectivamente, por una parte, su tarifa de 49,57 euros/UTI no se basa, como en la propuesta de 23 de diciembre de 2016, en la aplicación del IPC.

Por otra parte, como se ha señalado, la nueva propuesta tarifaria, al contrario de la analizada en la Resolución de 23 de febrero de 2017, **no diferencia entre contenedores llenos o vacíos o por su tamaño**, algo que esta Sala consideró que no estaba justificado en base a los costes.

- Por otra parte, la tarifa propuesta conlleva, de acuerdo con los cálculos incluidos en la Tabla 4 anterior, un margen del **[CONFIDENCIAL]%** que, como se observa en el gráfico siguiente, se sitúa por encima del de otros explotadores de terminales así como de las empresas ferroviarias y el propio gestor de infraestructuras.

### **Gráfico 1. Margen sobre ingresos de agentes presentes en el sector ferroviario** **[CONFIDENCIAL]**

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por las empresas.

En este punto es preciso diferenciar los dos modelos de negocio relativos a la gestión de las terminales de mercancías que prestan los servicios de manipulación de UTIs. Por una parte, las instalaciones que se basan en el **alquiler de la terminal**, en general, a ADIF. Por otra parte, aquéllas en **propiedad**, en las que el gestor y la titularidad son del mismo agente que, por tanto, ha debido afrontar la inversión de la construcción de la instalación. Estos últimos suman tanto los márgenes del propietario como del explotador, siendo eventualmente, superiores a los gestores en alquiler.

Por otra parte, los costes variables que debe afrontar un explotador titular de la instalación son inferiores dado que no debe abonar la renta derivada del arrendamiento de la instalación.

Ambos factores hacen que, contablemente, el margen por ingresos de un explotador titular de una terminal de mercancías sea superior al de una terminal arrendada. Por el contrario, un titular que ha debido hacer las inversiones de construcción de la terminal afrontan costes superiores en términos económicos, como es el coste de oportunidad del capital invertido, así como su riesgo, que el margen sobre ingresos no recoge apropiadamente.

Estas diferencias en el modelo de negocio y su estructura de costes e inversiones hace que el mayor margen sobre ingresos que consigue TERCAT comparado con el de otros explotadores sea compatible con una menor rentabilidad del capital invertido, como se observa en la tabla siguiente:

**Tabla 5. Comparativa de margen sobre ingresos y rentabilidad**  
**[CONFIDENCIAL]**

Fuente. Elaboración propia.

En definitiva, en un contexto de mayores inversiones, como es el caso en el que el explotador es también propietario de la instalación, el análisis del margen sobre ingresos debe completarse con la tasa de rentabilidad dado que, como se observa, un mayor margen es compatible con un beneficio razonable de conformidad con el marco regulador.

Finalmente cabe señalar que TERCAT manifiesta en su escrito que los costes aportados e incluido en las Tablas 3 y 4 no incluyen *“la imputación de los costes y activos compartidos entre la actividad ferroviaria y la actividad portuaria”*, estimados, de acuerdo con el explotador, en **[CONFIDENCIAL]** millones de euros. Si bien esta Sala no ha realizado una comprobación de dichos costes ni de su correcta imputación al servicio de manipulación de UTIs, dado que la propuesta no los incluía, es también preciso reconocer que determinados activos se comparten entre ambas terminales, lo que incrementaría los costes considerados en la Tabla 4, reduciendo el margen sobre ingresos estimado.

En este contexto, y a partir de las consideraciones anteriores, esta Sala estima que el margen sobre ingresos obtenido para la tarifa propuesta por TERCAT resulta razonable a la vista de la inversión acometida siendo, en cualquier caso, más apropiado para establecer el beneficio

razonable de la tarifa, la rentabilidad prevista que se analizará en el siguiente punto.

- La rentabilidad prevista, de acuerdo con la metodología descrita en el Anexo, se sitúa, según con los valores obtenidos en la tabla 5 y el valor neto contable en 2016, que ascendía a **[CONFIDENCIAL]** millones de euros, en el **[CONFIDENCIAL]**%, cifra inferior al coste de capital estimado como razonable de acuerdo con la Resolución mencionada y que, en su parte más elevada, ascendía al 7,4%.

Por todo lo anterior, esta Sala concluye que la **propuesta tarifaria** ahora **comunicada por TERCAT resuelve los elementos** que, de conformidad con la Resolución de 23 de febrero de 2017, **eran contrarios** a los preceptos incluidos en el artículo 102 de la Ley 38/2015.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Sala también considera necesario recordar que el **modo ferroviario cuenta**, como se señaló en el Informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías, **con una intensa competencia de otros modos de transporte, en particular, la carretera**. En este sentido, las **tarifas en las terminales** en general, y las de manipulación de UTIs en particular, **cuentan con gran influencia en el coste de transporte de mercancías por ferrocarril**. Efectivamente, estos conceptos pueden suponer en torno al 12% del coste total, bajo premisas muy favorables de explotación, como son trenes de 750 metros y locomotoras realizando unos 150.000 km al año<sup>3</sup>.

En este contexto, y sin perjuicio de la necesidad de que los prestadores de los servicios complementarios así como de los propietarios de las instalaciones de servicio recuperen los costes de prestación de los servicios más un beneficio razonable, resulta imprescindible que las tarifas fijadas mantengan la competitividad del modo ferroviario. El citado informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías señalaba que la *“actual situación del transporte de mercancías por ferrocarril sitúa al mercado en una situación en la que falta masa crítica para hacer viable su prestación en algunas zonas geográficas y para determinados servicios”*. Esta Sala considera que, para alcanzar esa masa crítica, las tarifas en las terminales de mercancías son un elemento relevante por lo que, cubriéndose sus costes, debe asegurarse su eficiencia, tanto en relación con la prestación de los propios servicios como en las condiciones fijadas por los propietarios de las mismas.

---

<sup>3</sup> Transporte ferroviario de mercancías, Ignacio Sanz, Íñigo de Peñaranda, Joan Carles Enguix y Jordi Mas, coordinado por Miguel Ángel Dombriz, publicado por MARGE Books.

## V. CONCLUSIONES

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

- 1) De conformidad con lo ya señalado en la Resolución de 23 de febrero de 2017, **TERCAT** es un explotador de una terminal situada en una zona de dominio portuario que **debe someter sus tarifas al procedimiento detallado en el artículo 102 de dicha Ley** en relación con los servicios complementarios de manipulación de UTIs.
- 2) Por otra parte, en línea con lo señalado por este explotador, las **tarifas vigentes** para el servicio de manipulación de UTIs en la terminal del Muelle del Prat en el Puerto de Barcelona **están por debajo de los costes subyacentes de su prestación**, de acuerdo con los datos aportados por TERCAT y presentados en la tabla 3.
- 3) El análisis de la nueva propuesta tarifaria comunicada por TERCAT, de conformidad con el citado artículo 102 de la Ley 38/2015, cabe concluir que resuelve los elementos que la Resolución de la CNMC señalaba como contrarios con la regulación vigente. En particular, el **beneficio que obtendría este explotador** con las nuevas tarifas para la prestación del servicio de carga y descarga de UTIs **se considera razonable de acuerdo con los criterios metodológicos utilizados por la CNMC**.
- 4) En la medida en que la nueva propuesta supone un incremento tarifario, cabe recordar que esta Sala ha puesto de relevancia en el Informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías la **importancia de los servicios prestados en las terminales de mercancías para asegurar la competitividad del modo ferroviario**. De esta forma, y sin perjuicio de la necesidad de que los prestadores de los servicios complementarios así como de los propietarios de las instalaciones de servicio recuperen los costes de prestación de los servicios, resulta imprescindible que las tarifas fijadas mantengan la competitividad del modo ferroviario, asegurándose que las tarifas de los servicios prestados en ellas sean eficientes, lo que implica tanto a los explotadores de las mismas como, en caso de existir, a sus propietarios.
- 5) Finalmente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015, se recuerda a TERCAT que, una vez aprobadas las tarifas de los servicios complementarios, éstas deberán publicarse en la Declaración sobre la Red de ADIF o en una página web gratuita, en el plazo de 10 días una vez recibida la presente Resolución.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que el presente informe es preceptivo para los explotadores de los servicios complementarios de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015 siendo, por tanto, independiente de los compromisos asumidos en el marco de otros procedimientos, como la adjudicación de dominios portuarios.

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

### **RESUELVE**

**PRIMERO.-** Informar favorablemente las propuestas tarifarias comunicadas por la Terminal Catalunya, S.A.U. en relación con el servicio complementario de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón establecidos en el punto 18 del Anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

**SEGUNDO.-** En el plazo máximo de diez días a contar desde la notificación de la presente Resolución en relación con su propuesta tarifaria, la Terminal Catalunya, S.A.U. deberá comunicar sus tarifas a los gestores de infraestructuras o bien indicarles el enlace donde puedan ser accesibles de forma gratuita para su publicación en la Declaración sobre la Red.

La presente Resolución agota la vía administrativa, no siendo susceptible de recurso de reposición, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio. Puede ser recurrida, no obstante, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio.