

RESOLUCIÓN SOBRE LA SOLICITUD DE EXENCIÓN DE LA SOCIEDAD DE ESTUDIOS Y EXPLOTACIÓN DE MATERIAL AUXILIAR DE TRANSPORTES, S.A. A 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

LA SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Expediente: STP/DTSP/046/19

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. Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo

En Madrid, a 13 de noviembre 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 artículo 2.5 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) establece 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 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.- Con fecha 1 de agosto de 2019 se recibió en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) escrito presentado por la Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (en adelante, SEMAT) en el que expone que es explotador de las campas de automóviles de Fuencarral, la Roda, Zuera, Villaverde-El Salobral y La Llagosta. Al amparo del artículo 2.2 del RE 2017/2177, este explotador solicita la exención para las instalaciones anteriores de las siguientes disposiciones del citado Reglamento: artículo 4.2, letras e) - l) y n), artículo 6, apartados 2 y 3, y artículos 10 a 14 del RE 2017/2177.

TERCERO.- El 9 de septiembre de 2019 se comunicó a SEMAT el inicio del procedimiento, así como un requerimiento de información, con el objeto de determinar si es procedente eximirle de la aplicación de parte de las disposiciones del RE 2017/2177. Mediante escrito de 24 de septiembre, SEMAT contestó al requerimiento de información.

CUARTO.- El 10 de octubre 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. SEMAT presentó alegaciones el 18 de octubre de 2019.

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*”.

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.

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

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 aplicación 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 explotadores de instalaciones de servicio, basándose en alguno de los siguientes fundamentos:

- 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.
- 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.
- 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) como realizar el procedimiento de coordinación; iv) criterios de prioridad; vi) publicación cuando proceda del modelo de contrato de acceso y condiciones generales; vii) procedimiento en caso de instalaciones con varios explotadores y, viii) 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 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 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 SEMAT 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 SEMAT

SEMAT solicita la exención de 5 campas de automóviles. Estas instalaciones están incluidas en el artículo 42.1. de la Ley del Sector Ferroviario que garantiza el acceso a “*b) Las instalaciones técnicas y logísticas de mercancías*”.

III.1. Importancia estratégica de las campas de vehículos automóviles explotadas por SEMAT

De acuerdo con la información suministrada, SEMAT presta servicios en cinco campas de automóviles: Fuencarral (Madrid), La Roda (Sevilla), Zuera (Zaragoza), Villaverde-El Salobral (Madrid) y La Llagosta (Barcelona). Esta sociedad realiza actividades tales como la manipulación y almacenaje de los vehículos automóviles que llegan a la campa por ferrocarril, así como su reparación o lavado.

Del examen de la información facilitada por SEMAT y de lo dispuesto en el epígrafe V.3.1.B de la Resolución de 23 de enero de 2019 se desprende que:

- Criterio 1. Pertenencia a un corredor ferroviario europeo de mercancías. Las instalaciones de Fuencarral, La Roda, Zuera y Villaverde-El Salobral, para las que SEMAT solicita la exención, no pertenecen a ningún corredor ferroviario europeo de mercancías de los que transcurren por España (Atlántico y Mediterráneo), de conformidad con el Reglamento 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

Por el contrario, la instalación de la Llagosta pertenece al corredor Mediterráneo, como puede apreciarse en el libro tercero del Documento Informativo del Corredor (DIC)², que se refiere a la descripción de sus terminales.

- Criterio 2. Vinculación entre el explotador de la instalación y empresas ferroviarias o candidatos. De acuerdo con la información disponible en su página web³, SEMAT es una sociedad participada por dos empresas ferroviarias: en un 63% por Transportes Ferroviarios Especiales, S. A. (TRANSFESA) y en un 37% por RENFE Mercancías.

A este respecto, el socio mayoritario, TRANSFESA es una empresa ferroviaria que suma el **[CONFIDENCIAL]**% de las toneladas.km en el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril⁴. Dada esta cuota de mercado, no puede concluirse que TRANSFESA tenga una posición prevalente en el mercado de transporte nacional de mercancías por ferrocarril.

- Criterio 3. Actividad en las campas de automóviles. De acuerdo con la información aportada por SEMAT, el número de trenes gestionados en las cinco instalaciones son inferiores a los umbrales de actividad fijados establecidos en la Resolución de 23 de enero de 2019⁵.

Tabla 1. Actividad en las campas de automóviles explotadas por SEMAT. Datos del año 2018
[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

La citada Resolución asimismo especifica que “(...) los criterios anteriores no son acumulativos, de modo que bastará con que de acuerdo con alguno de ellos la terminal de mercancías sea de importancia estratégica para que así deba ser calificada”.

La campa de la Llagosta debe ser considerada de importancia estratégica a los efectos del RE 2017/2177 ya que, de conformidad con el primer criterio,

² https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/Public/RFC6_CID_Book3_2019-20_14-01-2019.pdf

³ <http://www.semat.es/semat>

⁴ En 2017 la cuota de mercado del conjunto de las empresas de mercancías alternativas fue del 36% en t.km. netas (ver Informe de supervisión del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril https://www.cnmc.es/sites/default/files/2264652_5.pdf)

⁵ En esta Resolución se indica que se considerará que tienen importancia estratégica las terminales de mercancías que traten más de 3.000 trenes anuales.

pertenece a un corredor ferroviario europeo de mercancías. La Resolución 23 de enero concluía que si *“la instalación de servicio se encuentra adscrita a alguno de los corredores ferroviarios europeos que transcurren por España (Atlántico y Mediterráneo, en el caso español), esta se considerará de importancia estratégica, haciendo inviable, por tanto, su exención”*.

SEMAT alegó, en su escrito inicial, que esta campa desarrollaba su actividad en un entorno de competencia efectiva razón por lo que solicitaba también su exención. La Resolución de 23 de enero de 2019 señalaba que *“el explotador que desee obtener la exención debe motivar que la instalación o los servicios se explotan en un entorno de mercado competitivo. En particular, se deberá proporcionar información detallada a la CNMC sobre los elementos anteriores, esto es, la sustituibilidad de la instalación o servicio, el área geográfica relevante y el nivel de competencia existente”*.

A este respecto, se requirió a este explotador determinada información relativa a la sustituibilidad de los servicios y la situación competitiva, incluyendo información de cuotas de mercado, como se ha señalado en el Antecedente de Hecho tercero. Sin embargo, la información aportada no ha permitido establecer el mercado relevante en que se engloba la campa de la Llagosta ni la competencia que enfrenta de instalaciones cercanas.

Por tanto, en el marco del presente procedimiento no se ha acreditado por SEMAT la posible existencia de otros fundamentos para conceder la exención, como la existencia de un mercado competitivo o la afección negativa al mercado.

Por todo lo anterior, cabe concluir que las campas de Fuencarral, La Roda, Zuera y Villaverde-El Salobral no tienen importancia estratégica a los efectos del RE 2017/2177. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con el párrafo segundo del considerando 2 del citado Reglamento, la CNMC podrá reevaluar estas conclusiones si se considera que las circunstancias descritas anteriormente han cambiado.

III.2. Alcance de la exención concedida a las campas de vehículos automóviles explotadas por SEMAT

Una vez se ha concluido en el epígrafe anterior que las campas de vehículos de Fuencarral, la Roda, Zuera y Villaverde-El Salobral, para las que se solicita la exención, no tienen importancia estratégica, cabe analizar los aspectos concretos solicitados por SEMAT, que solicita que de la aplicación del Reglamento se exceptúen los siguientes artículos: 4.2, letras e-l y n, el 6.2, el 6.3, y del 10 al 14.

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

Resoluciones⁶ previas relativas a solicitudes de exención, se realizan las siguientes consideraciones:

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

“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”.

⁶ 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.

Las obligaciones de información anteriores, relativas al contenido del documento descriptivo, suponen una carga desproporcionada para las instalaciones no estratégicas gestionadas por SEMAT.

Sin embargo, SEMAT también ha solicitado la exención 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 6.2. 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 SEMAT, de acuerdo con las características de las terminales analizadas, por lo que cabe eximir las de su cumplimiento.

iii) 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.

III.3. Campa de la Llagosta

En el epígrafe III.1 anterior se concluyó que la campa de la Llagosta debe ser considerada como de importancia estratégica a los efectos del RE 2017/2177, debido a que pertenece a un corredor ferroviario europeo de mercancías. Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 5.5 de dicho Reglamento indica que la obligación de publicar la descripción de la instalación “(...) *deberá cumplirse de forma proporcional al tamaño, características técnicas e importancia de las instalaciones de servicio*”.

La campa de la Llagosta, pese a este carácter estratégico por su pertenencia a un corredor internacional de mercancías, es una instalación que presenta una reducida actividad relacionada con el ferrocarril, ya que en 2018 tan solo gestionó **[CONFIDENCIAL]** trenes.

Por tanto, de conformidad con el RE 2017/2177, SEMAT deberá publicar una ficha descriptiva de la instalación coherente con lo establecido en su artículo 4.2, pudiendo adecuar de forma razonable su contenido e información a su reducido

tamaño a fin de adecuar las cargas administrativas de los explotadores a las características concretas de la instalación.

IV. CONCLUSIÓN

A la vista de la solicitud realizada por SEMAT y de las consideraciones anteriores, se concluye que no tienen importancia estratégica las campas ubicadas en las terminales de Fuencarral, la Roda, Zuera y Villaverde-El Salobral.

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

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

La campa de la Llagosta tiene importancia estratégica a los efectos del RE 2017/2177. TRANSFESA no ha acreditado la concurrencia de otros supuestos para conceder la exención, como la existencia de un mercado competitivo. Por tanto, cabe rechazar la petición de exención en relación con esta instalación.

Si bien se deberá publicar una ficha descriptiva de esta instalación, de forma coherente con lo establecido en el artículo 4.2 del RE 2017/2177, se podrá adecuar su contenido e información para que la carga administrativa generada sea proporcional al tamaño, características técnicas e importancia de la instalación de servicio, en concordancia con el artículo 5.5 del señalado Reglamento.

De conformidad con los artículos 4 y 5 del RE 2017/2177, así como su considerando 19, SEMAT debe elaborar el documento descriptivo de las instalaciones en las que ejerce como explotador e incluirlo en la Declaración de Red que ADIF 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.B 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 campas de vehículos de Fuencarral, la Roda, Zuera y Villaverde-El Salobral.

SEGUNDO.- Otorgar a las instalaciones anteriormente señaladas, gestionadas por la Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT), 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.