

RESOLUCIÓN SOBRE LA SOLICITUD DE EXENCIÓN REMITIDA POR RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.M.E., S.A. DE DETERMINADAS OBLIGACIONES INCLUIDAS EN EL REGLAMENTO DE EJECUCIÓN 2017/2177, DE 22 DE NOVIEMBRE DE 2017, RELATIVO AL ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO Y A LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS

Expediente: STP/DTSP/034/19

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Benigno Valdés Díaz

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

Secretario de la Sala

D. Miguel Sánchez Blanco. Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 10 de octubre de 2019

En el ejercicio de la función establecida en el artículo 11.1.g) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), en relación con el 2.2 del Reglamento de Ejecución 2017/2177, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (en adelante, RE 2017/2177), la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) emite la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El RE 2017/2177 establece en su artículo 2.5 que los organismos reguladores elaborarán y publicarán principios decisorios comunes para la aplicación de los criterios previstos para la concesión de exenciones. De conformidad con esta previsión, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC aprobó la Resolución de 23 de enero de 2019 por la que se aprueban los principios y criterios para la aplicación del RE 2017/2177 de la Comisión

Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (en adelante, la Resolución de 23 de enero de 2019)¹.

SEGUNDO.- El 24 de abril de 2019 se recibió en el registro de la CNMC un escrito de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A. (en adelante, RENFE Mantenimiento) en el que solicita, al amparo del artículo 2.2 del RE 2017/2177, la exención completa de la aplicación del señalado Reglamento.

TERCERO.- El 8 de mayo de 2019 se comunicó a RENFE Mantenimiento el inicio del procedimiento con el objeto de determinar si era procedente la solicitud de exención señalada en el Antecedente de Hecho anterior.

CUARTO.- El 6 de junio de 2019 se solicitó a RENFE Mantenimiento la descripción técnica de las instalaciones sobre las que se solicitaba la exención y las funciones de diferentes empresas que desarrollan actividades en las instalaciones sobre las que se solicita la exención. El 11 de junio de 2019, esta empresa solicitó una ampliación de plazo para contestar al requerimiento anterior, que fue concedida mediante escrito del Director de Transporte y Sector Postal de 12 de junio de 2019.

Mediante escritos de 21 y 26 de junio, RENFE Mantenimiento remitió la información solicitada.

QUINTO.- El 26 de junio de 2019 la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC acordó ampliar en tres meses adicionales el plazo máximo de resolución y notificación del presente procedimiento.

SEXTO.- El 2 de septiembre de 2019 la Dirección de Transportes y del Sector Postal notificó el informe que concluye la instrucción del procedimiento al interesado y comunicó la apertura del trámite de audiencia. RENFE Mantenimiento no presentó alegaciones.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 11.1.g) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), esta Comisión está habilitada para “*realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria*”.

¹ https://www.cnmc.es/sites/default/files/2279866_3.pdf

El artículo 2.2 del RE 2017/2177 establece que “*los organismos reguladores pueden tomar la decisión de eximir a los explotadores de instalaciones de servicio*” de algunas de las obligaciones de dicho Reglamento, de acuerdo con principios decisorios previamente publicados.

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 Resolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la LCNMC.

II. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

II.1. Criterios para la concesión de exenciones a la aplicación del RE 2017/2177

El considerando 2 y el artículo 2.2 del RE 2017/2177 establecen que los organismos reguladores podrán eximir a los explotadores de instalaciones de servicio, basándose en alguno de los siguientes fundamentos:

- Que las instalaciones de servicio o servicios sin importancia estratégica para el funcionamiento del mercado de los servicios de transporte ferroviario, en particular, por el nivel de uso de la instalación, el tipo y volumen de tráfico potencialmente afectado y el tipo de servicios prestados en la instalación.
- Que las instalaciones de servicio o servicios que se explotan o prestan en un entorno de mercado competitivo en el que actúan diferentes competidores que prestan servicios comparables.
- Que las instalaciones de servicio o servicios a cuyo funcionamiento podría afectar negativamente la aplicación del presente Reglamento.

La Resolución de 23 de enero de 2019 estableció los criterios para considerar que una instalación carecía de importancia estratégica, en términos de actividad, tipo de servicios prestados, pertenencia a corredores internacionales y vinculación entre el explotador de la instalación solicitante y empresas ferroviarias. En relación con la situación competitiva del mercado se estableció que el explotador debía motivar la sustituibilidad de la instalación o servicio con otras cercanas, el área geográfica relevante y el nivel de competencia existente. Finalmente, las solicitudes de exención amparándose en el impacto negativo de la aplicación del Reglamento deben indicar qué disposiciones concretas causarían dicho impacto, justificando no solo los efectos sobre el propio explotador, sino sobre el mercado en su conjunto.

II.2. Alcance de las exenciones a la aplicación del RE 2017/2177

El régimen de exenciones previsto en el RE 2017/2177 tiene como objetivo, de acuerdo con su considerando 2, *“evitar cargas desproporcionadas a los explotadores de instalaciones de servicio de menor importancia”*. Por el contrario, como señalaba la Resolución de 23 de enero de 2019, *“existen disposiciones del Reglamento que no conllevan un coste relevante para los explotadores de instalaciones de servicio pero que resultan fundamentales para conseguir una adecuada eficacia en el transporte ferroviario”*.

En el punto V.2. de dicha Resolución se indicaban, de forma orientativa y sin perjuicio del análisis de cada solicitud individual, las disposiciones del Reglamento que introducen una mayor carga a los explotadores y que, por tanto, son susceptibles de ser eximidas de su cumplimiento:

- Transparencia sobre los procedimientos de funcionamiento de la instalación de servicio recogidos en las letras f-k del artículo 4.2 del Reglamento.

Se considera que el cumplimiento de estos preceptos supone una carga administrativa relevante al obligar a la publicación de: i) documentación relativa a cómo realizar la solicitud para el acceso y suministro de servicios (indicando plazos de presentación y tiempo de tramitación); ii) contenido y formato de las solicitudes; iii) cómo realizar el procedimiento de coordinación; iv) criterios de prioridad; v) publicación cuando proceda del modelo de contrato de acceso y condiciones generales; vi) procedimiento en caso de instalaciones con varios explotadores y, vii) la información sobre la utilización de sistemas informáticos del explotador.

- En materia económica, la publicación de información sobre los precios del acceso y la prestación de los servicios (letra m) es siempre obligada, por lo que no puede solicitarse su exención. Sin embargo, su alcance deberá adaptarse a las características de cada prestación. Mención especial merece el caso de los servicios de mantenimiento, donde puede resultar difícil determinar con exactitud *a priori* los precios del mismo, ya que depende del estado particular del material rodante.

Por su parte, la información relativa a los principios de los descuentos (letra n) es susceptible de ser eximida.

- Información de la capacidad disponible (artículo 6.2) en la instalación ante la solicitud del candidato. Esta obligación supone una importante dificultad práctica, lo que aconseja su exención.

Igualmente debe preverse la exención del artículo 6.3 del Reglamento relativo al suministro de información, en tiempo real, de la capacidad

disponible y el impacto de las modificaciones técnicas relacionadas con las obras. Esto requiere una adecuación de la tecnología del explotador que, de hecho, aún está en fase de estudio en el portal común que prevé desarrollar la Comisión Europea.

- Los artículos 10 a 14 del Reglamento se refieren al procedimiento de evaluación de las solicitudes en caso de que haya incompatibilidades entre ellas. A este respecto, si bien debe existir un mecanismo de coordinación, que de hecho se emplea habitualmente por los explotadores, estos podrán solicitar la exención de su publicación en la descripción de la instalación, para los casos en que resulte de aplicación.
- En caso de que no sea posible la coordinación de las solicitudes, el Reglamento prevé, en su artículo 12, la necesidad de la evaluación de alternativas viables que posibiliten la realización del transporte por el mismo itinerario o por otro alternativo en condiciones económicas aceptables. Sin embargo, en muchas de las ocasiones, el explotador de una terminal o servicio concreto no será el actor mejor posicionado, por desconocer las características de otras instalaciones o los planes de negocio de los propios candidatos.

Por tanto, si bien parece aceptable la evaluación conjunta entre candidato y explotador de las alternativas viables, dada la carga que eventualmente supondría para el explotador, debe preverse su exención.

De esta forma, cabe analizar la solicitud de RENFE Mantenimiento de acuerdo con este marco general establecido en la Resolución de 23 de enero de 2019.

III. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE EXENCIÓN PRESENTADA POR RENFE MANTENIMIENTO

III.1. Explotador de las instalaciones sobre las que se solicita la exención

De forma previa al análisis de las instalaciones concretas sobre las que se solicita la exención resulta relevante la determinación de su explotador. El artículo 2.1 del RE 2017/2177 señala que deben ser los explotadores de la instalación los que pueden solicitar la exención del cumplimiento de parte de las obligaciones del mismo.

La Resolución de 23 de enero de 2019 señalaba que *“el concepto de explotador de instalación de servicio debe entenderse en un sentido amplio, considerándose, a los efectos del Reglamento, como tales:*

- *Cualquier entidad con responsabilidades en la definición de las condiciones de acceso a la instalación de servicio.*

- *Cualquier entidad con responsabilidades en la adjudicación de capacidad en la instalación de servicio.*
- *Cualquier entidad responsable de la prestación de los servicios ferroviarios conexos en la instalación de servicio”.*

Por el contrario, *“la titularidad o propiedad no es un aspecto relevante mencionándose tan solo en el caso de instalaciones en desuso, instando al propietario a publicitar su alquiler o arrendamiento financiero”.*

En su escrito, RENFE Mantenimiento señala que la ejecución material del mantenimiento se efectúa bien directamente por su parte con recursos propios, o bien en régimen de gestión indirecta, con entidades subcontratadas para realizar parte de las intervenciones contempladas en el Plan de Mantenimiento.

En particular, en las instalaciones de mantenimiento objeto de la presente solicitud, RENFE Mantenimiento tiene subcontratada con ACTREN, BTREN, IRVIA y NERTUS² la siguiente carga de trabajo:

Tabla 1. Parque mantenido en las instalaciones de mantenimiento dedicadas en exclusiva a los servicios OSP
[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

De acuerdo con la información aportada y los contratos suscritos entre RENFE Mantenimiento y estas empresas, cabe concluir que RENFE Mantenimiento es el explotador de las instalaciones objeto del presente procedimiento, ya que ostenta las responsabilidades en la organización de las instalaciones y la prestación de los servicios. Por el contrario, el resto de sociedades, si bien ejecutan trabajos de mantenimiento, no cuentan con facultades respecto a las instalaciones en cuanto a la definición de condiciones de acceso, adjudicación de capacidad o prestación de otros servicios de mantenimiento distintos de los subcontratados. Estas empresas tampoco pueden ofrecer servicios a terceros.

Finalmente, en relación con las consideraciones hechas por RENFE Mantenimiento en su escrito de 21 de junio de 2019 señalando que el *“Reglamento no habilita [a la CNMC] para regular en sede del procedimiento de concesión de exenciones quién ostenta la condición de explotador de instalación de servicio”*, hay que recordar que el RE 2017/2177 señala que únicamente el explotador de una instalación puede solicitar su exención. Por tanto, el regulador

² Se trata de sociedades participadas al 51% por los fabricantes CAF, Bombardier, Alstom y Siemens, respectivamente y por RENFE Mantenimiento al 49%.

nacional está habilitado, para ejercer sus funciones, a comprobar si la empresa que la solicita tiene responsabilidades en alguno de los aspectos señalados en el Reglamento para su consideración de explotador. La información requerida tenía dicho fin de acuerdo con el análisis realizado en los párrafos anteriores.

III.2. Importancia estratégica de las instalaciones de mantenimiento explotadas por RENFE Mantenimiento

El objeto de la presente Resolución es el análisis de la exención solicitada por RENFE Mantenimiento para 26 instalaciones de mantenimiento, referidas en la tabla siguiente, que prestan servicios de mantenimiento exclusivamente a vehículos afectos a la prestación de servicios de obligación de servicio público (en adelante, OSP).

Tabla 2. Instalaciones explotadas por RENFE Mantenimiento destinadas en exclusiva al mantenimiento de vehículos para servicios OSP para las que se solicita la exención

COMUNIDAD AUTÓNOMA	INSTALACIÓN DE MANTENIMIENTO
ANDALUCÍA	JEREZ MÁLAGA AUTOPROPULSADO SEVILLA AUTOPROPULSADO SEVILLA MEDIA DISTANCIA
ASTURIAS	FIGAREDO
CASTILLA Y LEÓN	CISTIerna SAN FELIZ
CATALUÑA	BARCELONA S.A.C. AUTOPROPULSADO CORNELLA MATARÓ MONTCADA VILANOVA AUTOPROPULSADO
EXTREMADURA	BADAJOS
GALICIA	FERROL
MADRID	CERCEDILLA CERRO NEGRO CERCANÍAS CERRO NEGRO DIESEL FUENCARRAL AUTOPROPULSADO HUMANES MADRID ATOCHA AUTOPROPULSADO MADRID PRINCIPE PIO MOSTOLES

REGIÓN DE MURCIA	CARTAGENA
PAÍS VASCO	BILBAO OLLARGAN
COMUNIDAD VALENCIANA	BUÑOL VALENCIA F.S.L. AUTOPROPULSADO

El Acuerdo Marco entre las Sociedades Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (RENFE Viajeros) y RENFE Mantenimiento, de 16 de febrero de 2016, establece que RENFE Mantenimiento es la Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM) del material rodante de RENFE Viajeros siendo, por tanto, la responsable de su mantenimiento.

De acuerdo con la información aportada por RENFE Mantenimiento, los talleres para los que se solicita la exención están homologados para el mantenimiento de los siguientes modelos de material rodante:

- Series 448-9, 470 y 592-99, modelos que prestan servicios regionales.
- Series 442-7 y 462-5, modelos destinados a los servicios de cercanías.
- Serie 5000 que presta los servicios OSP en la red de ancho métrico.

Por tanto, en línea con lo señalado por RENFE Mantenimiento, la actividad desarrollada en estas instalaciones tiene como fin exclusivo atender las necesidades de mantenimiento del parque de RENFE Viajeros afecto a servicios OSP.

La Resolución de 23 de enero de 2019 señala, en relación con las estaciones de viajeros, que no tendrán importancia estratégica aquellas con servicios exclusivamente sujetos a OSP. De modo análogo, al ser el mantenimiento una actividad complementaria para la realización de los mismos servicios OSP, a los talleres de mantenimiento debe darse un tratamiento similar al aplicado a las estaciones de viajeros con la misma finalidad, de modo que no deben ser considerados estratégicos a efecto de la aplicación del RE 2017/2177.

Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con el considerando 2, 2º párrafo del RE 2017/2177, la CNMC podrá reevaluar esta calificación de las instalaciones de mantenimiento como estratégicas si se considera que las circunstancias indicadas anteriormente han cambiado.

III.3 Alcance de las exenciones concedidas a RENFE Mantenimiento

Una vez se ha concluido en el epígrafe anterior que las instalaciones de mantenimiento para las que se solicita la exención no tienen importancia

estratégica, cabe analizar los aspectos concretos solicitados por su explotador, RENFE Mantenimiento.

RENFE Mantenimiento ha solicitado la exención del cumplimiento del Reglamento para las instalaciones de mantenimiento utilizadas en exclusiva para servicios OSP. Sin embargo, las instalaciones de mantenimiento de los vehículos ferroviarios se encuentran recogidas en el artículo 42 de la Ley del Sector Ferroviario³, por lo que, de conformidad con su artículo 43.1, el explotador deberá facilitar el acceso, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias y demás candidatos.

En el mismo sentido, el considerando 1º del RE 2017/2177 señala que “[L]as normas básicas de la Directiva 2012/34/UE en relación con el acceso a las instalaciones de servicio y a la utilización de los servicios que se prestan en dichas instalaciones, como las que regulan los derechos de acceso, los procedimientos básicos sobre tramitación de las solicitudes y los requisitos en materia de publicación de la información, son aplicables a todas las instalaciones de servicio” (el subrayado en añadido). En consecuencia, el artículo 2.1 del citado Reglamento⁴ señala que los explotadores de instalaciones de servicio podrán solicitar al organismo regulador que se les exima del cumplimiento de “todas o parte de las disposiciones del presente Reglamento, con excepción del artículo 4, apartado 2, letras a) a d) y m), del artículo 5” (el subrayado es añadido).

En definitiva, el regulador nacional no puede eximir a ningún explotador del cumplimiento íntegro de las obligaciones establecidas en el RE 2017/2177.

A este respecto, en línea con lo establecido en la Resolución de 23 de enero de 2019 y con el criterio ya utilizado por la Sala de Supervisión Regulatoria en Resoluciones⁵ previas relativas a solicitudes de exención, se realizan las siguientes consideraciones:

i) Artículo 4.2, letras f-k y n del RE 2017/2177:

³ Concretamente la letra e) del artículo 42.1 incluye “*las instalaciones de mantenimiento de los vehículos ferroviarios, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas*”.

⁴ Únicamente está prevista la exención total en caso de explotadores de instalaciones de servicio utilizadas únicamente con fines de patrimonio histórico (artículo 2.1, párrafo 2).

⁵ Por todas, ver Resolución de 4 de julio de 2019 por la que se resuelve la solicitud de exención solicitada por Renfe Mercancías, S.M.E., S.A. de determinadas obligaciones incluidas en el Reglamento 2017/2177, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

“f) información sobre los procedimientos de solicitud de acceso a la instalación de servicio o a los servicios suministrados en ella o a ambos, precisando los plazos de presentación de solicitudes y el tiempo de tramitación de estas;

g) cuando las instalaciones de servicio estén gestionadas por más de un explotador, o cuando los servicios ferroviarios conexos sean prestados por más de un proveedor, información de si deben presentarse solicitudes de acceso separadas para las instalaciones y los servicios;

h) información sobre el contenido y el formato mínimos de las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, o modelo a utilizar en la solicitud;

i) en el caso, al menos, de las instalaciones de servicio gestionadas y de los servicios prestados por explotadores bajo el control directo o indirecto de una entidad de control, modelo de los contratos de acceso y condiciones generales;

j) cuando proceda, información sobre las condiciones de utilización de los sistemas informáticos del explotador, si los candidatos necesitaran hacer uso de ellos, y normas relativas a la protección de datos sensibles y comerciales;

k) descripción del procedimiento de coordinación, de las medidas reglamentarias a que se refiere el artículo 10 y de los criterios de prioridad a que se refiere el artículo 11;

n) información sobre los principios que rigen los sistemas de descuento ofrecidos a los candidatos, respetando los requisitos de confidencialidad comercial”.

Las obligaciones de información anteriores, relativas al contenido del documento descriptivo, suponen una carga desproporcionada para las instalaciones de mantenimiento gestionadas por RENFE Mantenimiento.

Sin embargo, RENFE Mantenimiento también ha solicitado la exención en la aplicación de las letras e) y l) del mismo artículo 4.2, referidas a la posibilidad de la autoprestación en la instalación e información sobre cambios en las características técnicas de la instalación o posibles restricciones de capacidad en la misma. Esta información resulta muy relevante para todo posible usuario de la instalación, y los costes asociados a su cumplimiento son limitados. Por ello, no se considera adecuada su exención.

ii) Artículo 6.1 del RE 2017/2177 señala que “[E]l organismo regulador podrá exigir a los explotadores de instalaciones que justifiquen por qué han calificado un servicio conexo como básico, complementario o auxiliar.”

Este artículo habilita a la CNMC a supervisar la tipología de los servicios prestados en las instalaciones de servicio, por lo que es una previsión del Reglamento que no conlleva un coste para RENFE Mantenimiento. Por el contrario, resulta esencial para una adecuada supervisión de su cumplimiento, por lo que no cabe su exención.

iii) Artículo 6.2. del RE 2017/2177 establece que “[A] petición de un candidato, los explotadores de instalaciones de servicio recogidas en el punto 2, letras a) a g) del anexo II de la Directiva 2012/34/UE, facilitarán información indicativa de la capacidad disponible de la instalación de servicio”.

Además, el artículo 6.3 del RE 2017/2177 añade que “[S]iempre que sea técnicamente posible con un costo razonable, los explotadores de instalaciones de servicio difundirán la información contemplada en el apartado 2 del presente artículo y en el artículo 4, apartado 2, letra l) en tiempo real a través de unas páginas web comunes.”

Estas obligaciones de información, relativas al contenido del documento descriptivo, pueden ser consideradas una carga desproporcionada para RENFE Mantenimiento, de acuerdo con las características de las instalaciones analizadas.

iv) Artículo 7, que se refiere a la necesaria cooperación entre explotadores, administradores de infraestructura y candidatos en la asignación de capacidad y en la gestión del tráfico. Se trata por tanto de dos aspectos esenciales para la eficiencia del transporte ferroviario que deberá realizarse en todo caso, y por ello no cabe su exención.

v) Artículos 8 y 9, que se refieren a la forma de solicitar el acceso a las instalaciones ferroviarias y a los servicios que se prestan, incluyendo el plazo máximo de respuesta. Esta regulación no es susceptible de exención, ya que además se establece en el artículo 43.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario) y se concreta en la Resolución de 23 de enero de 2019.

vi) Artículos 10 a 14 del RE 2017/2177:

El artículo 10 establece la necesidad de que el explotador coordine las distintas solicitudes, aspecto que se encuentra en sintonía con la obligación de atender todas ellas, actividad intrínseca a la explotación de la instalación y que no supone un coste adicional.

El artículo 11 establece unas consideraciones sobre los criterios de prioridad que el explotador podrá aplicar en caso de existencia de conflicto entre solicitudes. Dado que es una previsión potestativa del explotador, no requiere de su exención por parte del regulador.

El artículo 12 reitera las obligaciones sobre la evaluación de alternativas viables establecidas en la Ley del Sector Ferroviario, por lo que no es posible su exención, salvo en lo establecido en el artículo 12.3:

“(...) el explotador de la instalación de servicio indicará las posibles alternativas, incluidas, si procede, las de otros Estados miembros, sobre la base de las descripciones de otras instalaciones de servicio, de la información publicada en las páginas web comunes, contempladas en el artículo 5, y de la información facilitada por el candidato. A la hora de proponer posibles alternativas se tendrán en cuenta, como mínimo, los criterios que se mencionan a continuación, en la medida en que el explotador de la instalación de servicio pueda evaluarlos:

- la posibilidad de sustituir las características operativas de la instalación de servicio alternativa,*
- la posibilidad de sustituir las características físicas y técnicas de la instalación de servicio alternativa,*
- la repercusión, de forma evidente, en el atractivo y la competitividad del servicio de transporte ferroviario imaginado por el candidato,*
- la estimación del coste adicional para el candidato.*

El explotador de una instalación de servicio respetará la confidencialidad comercial de la información facilitada por el candidato.”

Se considera oportuna la exención de la aplicación del artículo 12.3 del Reglamento sobre las posibles alternativas de suministro, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley del Sector Ferroviario que establece que “[S]olo podrán ser denegadas las solicitudes si existen alternativas viables que permitan a las empresas ferroviarias explotar los servicios de transporte de viajeros o mercancías en los mismos itinerarios o en itinerarios alternativos en condiciones económicamente aceptables”.

Los artículos 13 y 14 se refieren al caso de denegación de solicitudes, y desarrollan, como en el caso anterior, aspectos ya incluidos en la normativa sectorial, constituyendo una garantía para el candidato que no ha podido acceder a una instalación de servicio.

vii) El artículo 15 introduce una serie de medidas sobre instalaciones que no han sido utilizadas durante un tiempo de al menos dos años consecutivos, con el fin de fomentar precisamente que estos espacios sigan teniendo un uso ferroviario.

IV. CONCLUSIÓN

A la vista de la solicitud realizada por RENFE Mantenimiento, en su calidad de explotadora y de las consideraciones anteriores, se concluye que no tienen importancia estratégica las 26 instalaciones de mantenimiento dedicadas en exclusiva a mantener parque de vehículos afectos a servicios OSP señaladas en la tabla 2.

Para estas instalaciones de servicio, se acuerda la exención de los siguientes artículos del RE 2017/2177:

- 1) Artículo 4.2., letras f-k y n.
- 2) Artículo 6.2.
- 3) Artículo 6.3.
- 4) Artículo 12.3.

Por último, de conformidad con los artículos 4 y 5 del RE 2017/2177, así como de su considerando 19, RENFE Mantenimiento debe elaborar el documento descriptivo de las instalaciones en las que ejerce como explotador y remitirlo al administrador general de infraestructuras para su inclusión en la Declaración de Red que se prevé publicar en diciembre de 2019.

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

RESUELVE

PRIMERO.- Declarar, de conformidad con lo establecido en el epígrafe V.3.1. de la Resolución de 23 de enero de 2019 por la que se aprueban los principios y criterios para la aplicación del Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, que no tienen importancia estratégica, a los efectos del citado Reglamento, las instalaciones referidas en el epígrafe III.2 de la presente Resolución, esto es, las instalaciones de mantenimiento dedicadas en exclusiva a material rodante vinculado a servicios sujetos a obligaciones de servicio público.

SEGUNDO.- Otorgar a las instalaciones referidas en el Resuelve Primero, gestionadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A., la exención, de acuerdo con el artículo 2 del Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, de la aplicación de las obligaciones contenidas en el artículo 4.2, letras f-k y n, artículo 6.2, artículo 6.3 y artículo 12.3 del citado Reglamento.

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.