

RESOLUCIÓN SOBRE LAS PROPUESTAS DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD.

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/070/18

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

Secretario de la Sala

D. Joaquim Hortalà i Vallvé, el Secretario del Consejo

En Barcelona, a 28 de junio de 2018

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. - ADIF y ADIF Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) comunicaron el 6 de junio de 2018 su propuesta tarifaria en relación con los servicios complementarios a prestar en sus instalaciones.

SEGUNDO. - Al amparo de lo dispuesto en el artículo 21.2 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio y del artículo 14.2.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, la Sala de Competencia de la CNMC ha emitido informe sin observaciones.

SEGUNDO. - FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

El artículo 11.Uno 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.

Además, 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.Uno 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 Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien deberá informar en el plazo de un mes*”. Si en dicho plazo no se hubiera emitido informe, según el citado artículo, éste se considerará favorable.

Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer 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. PROPUESTA TARIFARIA DE ADIV Y ADIF AV PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

II.1. Tarifas para el servicio complementario de suministro de corriente de tracción

En la tabla siguiente se muestran las tarifas propuestas por ADIF AV para el servicio complementario de suministro de la corriente de tracción (denominado, de acuerdo con la Declaración sobre la Red de ADIF AV, SC-7). Este servicio se facturará por la disponibilidad de electrificación para la tracción en las líneas que disponen de instalaciones adecuadas para la prestación del mismo. En el caso de las líneas de alta velocidad se factura por el coste real del servicio mientras que, en el resto de líneas, según Toneladas Kilómetro Brutas (TKB) del transporte de que se trate, de acuerdo con la siguiente clasificación:

Tabla 1. Propuesta tarifaria para el suministro de la corriente de tracción

| | Unidad | Tarifa |
|--|--------------|------------|
| Líneas de Alta Velocidad | Servicio | Coste Real |
| Resto de líneas | | |
| Cercanías – unidades eléctricas | Miles de TKB | 8,303228 € |
| Media distancia – Electrotrenes | Miles de TKB | 2,555925 € |
| Larga distancia - trenes convencionales | Miles de TKB | 3,288052 € |
| Larga distancia – Autopropulsados | Miles de TKB | 3,163133 € |
| Mercancías - trenes convencionales | Miles de TKB | 2,635221 € |
| Red Ancho Métrico (RAM) - Autopropulsados | Miles de TKB | 6,084474 € |
| Red Ancho Métrico (RAM) – Mercancías | Miles de TKB | 2,217151 € |
| Coste de gestión (importe sobre el total de MegaWattios hora) | MWh | 1,12 €/MWh |

De esta forma, **ADIF AV propone congelar en 2019 las tarifas vigentes en 2018** para este servicio.

En relación con el servicio complementario de suministro de corriente de tracción, es preciso señalar que, según consta en la Declaración sobre la Red, con independencia de la propuesta tarifaria realizada, **los importes resultantes**, tanto de los costes de energía como de gestión, **se ajustan al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos** por el gestor en cada uno de los componentes.

Sobre la base de lo anterior, las empresas ferroviarias deben suscribir un convenio con ADIF AV para la prestación de este servicio estableciéndose, en el mismo, el principio de neutralidad económica, por el que siempre se regularizan las cantidades facturadas en función del coste real del producto. En concreto, y para el ejercicio 2017, último disponible, el gestor aporta la liquidación realizada a los operadores ferroviarios, tanto para las líneas convencionales como para las de alta velocidad, donde se comprueba que las cantidades cobradas corresponden exactamente con los gastos soportados por el gestor y repercutidos por las compañías eléctricas comercializadoras.

En la tabla siguiente se presenta un resumen con las principales magnitudes de costes relacionados con la prestación de este servicio:

Tabla 2. Costes subyacentes servicio de suministro de la corriente de tracción
[CONFIDENCIAL]
Fuente. ADIF AV

Como se observa en la tabla anterior, durante el año 2017 los costes de prestación del servicio de suministro de la corriente de tracción derivan, esencialmente, del **suministro de energía**, mientras que los costes de gestión no alcanzan el 1% de los mismos. Por otra parte, en relación con el tipo de red, las líneas convencionales generan más del 63% de los costes e ingresos mientras que la red de alta velocidad supone casi el 37%. Estas cifras contrastan con la actividad soportada en cada línea, en términos de tren.km, ascendiendo al 76% en la red convencional y al 24% en la de alta velocidad.

Por tanto, **esta Sala estima que las tarifas propuestas por ADIF AV para el suministro de corriente de tracción son aceptables** de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015.

II.2. Tarifas del servicio complementario de suministro de combustible de tracción

Las tarifas relativas al servicio de suministro de combustible (denominado, de acuerdo con la Declaración sobre la Red de ADIF, SC-8) incluyen, además del coste del combustible, el coste de gestión asociado a su compra, así como por su dispensación, esto es, el suministro físico del combustible por personal propio o terceros.

La propuesta tarifaria de ADIF para 2019 es la siguiente, lo que supone de nuevo la **congelación de las tarifas con respecto a las de 2018**:

Tabla 3. Propuesta tarifaria para el suministro de combustible

| | Tarifa |
|---|----------------------|
| Combustible | Coste real |
| Coste de gestión (importe sobre el total de litros de producto suministrado) | 21 €/ m ³ |
| Coste de dispensación | 21 €/ m ³ |

Al igual que ocurre en el caso anterior, los importes por costes de gestión y dispensación se ajustan al final del ejercicio de acuerdo a los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes, sobre la base del mencionado principio de neutralidad económica recogido en los convenios.

Los ingresos generados por el servicio de suministro de combustible ascendieron, en 2017, a aproximadamente 35,5 millones, siendo el margen de ingresos frente a costes de gestión de **[CONFIDENCIAL]** euros.

Por consiguiente, **esta Sala estima**, de acuerdo al criterio establecido en el apartado anterior, **que las tarifas propuestas por el gestor para este servicio son aceptables** de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015.

II.3. Tarifas del servicio complementario de transportes excepcionales

Para los servicios de transportes excepcionales¹ (denominado, de acuerdo con la Declaración sobre la Red de ADIF, SC-9), la **tarifa propuesta se mantiene idéntica a la actualmente en vigor**, recogándose en la tabla siguiente:

Tabla 4. Propuesta tarifaria para los transportes excepcionales

| | Unidad | Tarifa |
|---|-------------------|---|
| Estudios realizados por ADIF/ADIF AV asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte | Por estudio | 85 €/ h /agente |
| Plan de Marcha | | |
| Itinerario UN área territorial operativa (*) | Plan de marcha | 800 € |
| Itinerario DOS o más áreas territorial operativa (*) | Plan de marcha | 1.300 € |
| Acompañamiento y asistencia al transporte | Servicio prestado | 62 €/ h /agente |
| Vehículos de apoyo a la circulación (**) | Servicio prestado | 294 €/100 km y 3 €/km cuando supere los 100km iniciales |

¹ Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento.

| | | |
|--|-------------------|------------------|
| Apertura Extraordinaria de Estaciones | Servicio prestado | 62 € / h /agente |
| Servicios contratados de apoyo y seguridad | Servicio prestado | Coste servicio |

(*) Las áreas territoriales operativas serán las que figuren anualmente en los mapas de la Declaración sobre la Red.

(**) Circulación de vagonetas y otro equipamiento necesario precediendo o tras el Transporte Excepcional.

Tal y como se puede apreciar en la tabla anterior, en la prestación de estos servicios se diferencian: por una parte, los recursos utilizados en el acompañamiento y asistencia al propio transporte (recursos directos²), para los que el gestor de infraestructuras propone un precio de 62 €/hora y, por otra, según el tipo de transporte, otros servicios, como modificación de instalaciones, que se realizan previo estudio y aceptación de un presupuesto.

Como se señaló en la Resolución de 3 de noviembre de 2016 sobre estas mismas tarifas para el año 2017³ (en adelante, Resolución de 3 de noviembre), los costes de estos servicios derivan, esencialmente, de los recursos humanos que requieren este tipo de transportes. En este sentido, las tarifas propuestas por ADIF y ADIF AV se corresponden esencialmente, con los costes de los recursos humanos necesarios, más un beneficio industrial del 5%.

Así, en el **estudio de viabilidad y seguridad**, ADIF fija la tarifa de acuerdo con el coste por hora del tipo de empleado que realiza estos estudios, incluyendo el citado beneficio industrial del 5% (en este caso 85 euros/hora). Para justificar este importe, ADIF y ADIF AV han enviado un desglose de los costes del personal, tanto operativo como técnico, así como la imputación de los costes indirectos.

En segundo lugar, y en relación a la tarifa relacionada con el **plan de marcha**, los gestores de infraestructuras justifican el rango de su propuesta tarifaria sobre la base del número de personas y las horas de dedicación de cada una de ellas. De nuevo, el coste incurrido está basado en el coste medio del personal técnico que realiza estas actividades, imputando el mismo porcentaje de beneficio industrial (5%).

Por último y en relación con la tarifa correspondiente a los **vehículos de apoyo en la circulación**, el gestor aporta justificación del coste medio por cada 100

² Compuestos esencialmente por las personas que acompañan al propio transporte en el recorrido (una persona de la especialidad de vía y otra de corriente eléctrica de la catenaria).

³ Resolución de 3 de noviembre 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 ley 3/2013, de 4 de junio.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/1171356_2.pdf

kilómetros de circulación de estos vehículos, recogiendo estrictamente los costes derivados del consumo de gasoil y consumibles relacionados con la circulación, la amortización diaria media del vehículo y un beneficio industrial del 5%.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Sala estima que la tarifa propuesta para los transportes excepcionales recogen el coste de personal de los empleados que lo realizan por el número de horas empleadas en la realización de los estudios correspondientes. Además, como se señaló en la Resolución de 3 de noviembre, el beneficio industrial (5%) incorporado se considera un beneficio razonable. Por ello, cabe concluir que son aceptables de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015.

II.4. Tarifas de los servicios complementarios de manipulación de las unidades de transporte intermodal (UTIs)

II.4.1. Propuesta de tarifas de los servicios de manipulación de UTIs prestados en instalaciones intermodales gestionadas directamente por ADIF

De forma preliminar al análisis de la propuesta tarifaria remitida, en la tabla siguiente se muestran las instalaciones en las que ADIF presta el servicio de tratamientos de UTIs directamente y, por tanto, donde serán de aplicación. Como puede observarse, se ha producido un comportamiento muy irregular entre las diferentes instalaciones, pero en su conjunto, se aprecia un aumento de la actividad en 2017 con respecto a 2016.

Tabla 5. Número de UTIs gestionadas en cada instalación

| Terminales ADIF | 2016 | 2017 | Variación % |
|------------------------|-------------|-------------|--------------------|
| LEÓN | 3.246 | 3.335 | 2,74% |
| ALGECIRAS ⁴ | -- | 5.393 | -- |
| VIGO GUIXAR | 22.383 | 23.138 | 3,37% |
| SEVILLA LA NEGRILLA | 13.401 | 25.132 | 87,54% |
| SAN ROQUE | 11.115 | 7.884 | -29,07% |
| BILBAO | 16.358 | 17.484 | 6,88% |
| IRÚN | 26.312 | 25.217 | -4,16% |
| JUNDIZ | 5.530 | 8.723 | 57,74% |
| TORRELAVEGA | 7.384 | 6.569 | -11,04% |

⁴ Terminal gestionada por encargo de la Autoridad Portuaria de Algeciras.

| | | | |
|--------------|----------------|----------------|---------------|
| TOTAL | 105.729 | 122.875 | 16,22% |
|--------------|----------------|----------------|---------------|

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

Como se observa en la tabla anterior, el crecimiento en número de UTIs tratadas ha sido importante, en parte por la inclusión de la gestión de la terminal del puerto de Algeciras, que anteriormente no estaba incluida. No obstante, incluso sin considerar dicha terminal, el incremento alcanzado es del 11,12%. Así las cosas, **ADIF propone congelar las tarifas aplicables a este servicio**, como se observa en la tabla siguiente. Las tarifas máximas⁵ propuestas (ver Tabla 6) se aplicarán por UTI manipulada, facturándose una única manipulación a la entrada de la UTI en la instalación, que incluye un tránsito temporal en la misma de máximo 7 días contados a partir de la fecha siguiente de llegada de la UTI a la instalación.

Tabla 6. Propuesta de tarifas en terminales gestionadas directamente por ADIF

| ESTACIONES | Tarifas 2018 ADIF |
|---|--|
| León, Vigo Guixar, Sevilla La Negrilla, San Roque, Bilbao Mercancías, Irún, Jundiz, Torrelavega, Algeciras | Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 24 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,95 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/día 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 24 €. |

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

Tal y como se puede ver en la tabla anterior, **ADIF propone una única tarifa para todas las instalaciones que gestiona directamente**, con independencia de los costes subyacentes de prestación en cada una de ellas.

ADIF justifica su propuesta sobre la base de la situación del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril y su evolución, así como en su apuesta para el desarrollo de este modo. Como se ha señalado, las tarifas vigentes han permitido alcanzar un crecimiento cercano al incremento global del tráfico intermodal (+12,7%), de acuerdo con el [Informe de supervisión del mercado de transporte ferroviario de mercancías](#).

II.4.2. Descripción de las terminales gestionadas directamente por ADIF

⁵ Existe también una tarifa reducida para aquellas UTIs que a su llegada a la instalación faciliten información sobre su destino y su salida se produzca como máximo en las dos fechas hábiles siguientes a la de su llegada.

ADIF cuenta con 28 terminales intermodales de su propiedad. De conformidad con el artículo 45 de la Ley 38/2015, ADIF cedió a la gestión a riesgo y ventura 16 de ellas, quedando únicamente 12 gestionadas directamente⁶ por el gestor de las infraestructuras, que son las objeto del presente procedimiento.

Como se observa en la tabla 7 anterior, la localización geográfica de estas terminales es muy diversa. Sin embargo, en términos generales, las instalaciones gestionadas directamente por ADIF no cuentan con una competencia directa de otras terminales terrestres, salvo en el caso de Sevilla y, parcialmente, Jándiz.

El resto de terminales o bien no cuentan con ninguna terminal cercana, como es el caso de León, Torrelavega e Irún, o las terminales se sitúan en recintos portuarios, como las terminales de Vigo Guixar (en el área de influencia de los puertos de Vigo y Marín), Bilbao Mercancías (cercana a la terminal de contenedores situada en el Puerto de Bilbao) y San Roque, en el área de influencia del Puerto de Algeciras.

De esta forma, y considerando la competencia de las terminales terrestres, las más directas competidoras de las terminales directamente gestionadas por ADIF, cabe señalar que, en el ámbito geográfico de Sevilla, se encuentra la terminal intermodal ferroviaria de Majarabique, cuya operación comenzó el pasado verano, y es propiedad de la Autoridad Portuaria de Huelva. Las tarifas de esta terminal son iguales a las ahora propuestas por ADIF, esto es, 24 euros/UTI manipulada, habiendo sido emitido informe positivo por esta Sala el pasado 27 de abril de 2017⁷. En este caso, como se observa en el informe, las tarifas fueron aprobadas a la vista de que no suponían un precio excesivo, de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015⁸.

Finalmente, la terminal de Jándiz, en la provincia de Álava, enfrenta la competencia de la recientemente inaugurada terminal de Pancorbo, propiedad del Puerto de Bilbao y explotada por Transítia, cuyo informe de aceptación de

⁶ De las diez instalaciones propiedad de ADIF que no se han cedido a la gestión a riesgo y ventura, hay tres que no tienen actividad: A Coruña, Lugo Mercancías y Valladolid-Argales; y una cuarta donde se presta el servicio mediante autoprestación: Taboadela-Ourense.

⁷ [Resolución sobre la propuesta de tarifas para los servicios complementarios prestados por Termisur Eurocarga, S.A. en la terminal logística ferroviaria de Majarabique \(Sevilla\).](#)

⁸ De hecho, de acuerdo con las estimaciones de la empresa, el coste por UTI manipulada ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros.

tarifas propuestas fue emitido por la Sala de Supervisión Regulatoria el pasado 18 de mayo de 2018⁹.

A este respecto, el pasado 5 de junio de 2018, ADIF anunció la licitación de la gestión de los servicios de manipulación de UTIs de esta terminal a terceros, bajo un modelo de riesgo y ventura¹⁰.

II.4.3. Valoración de las tarifas del servicio de manipulación de UTIs.

A la hora de establecer si la propuesta tarifaria anterior está orientada a los costes, y de acuerdo con lo manifestado por ADIF, la información de costes del estudio aportado se habría mantenido constante. Esta Sala, a la vista de la composición de los costes, considera que a pesar del incremento de la actividad señalada en la tabla 5 anterior, el hecho de que los costes sean fundamentalmente fijos, permite concluir que los costes aportados son adecuados.

De hecho, el estudio aportado por ADIF en 2016 para el establecimiento de las tarifas de 2017, ya mostraba que casi el 90% de los costes de estas instalaciones tienen carácter fijo, repartidos aproximadamente al 50% entre los costes de reposición de las instalaciones y los medios de manipulación y los costes de personal. Por tanto, si bien el coste unitario de manipulación de UTI está muy afectado por la demanda atendida en cada una de las instalaciones, los costes totales no deberían haberse modificado sustancialmente, tal y como declaró en su solicitud ADIF.

En definitiva, esta Sala, en línea con lo señalado por ADIF, considera que los costes de referencia para el análisis de la propuesta tarifaria se corresponden con los aportados para la revisión tarifaria del ejercicio 2017. Por el contrario, se procederá a la actualización de la actividad a partir de los datos reales señalados anteriormente.

De acuerdo con lo anterior, como se muestra en la tabla siguiente, el coste medio por UTI calculado para todas las instalaciones que ADIF gestiona directamente ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros, lo que supone una reducción del 10% con respecto al ejercicio anterior.

⁹ [Resolución sobre la propuesta de tarifas para los servicios complementarios prestados por Transita Rail S.L. en la terminal logística ferroviaria de Pancorbo para 2018](#)

¹⁰

http://www.adif.es/es_ES/empresas_servicios/concursos_publicos/terminales/concurso_publico_terminales_0080.shtml

Tabla 7. Costes imputables al servicio de manipulación y estocaje de UTIs en 2017

[INICIO CONFIDENCIAL]

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

[FIN CONFIDENCIAL]

En relación con los costes medios observados cabe señalar que están muy condicionados por la demanda que afrontan en relación con su capacidad. Así, las terminales que ADIF gestiona directamente difícilmente alcanzan una actividad mínima. Por el contrario, dados los costes señalados, y en un escenario de actividad igual a la capacidad operativa máxima de las instalaciones, el coste por UTI ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros para el conjunto de las instalaciones. De esta forma, los problemas que afronta ADIF en sus terminales son esencialmente de demanda y no tanto de su estructura de costes, que se considera razonable.

En relación con el ejercicio 2019, ADIF no ha aportado sus estimaciones relativas a la evolución de su actividad. Así, suponiendo un contexto poco probable de estancamiento de la actividad, como se observa en la tabla siguiente, el ingreso medio se situaría todavía por debajo de los costes de prestación, si bien el grado de cobertura, entendido como ingreso medio entre coste medio, habría mejorado hasta el 55%, incrementándose en 8 puntos porcentuales.

Tabla 8. Ingreso medio por UTI manipulada en 2017

[INICIO CONFIDENCIAL]

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

[FIN CONFIDENCIAL]

En estas condiciones, un incremento adicional de la actividad del 5%, la mitad de la observada en el presente ejercicio, supondría una reducción del coste medio por UTI manipulada del 4,8% y, por tanto, un grado de cobertura cercano al 60%.

Así las cosas, se invita a ADIF a continuar con la evolución anterior, evaluando las posibilidades comerciales que le facilita la actual legislación, en particular, el 102.2 de la Ley 38/2015, que le habilita para ofrecer descuentos *“con la finalidad de fomentar la explotación de las instalaciones en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia”*.

III. CONCLUSIONES

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

- 1) Las tarifas propuestas por ADIF AV en relación con el servicio complementario de **suministro de corriente de tracción** son aceptables de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.

- 2) Las tarifas propuestas por ADIF en relación con el servicio complementario de **suministro de combustible de tracción** son aceptables de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 3) Las tarifas propuestas por ADIF y ADIF AV en relación con los servicios complementarios de **transportes excepcionales** son aceptables de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 4) Las tarifas propuestas por ADIF en relación con el servicio complementario de **carga y descarga de UTIs** siguen una senda progresiva de orientación a los costes subyacentes de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 5) Se insta a ADIF y a ADIF AV a efectuar un mayor esfuerzo en los próximos ejercicios tarifarios a fin de lograr una mayor orientación de los precios a los costes subyacentes de prestación de los servicios, fomentando la explotación de las instalaciones mediante los oportunos descuentos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102.2 de la Ley 38/2015.

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

RESUELVE

UNICO. - Aceptar las propuestas tarifarias comunicadas por ADIF y ADIF Alta Velocidad en relación con los servicios complementarios de suministro de corriente de tracción, suministro de combustible de tracción, contratos personalizados para el transporte de mercancías peligrosas y convoyes especiales, así como 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.

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.