

Régimen Económico y Tributario

Capítulo 6

Declaración
sobre la red
2020



Régimen Económico y Tributario

Capítulo 6

Declaración
sobre la red
2020



6.1 INTRODUCCIÓN

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario (LSF), modifica la estructura de las Tasas y Cánones Ferroviarios, así como la de los Precios por la Prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares.

Con fecha 4 de julio de 2018, se ha publicado la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, por la que se modifican las cuantías de las Tasas y Cánones (BOE núm. 161, del 4 julio de 2018).

En cuanto a los precios por la prestación de los servicios básicos (excepto los regulados por el Artículo 98 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario), complementarios y auxiliares, serán aprobados por el explotador de la instalación de servicio.

Según el Art. 102.1 de la LSF los precios por la utilización de las instalaciones de servicio se abonarán al explotador de la instalación de servicio y se emplearán para en financiar su actividad.



6.2 TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS

6.2.1. Tasas

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imposables consistentes en la prestación de servicios previstos en la LSF.

A continuación, se detallan las principales Tasas Ferroviarias en vigor, conforme a lo establecido en la LSF.

6.2.1.1. Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario

Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización privativa o el aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario que se hagan por concesiones y autorizaciones.

No se exigirá el pago de la tasa a las personas físicas o personas jurídicas, que no sean sociedades de capital, cuando la utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público no lleve aparejada una utilidad económica para el concesionario, persona autorizada o adjudicatario o, aun existiendo dicha utilidad, la utilización o aprovechamiento comporte condiciones o contraprestaciones para el beneficiario que anulen o hagan irrelevante aquélla. Se hará constar tal circunstancia en los pliegos de condiciones o clausulado de la autorización o concesión.

Estarán exentos del pago de esta tasa los administradores de infraestructuras ferroviarias.

El devengo de la tasa se producirá con el otorgamiento inicial y mantenimiento anual de la concesión, autorización o adjudicación y será exigible en la cuantía que corresponda y en los plazos que se señalen en las condiciones de la concesión, autorización o adjudicación.

Serán sujetos pasivos de la tasa los concesionarios, personas autorizadas o adjudicatarios o, en su caso, quienes se subroguen en lugar de aquéllos.

La cuantía de esta tasa es la siguiente:

Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario

Superficie ocupada	0,6799 € / m ² , por mes o fracción.
--------------------	---

Se mantiene en vigor la cuantía de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario establecida en el Título VI, Capítulo I, Sección V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, de conformidad con el párrafo segundo del artículo 86 de la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, (BOE nº 161 de 4 de julio de 2018) "Se exceptúan de lo previsto en el párrafo anterior las tasas que hubieran sido creadas u objeto de actualización específica por normas dictadas en el año 2017".

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará esta tasa por años naturales, con la excepción de aquellos devengos por períodos inferiores al año natural, que lo serán por esa fracción del año.

La base imponible se determinará en función de la superficie ocupada medida en metros cuadrados.

6.2.1.2. Otras Tasas

Constituye el hecho imponible de estas tasas, la prestación de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, certificaciones, expedición de títulos al personal ferroviario, expedición de Licencias de empresa ferroviaria, Certificados de Seguridad a las empresas ferroviarias y Autorizaciones de Seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Estas tasas son:

- Por otorgamiento, modificación o renovación de la licencia de empresa ferroviaria, (Art. 76 de la LSF).
- Por otorgamiento de la autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras ferroviarias o del certificado de seguridad de empresa ferroviaria, la expedición de los mismos o su modificación, renovación o revisión (Art. 80 de la LSF).
- Por homologación de centros, certificación de entidades y material rodante, otorgamiento de títulos y licencias y autorizaciones de entrada en servicio (Art. 84 de la LSF.).
- Por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria (Art. 88 de la LSF.).

Según establece la LSF, la gestión y la liquidación de estas tasas corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

6.2.2. Cánones Ferroviarios

Los Cánones Ferroviarios son las tasas que los administradores de infraestructuras perciben de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otras instalaciones de servicio.

6.2.2.1. Marco normativo

La normativa aplicable que se ha tenido en cuenta para la cuantificación de los cánones ferroviarios y la fijación de las correspondientes tarifas se resume a continuación:

- Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
- Ley 3/2013, de 4 de junio, por la que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).
- Ley 6/2018 de 3 de julio de Presupuestos Generales del Estado.

6.2.2.2. Cuantificación de los cánones por utilización de las líneas que integran la RFIG y determinación de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Los cánones ferroviarios gravan el uso de las infraestructuras ferroviarias y se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

Para la cuantificación de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, se tomarán en consideración los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Asimismo, se tendrán en cuenta para el establecimiento de la cuantía de los cánones ferroviarios, de acuerdo con la explotación eficaz de la RFIG, consideraciones que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la misma, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de favorecer el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, fija los principios y procedimientos aplicables para la determinación y percepción de cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas. Mediante la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario (LSF), se incorporan al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE.

La citada directiva señala en su artículo 31 que el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

Con el objetivo de definir las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, a efectos de fijar los cánones de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicios, la Comisión Europea publicó el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Para la determinación de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario ADIF y ADIF AV disponen de un modelo de costes que cuenta con una estructura y metodología que permite calcular el coste de los cánones de una forma causal, objetiva y adaptada a los preceptos de la Ley 38/2015 y al Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909.

El modelo de costes permite identificar a los administradores de infraestructuras ferroviarias:

- ◆ Costes subyacentes a los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG:
 - Los costes directamente imputables a la prestación del servicio ferroviario y, por tanto, elegibles para la determinación de los cánones, así como los costes que se consideran no elegibles para la determinación de los cánones a tenor de lo dispuesto en el RE 2015/909.
 - Los costes a recuperar mediante los recargos al canon básico (adiciones) en cumplimiento de lo establecido por la Ley 38/2015, siempre que el mercado pueda aceptarlo, y con el objetivo de contribuir a la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran.
- ◆ Costes subyacentes a los cánones por utilización de las instalaciones de servicio, de acuerdo con los criterios establecidos para cada modalidad del mismo en la Ley 38/2015.

En relación con el canon por utilización de las líneas integrantes de la RFIG, el RE 2015/909 establece en su artículo 3 que los costes directos del conjunto de la red se calcularán como la diferencia entre, por un lado, los costes de prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo y del acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio y, por otro, los costes no elegibles contemplados en el artículo 4 del mismo reglamento.

El mencionado artículo establece también que los valores de los activos utilizados para calcular los costes directos del conjunto de la red se basarán en valores históricos o, en caso de que los valores históricos no estén disponibles o los valores actuales sean inferiores, en estos últimos.

También contempla la posibilidad de que el administrador de infraestructuras aplique valores estimados, valores actuales o valores de reposición, siempre y cuando tales valores puedan medirse de manera transparente, rigurosa y objetiva y justificarse debidamente ante el organismo regulador.

El modelo de costes de ADIF y ADIF AV se fundamenta en las siguientes bases:

- 1.** Costes históricos, utilizando los datos correspondientes al último ejercicio cerrado.
- 2.** Identificación de los costes en los que incurre el administrador de infraestructuras ferroviarias por la prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo de acceso y acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio.
- 3.** Identificación, de entre los anteriores, de los costes no elegibles a tenor de lo establecido en artículo 4 del RE 2015/909.
- 4.** Identificación de los costes que el artículo 97 de la Ley 38/2015 considera recuperables a través de la adición prevista para la modalidad B) (art.97.5.2.b).
- 5.** Establecimiento de los costes directamente imputables al servicio ferroviario a partir de los costes referidos en los puntos anteriores.

A partir del modelo de contabilidad descrito, se definen las áreas de actividad (en adelante, divisiones) de cada uno de los administradores directamente vinculadas con la explotación ferroviaria y la prestación de los servicios incluidos en el paquete de acceso mínimo y en el acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio, y se definen los costes subyacentes para cada modalidad de canon detrayendo, si procede, los costes no elegibles definidos en el RE (UE) 2015/ 909.



Adicionalmente, para determinar los costes directamente imputables al servicio ferroviario recuperables a través de las distintas modalidades de este canon, es necesario detraer aquellos costes soportados por estas divisiones pero que corresponden a las instalaciones de servicio y cuya recuperación está prevista en la Ley 38/2015 mediante las diferentes modalidades del canon establecido en su artículo 98 (canon por utilización de las instalaciones de servicio de titularidad de los administradores de infraestructuras ferroviarias).

El esquema general del procedimiento que se ha seguido para determinar los costes subyacentes al canon base (modalidades de cánones sin adición) es el siguiente:

TOTAL GASTOS actividades directamente vinculadas a la explotación ferroviaria	-	GASTOS NO ELEGIBLES	+/-	GASTOS RECUPERABLES POR OTROS CÁNONES
---	---	---------------------	-----	---------------------------------------

♦ **A. Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A).**

De acuerdo con el apartado 5 del artículo 97 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad se repercuten los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Para la aplicación del modelo descrito, para esta modalidad de canon se consideran los gastos de las divisiones de Circulación, Seguridad en la Circulación y Gestión de la Capacidad.

♦ **B. Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B).**

De acuerdo con el apartado 5 del artículo 97 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

Para la aplicación del modelo descrito, para esta modalidad de canon se consideran los gastos de las divisiones de Mantenimiento, exceptuando las especialidades de electrificación y de cambiadores de ancho.

Costes subyacentes. - Los costes subyacentes a esta modalidad de canon serán el resultado de detraer de los gastos elegibles aquellos que pueden ser recuperados por las modalidades C, D y E del canon por uso de instalaciones (ley 38/2015, artículo 98) pues corresponden al mantenimiento de infraestructuras dentro de las instalaciones de servicio (vías con andén para subida y bajada de viajeros, vías sin andén para apartado de trenes o vehículos, vías para la carga y descarga de mercancía, etc.).

♦ **C. Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C)**

De acuerdo con el apartado 5 del artículo 97 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Tendrá la consideración de instalaciones de electrificación las subestaciones, incluyendo los edificios técnicos, la catenaria, las subestaciones móviles y cualquier otra instalación, equipo o elemento necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción.

Para la aplicación del modelo descrito, para esta modalidad de canon se consideran los gastos de las especialidades de electrificación de las divisiones de mantenimiento.

Costes subyacentes.- Los costes subyacentes a esta modalidad de canon serán el resultado de detraer de los gastos elegibles aquellos que pueden ser recuperados por las modalidades C, D y E del canon por uso de instalaciones (ley 38/2015, artículo 98), pues corresponden al mantenimiento de instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción dentro de las instalaciones de servicio (vías con andén para subida y bajada de viajeros, vías sin andén para apartado de trenes o vehículos, vías para la carga y descarga de mercancía, etc.).

6.2.2.3. Cuantificación de los cánones por utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias y costes subyacentes, de conformidad con los criterios establecidos para cada modalidad de canon en la Ley 38/2015.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 no resulta de aplicación para la determinación de los costes recuperables a través del canon por utilización de las instalaciones de servicio a las que se refiere el artículo 98 de la Ley 38/2015, por lo que dichos costes coinciden con los establecidos por la propia Ley 38/2015.

Para la determinación de los costes subyacentes para las distintas modalidades de este canon se utiliza el modelo de costes descrito en el apartado 6.3.2.2, que permite identificar los citados costes para la utilización de las distintas instalaciones de servicio contempladas en la Ley 38/2015.

♦ **A. Canon por utilización de las estaciones de transporte viajeros (Modalidad A).**

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad del canon, en las estaciones de categoría 1 a 5, se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de

los servicios básicos mínimos de las estaciones, el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes. En las estaciones de categoría 6 se repercutirán los costes totales de explotación, incluyendo los costes de reposición y los costes financieros.

Para la determinación de los costes que sustentan el cálculo de los cánones por utilización de estaciones, se distinguen los distintos servicios que se prestan en las estaciones, utilizando el método de "Costes basados en Actividades" que permite medir el coste de las actividades necesarias para la prestación de cada servicio, y considerando únicamente los correspondientes al Servicio Básico.

◆ B. Canon por paso por cambiadores de ancho (Modalidad B).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes imputables a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente asociados al mantenimiento y reposición de los cambiadores de ancho.

La cuantía de los costes a recuperar por esta modalidad de canon se obtiene a partir de la identificación, en las partidas de gasto correspondientes, del coste del mantenimiento de las instalaciones de cambiadores de ancho y de reposición de las mismas.

◆ C. Canon por utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones (Modalidad C).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes imputables a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones utilizadas.

Para la determinación de los costes subyacentes a esta modalidad de canon se identifican el coste de mantenimiento y conservación de las vías con andén en estaciones de viajeros (modalidad C1) y para la modalidad C2 se repercuten los costes directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones utilizadas.

◆ D. Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes asociados a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente imputables a la utilización de las vías en concepto de mantenimiento y reposición de las instalaciones.

Se consideran costes de mantenimiento los relativos al mantenimiento preventivo, así como pequeñas reparaciones para mantener operativo el activo.

Los costes de reposición se calculan en función de los valores históricos de los activos o según valores estimados o valores de reposición, cuando no existen los históricos.

◆ E. Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, los costes asociados a esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio son los directamente imputables a la utilización de las vías en concepto de mantenimiento y reposición de las instalaciones.

6.2.2.4. Cuantificación de los Costes Subyacentes

a. Costes subyacentes a las distintas modalidades de canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

La Ley 38/2015 del sector ferroviario fija los criterios que objetivan la definición de cada tipo de subred considerando sus características técnicas, las necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que soportan y la intensidad de los mismos.

Para el análisis de los costes subyacentes asociados a cada modalidad de canon y el establecimiento de sus tarifas, se analizan las líneas integrantes de la RFIG, agrupándolas en dos tipos de líneas férreas, las líneas tipo A, de altas prestaciones -definidas en el punto 7 del artículo 97 de la ley 38 como las líneas que permiten una velocidad máxima superior a 200 km/hora en 2/3 de su longitud y el resto de líneas, o líneas NO A.

Partiendo de los costes totales de administración de la Red Ferroviaria de Interés General del último ejercicio cerrado, que integran el coste completo de las actividades de gestión de la circulación, de gestión de la capacidad, de la seguridad en la circulación y del mantenimiento de la infraestructura (salvo los gastos financieros), se identifican los directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la RFIG, detrayendo los costes no elegibles -en aplicación del RE (UE) 909/2015 y del artículo 97 de la Ley 38/2015- y los costes recuperables mediante otras modalidades de canon, todos ellos desglosados por líneas de altas prestaciones (tipo A) y resto de líneas.



Los costes subyacentes así obtenidos, se distribuyen por cada una de las modalidades del canon del artículo 97 y por tipo de línea, a partir de la propia definición recogida en la LSF que señala que mediante estas modalidades de canon se repercutirán los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, los de seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico (modalidad A); los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (modalidad B), y los de mantenimiento y conservación y los costes de reposición de las instalaciones de electrificación (modalidad C), directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Los costes no elegibles, los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra, podrán recuperarse, siempre que el mercado pueda aceptarlo, mediante la adición anteriormente citada a la cuota íntegra del canon por utilización de las líneas ferroviarias (modalidad B).

Una vez obtenidos los costes directamente imputables a la prestación del servicio ferroviario, subyacentes a cada modalidad de canon por tipo de línea, se distribuyen por tipo de servicio según criterios de ponderación diferenciados por modalidad de canon.

-Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A)

Los costes subyacentes se distribuyen por tipo de servicio en función de los tren-km reservados, entendiendo que el tren-km reservado es la unidad que mejor determina los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico y seguridad en la circulación.

- Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B)

Los costes subyacentes se distribuyen por tipo de servicio, ponderando los tren-km circulados en función del Tráfico Virtual Equivalente.

El Tráfico Virtual es una magnitud definida en la ficha UIC 714 R que pretende cuantificar la contribución de los diferentes tráficos al deterioro de la infraestructura, teniendo en cuenta no solo las toneladas acumuladas sino también su mayor o menor agresividad.

Las variables que afectan a la determinación del tráfico virtual son, fundamentalmente, las toneladas acumuladas y su concentración (carga por eje), la distribución y número de ejes motores y remolcados, y la tracción y sus efectos dinámicos (velocidad).

- Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C)

Los costes subyacentes se distribuyen por tipo de servicio, en función de los tren-km circulados con tracción eléctrica por líneas ferroviarias electrificadas en cada servicio.

b. Costes subyacentes a las distintas modalidades de canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

- Canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A)

A partir de los datos correspondientes al último ejercicio cerrado se identifican los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes, para estaciones de categoría 1 a 5. Para estaciones de categoría 6 se repercuten los costes totales de explotación, incluyendo los costes de reposición y los costes financieros.

-Resto de modalidades del canon por utilización de las instalaciones de servicio, (Modalidades B, C, D y E)

A partir de los datos correspondientes al último ejercicio cerrado se identifican los costes directamente imputables a la utilización de las otras instalaciones de servicio, en concepto de mantenimiento y reposición de las instalaciones utilizadas.

6.2.2.5. Cuantía de los Cánones

Los Cánones Ferroviarios son las tasas que el administrador de infraestructuras percibe de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la RFIG y de las instalaciones de servicio de su titularidad. En concreto se han establecido los siguientes:

- Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.

A partir de los costes subyacentes a las distintas modalidades de canon obtenidos por el procedimiento descrito, se calculan las cuantías que, para un nivel de tráfico estimado a partir de los últimos datos disponibles, permitirían equilibrar la cobertura de los costes subyacentes por cada modalidad.

La Directiva RECAST faculta al administrador de infraestructuras a adaptarse gradualmente, en un período no superior a cuatro años a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables al servicio ferroviario desde la entrada en vigor del RE 2015/909. En consecuencia, para los servicios de viajeros en los que el incremento de las tarifas para llevar a cabo dicha adaptación es muy significativo, se propone aplicar dicho período de adecuación.

Consideración aparte merece la situación del transporte de mercancías en España y la necesidad de potenciar su crecimiento. Los administradores de infraestructuras son conscientes de que la situación del sector de transporte de mercancías por ferrocarril dificulta la posibilidad de trasladar a los operadores ferroviarios los costes directamente imputables a este servicio. Por ello, y con el objetivo de seguir impulsando e incentivando su crecimiento en términos de cuota modal en el mercado nacional de transporte de mercancías y las ventajas que desde un punto de vista tanto de reducción de costes externos como de sostenibilidad medioambiental presenta el transporte ferroviario, entienden que es muy difícil que el mercado pueda asumir una actualización de las tarifas en los términos señalados, por lo que proponen una adaptación gradual en diez años.

La adaptación de las cuantías en los periodos señalados se realizaría a partir de un coeficiente de adaptación y asumiendo la estabilidad de los costes y de los tráficos durante los años considerados, por lo que dichas cuantías estarán sujetas al comportamiento de los tráficos y a la evolución de los costes subyacentes en el periodo de tiempo considerado.

Por lo que se refiere a los cánones por la utilización de instalaciones, en el caso del canon por utilización de las estaciones de viajeros, las tarifas establecidas permiten la recuperación de los costes subyacentes.

Para el resto de los cánones por la utilización de instalaciones, las tarifas establecidas se orientan a lograr dos objetivos: la recuperación de los costes subyacentes y la optimización de la disponibilidad de capacidad en dichas instalaciones.

A continuación, se detallan los Cánones en vigor, desde el 1 de agosto de 2018:

6.2.2.5.1. Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la RFIG Gestionada por Adif

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, titularidad de Adif, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A): por el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado.
- Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B): por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria.
- Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C), por la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria.

Serán sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que utilicen o sean adjudicatarias de capacidad para poder circular por la RFIG. Igualmente, tendrán la consideración de sujetos pasivos del canon por adjudicación de capacidad, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, obtengan adjudicación de capacidad.

El devengo del canon se producirá en el momento de la adjudicación de la capacidad en la Modalidad A y cuando se utilice la línea ferroviaria en la Modalidad B y las instalaciones de electrificación en la Modalidad C.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades de este canon por meses naturales.

/ Canon por adjudicación de capacidad, Modalidad A

El canon por Adjudicación de Capacidad regula el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la Declaración sobre la Red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio.

Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Canon por Adjudicación de Capacidad, Modalidad A						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	/ Tren-km Adjudicados					
A	1,9275	0,9258	1,9275	0,9536	0,4850	0,4446
Distinto de A	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo, en la Tabla 2 en función de las características de los servicios y tipos de tren.



ADICIÓN AL CANON POR ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD, MODALIDAD A, por el uso no eficiente de ésta.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-km de diferencia, en valor absoluto, entre el número de trenes-kilómetro adjudicados y el número de trenes-kilómetro realizados, por tipo de línea y tipo de servicio:

- Para los servicios de viajeros, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea y tipo de servicio, cuando dicha diferencia, sea superior al 2 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.
- Para los servicios de mercancías, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea, cuando la diferencia sea superior al 15 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.

Tarifas Adición, Modalidad A						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ Tren-km Circulados en exceso o en defecto						
A	11,0201	3,9888	8,4803	4,4210	1,9850	1,7356
Distinto de A	1,4346	1,4492	1,4450	6,2700	1,1610	0,2043

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de seguimiento de circulaciones de Adif, correspondientes, a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

Esta adición a la cuota íntegra del canon tiene por objetivo optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los operadores, y, por tanto, penaliza la diferencia entre la capacidad adjudicada y la realmente utilizada;

Se pretende evitar que un operador A solicite surcos que posteriormente no utilice y que por haber sido adjudicados a A no se puedan adjudicar a otro operador.

También se penaliza la solicitud de surcos especiales al margen de la planificación, ya que interfiere en la gestión de la capacidad de la red ferroviaria por parte del administrador de infraestructuras.

En ambos casos, la Ley 38/2015 fija unos márgenes a los que no se aplica la adición, del 2% para los trenes de viajeros y un 15% para los trenes de mercancías.

/ Canon por la utilización de las líneas ferroviarias, Modalidad B

El canon por la utilización de las líneas ferroviarias regula la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio.

Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Canon por Utilización de Líneas Ferroviarias, Modalidad B						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ Tren-km Circulado						
A	4,7931	2,3017	4,7931	2,3707	1,2500	1,1055
Distinto de A	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

En las "Tablas de Referencia" de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo en la Tabla 1 y en función de las características de los servicios y tipos de tren en la Tabla 2.

ADICIÓN AL CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS, MODALIDAD B, por el uso de redes de altas prestaciones o la explotación de servicios de ancho variable u otras situaciones de elevada intensidad de tráfico en determinados periodos horarios.

Mediante esta adición se recuperarán los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra.

La cuantía de la adición será la que resulte de aplicar la tarifa unitaria atendiendo a los siguientes criterios:

- Servicios de viajeros por líneas tipo A: La cuantía será la que resulte de multiplicar la tarifa unitaria por cada plaza kilómetro, calculada sobre la base del tren/kilómetro del canon de utilización y por todas las plazas que tiene el tren en cada trayecto, diferenciando por cada una de las líneas tipo A y por tipo de servicio.
- Servicios de viajeros fuera de las líneas A: La cuantía de la adición será la que resulte de multiplicar la tarifa unitaria por cada tren/kilómetro calculado en el canon de utilización.

Tarifas Adición, Modalidad B						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
A	€/ 100 Plazas-Km. Ofertadas					
Línea Madrid- Barcelona-Frontera	1,7611	0,2317	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línea Madrid- Toledo-Sevilla-Málaga	0,8647	0,1504	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resto de líneas A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Distinto de A	€/ Tren-km					
	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000



/ Canon por utilización de instalaciones de transformación y distribución de energía eléctrica de tracción, Modalidad C

El canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción regula la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria.

La cuantía se determinará multiplicando la tarifa unitaria a cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción.

Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Canon por Utilización de instalaciones de transformación y distribución de energía eléctrica de tracción, Modalidad C						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ Tren-km						
A	0,8020	0,3835	0,8020	0,3950	0,2500	0,1855
Distinto de A	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287

/ Bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario conforme a lo establecido en el Art. 97 de la LSF, se aplicará una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la RFIG, modalidades A y B, para los aumentos de tráfico anuales, de acuerdo con los siguientes criterios:

- ◆ Para las líneas A se aplicará para cada combinación de línea individual y tipo de servicio.
- ◆ Para el resto de líneas B, C, D y E se aplicará para cada combinación de tipo de línea y tipo de servicio.

Para la aplicación de esta bonificación el administrador de infraestructuras ferroviarias establecerá anualmente en la Declaración sobre la Red:

a) El tráfico de referencia, TREF, medido en tren-km, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias considera normal de acuerdo a la situación preexistente o su previsible evolución. Ver Tabla 5 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6.

b) El tráfico objetivo, TOBJ, medido en tren-km, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias determinará de acuerdo a sus expectativas de mercado de las infraestructuras y los servicios que utilizan éstas. Ver Tabla 6 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6.

c) El porcentaje de bonificación objetivo para los tráficos incrementales, **BOBJ**, aplicable a los tráficos incrementales cuando se alcance el tráfico objetivo fijado de acuerdo a las expectativas de crecimiento de tráfico. Si el incremento correspondiese a un valor intermedio entre el tráfico de referencia y el tráfico objetivo, se aplicará una bonificación inferior a la bonificación objetivo, aplicando un sistema progresivo. Ver Tabla 7 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6.

La bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario se aplicará únicamente si el tráfico efectivamente realizado en un año se sitúa por encima del tráfico de referencia que el administrador de infraestructura determine para cada combinación de línea y tipo de servicio, y se calculará en función del tráfico incremental respecto del tráfico de referencia en los términos que establece la LSF.

La bonificación se calculará aplicando la fórmula que a tal efecto recoge la LSF en su artículo 97.6.

6.2.2.5.2. Canon por Utilización de las Instalaciones de Servicio Titularidad de Adif

Constituye el hecho imponible del canon, la utilización de las instalaciones de servicio e infraestructuras a las que se refiere el artículo 98 de la LSF, así como la prestación de servicios o actividades públicas inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- A.** Canon por la utilización de las estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).
- B.** Canon por paso por cambiadores de ancho (Modalidad B).
- C.** Canon por la utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones (Modalidad C). A los efectos de este canon se establecen las dos tarifas siguientes:
 - C.1)** Por estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros sin otras operaciones.
 - C.2)** Por estacionamiento de trenes para otras operaciones.
- D.** Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D).
- E.** Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

Serán sujetos pasivos del canon en las modalidades **A**, **B** y **C** las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de servicio ferroviarias asociadas a las vías.

En la modalidad **D**, las empresas ferroviarias y los titulares del material rodante ferroviario que utilicen las instalaciones de servicio objeto de gravamen.

En la modalidad **E**, son sujetos pasivos las empresas ferroviarias, los titulares de material rodante ferroviario, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que utilicen los puntos de carga para mercancías.

Para la utilización de las instalaciones de servicio en las modalidades **C2**, **D** y **E**, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el sujeto pasivo a Adif mediante el uso de la aplicación SYACIS, estando totalmente prohibida la cesión a terceras partes de la capacidad concedida. En el apartado 4.9 de esta DR se describe el proceso reglado para la tramitación de las solicitudes de capacidad y su adjudicación en las instalaciones de servicio.

En los Cánones de este apartado no están incluidos los servicios de suministro de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono ni ningún otro suministro o servicio, siendo por cuenta del sujeto pasivo los gastos por consumos o suministros que facilite o preste el administrador de infraestructuras ferroviarias.

El devengo se producirá cuando se utilice la instalación ferroviaria para las modalidades **A**, **B** y **C1** del canon y cuando se produzca la adjudicación de la capacidad de la instalación para las modalidades **C2**, **D** y **E**, salvo que las adjudicaciones impliquen una utilización por periodos superiores al mes natural para estas modalidades **D** y **E**, en cuyo caso el devengo se producirá el primer día de los sucesivos periodos objeto de liquidación.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades de este canon por meses naturales. No obstante en las modalidades **D** y **E**, para periodos de utilización inferiores al mes natural, se liquidará ese periodo; y para periodos de utilización superiores al año, previa solicitud del sujeto pasivo, el administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades **D** y **E** por periodos anuales anticipados aplicando una bonificación que será determinada anualmente en función de los costes de financiación del administrador de infraestructuras ferroviarias y recogida en la propuesta de actualización de la cuantía de los cánones.



/ Canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros, Modalidad A

Mediante esta modalidad de canon se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, los gastos financieros en el caso de las estaciones clasificadas en la categoría 6, así como el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes.

La cuantía de esta modalidad de canon se calculará:

A.1) En estaciones de categoría 1, 2, 3, 4 o 5 multiplicando la tarifa unitaria por el número de paradas, considerando la categoría de la estación, el tipo de parada y el tipo de tren.

La cuota líquida será el resultado de aplicar sobre la cuota íntegra anterior, una adición que contemple la intensidad del uso de las instalaciones de la estación. Dicha adición se calculará a partir del número de viajeros subidos o bajados efectivamente en dicha parada en la estación.

Las tarifas de esta modalidad del canon, cuando una estación de las categorías 1 a 4 se vea afectada por situaciones que impidan la prestación de los servicios básicos mínimos durante el periodo de un mes o superior, quedarán modificadas durante la duración de la situación extraordinaria u obra de la siguiente forma:

La tarifa a aplicar a una estación para cada viajero subido o bajado pasará a ser la correspondiente a la categoría inmediatamente inferior cuando el número de servicios básicos prestados sea igual o inferior al número de servicios básicos incluidos en la categoría inferior más la mitad de la diferencia hasta el número de servicios básicos de la categoría superior. Una vez reclasificada en la categoría inferior, el proceso se reiterará si el número de servicios prestados así lo determinase.

Si un servicio básico no es prestado con los medios habituales, pero se sigue prestando en situación «degradada», es decir, en todo caso se presta, se contará dentro del número de servicios básicos prestados.

El administrador de infraestructuras notificará a los operadores ferroviarios esta circunstancia tan pronto sea conocida.

La modificación del canon no será aplicable a la categoría 5, al ser ésta la categoría inferior.

En el caso de servicios fuera del horario de apertura de las estaciones la cuota íntegra se determinará de acuerdo con lo previsto en el apartado A.3.

Canon por la Utilización de Estaciones de Transporte de Viajeros- Modalidad A.1				
Clasificación Estación	Tipo Parada	Nacional / Internacional	Interurbano	Urbano
		€/Parada Tren		
1	DESTINO	164,0000	33,7842	8,1082
	INTERMEDIA	63,7800	13,1383	3,1532
	ORIGEN	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINO	78,1100	16,0904	3,8617
	INTERMEDIA	30,3800	6,2574	1,5018
	ORIGEN	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINO	75,2111	15,0422	3,6101
	INTERMEDIA	29,2487	5,8497	1,4039
	ORIGEN	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINO	33,4830	6,6966	1,6072
	INTERMEDIA	13,0212	2,6042	0,6250
	ORIGEN	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINO	13,4793	2,6959	0,6470
	INTERMEDIA	5,2419	1,0484	0,2516
	ORIGEN	14,9770	2,9954	0,7189

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

A.2) En estaciones de categoría 6, aplicando a cada núcleo de cercanías los importes tarifarios resultantes de los costes de explotación del conjunto de estaciones de esta categoría por núcleo de cercanías.

El canon se establece por línea o núcleo de cercanías y año, fraccionándose su pago en doce mensualidades de la siguiente forma:

Canon por Utilización Estaciones de Viajeros Categoría 6 Modalidad A.2	
Núcleo	Importe Mensual, Euros
Asturias	12.851
Barcelona	146.857
Bilbao	29.945
Cádiz	1.228
Madrid	358.874
Málaga	21.413
Murcia	1.282
San Sebastián	24.542
Santander	1.630
Sevilla	9.498
Valencia	13.127
Asturias (RAM)	16.982
Murcia (RAM)	9.254
Cantabria (RAM)	10.160
Vizcaya (RAM)	1.854
León (RAM)	5.995
Total Mensual	665.491

A.3) Por servicios fuera del horario de apertura de las estaciones, multiplicando la tarifa unitaria por el número de horas o fracción de apertura extraordinaria de las estaciones, por categoría de estación. Los horarios de apertura y cierre de las estaciones de transporte de viajeros, excluidas estaciones de cercanías y en ancho métrico, se encuentran disponibles en la Web de Adif, como Anexo a esta D.R.

Esta modalidad será de aplicación en los casos de circulación de trenes especiales de viajeros, con parada en estaciones fuera de su horario de apertura y cierre que generen la necesidad de una apertura extraordinaria de las mismas.

Las cuantías aplicables por hora y fracción son:

Canon por Apertura Extraordinaria de Estaciones Modalidad A.3	
Categoría Estación	€/Hora
1	632
2	108
3	51
4	23
5	10
6	7

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

/ Canon por paso por cambiadores de ancho, Modalidad B

La cuantía de esta modalidad será la que resulte de multiplicar la tarifa unitaria al número de pasos de tren por un cambiador de ancho en cualquiera de los sentidos.

Canon por Paso por Cambiadores de Ancho, Modalidad B

€/ Por Paso por Cambiador	134,8211 €
---------------------------	------------

/ Canon por la utilización de vías con andén en estaciones para el estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones, Modalidad C

A los efectos de este canon se establecen las dos tarifas siguientes:

- **C.1)** Por estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros sin otras operaciones:

Con carácter general se establece un período de 15 minutos durante el cual el canon no será aplicable.

A los efectos de cómputo del tiempo de estacionamiento en andenes no se considerarán las paradas intermedias de un trayecto comercial, ni aquellos en los que el administrador de infraestructuras ferroviarias decida la permanencia del tren en la vía de estacionamiento.

La cuantía del canon será la que resulte de aplicar a cada tren la tarifa unitaria por el tiempo del estacionamiento en función de la categoría de la estación.

Canon por Estacionamiento de Trenes para Servicios Comerciales sin otras operaciones, Modalidad C.1			
Categoría de Estaciones	Tipo de Estacionamiento		
	A	B	C
	€/ Tren		
1	2,2458	3,3688	4,4917
2	1,1229	1,6998	2,2458

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Tipo de Estacionamiento	
A	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 min. y 45 min.
B	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 min. y 120 min.
C	Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de los 120 min.

- **C.2)** Por estacionamiento de trenes para otras operaciones (Limpieza del tren interior y/o exterior mínima, operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y de otras análogas).

La cuantía del canon será la que resulte de aplicar la tarifa unitaria, determinada en función de la categoría de la estación y del tipo de operación a realizar en el tren, al número de operaciones de cada tipo realizadas durante el tiempo de estacionamiento.

Es de aplicación de forma independiente a la tarifa C.1 por la realización de operaciones a trenes durante el tiempo de estacionamiento.

Las operaciones realizadas en el tren se clasificarán en los dos tipos siguientes:

Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínima (frontales y cristales de puertas y ventanas).

Tipo B: Por operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y de otras análogas.

Canon Estacionamiento de Trenes para Otras Operaciones, Modalidad C. 2			
	Categoría Estación	Operación	Euros
Tipo A	1 -2	Limpieza de tren	0,6818
	Resto	Limpieza de tren	0,5681
Tipo B	1 -2	Carga y descarga a bordo del tren	0,6722
	Resto	Carga y descarga a bordo del tren	0,5601
	Por otras operaciones		0,3947

En la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Se establece una bonificación del cien por cien para las modalidades C1 y C2 del canon por utilización de instalaciones de servicio que permanecerá vigente hasta la finalización de los contratos vigentes entre las Administraciones y RENFE Operadora por la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", Media Distancia" y "Ancho Métrico" sujetos a obligaciones de servicio público. (Disposición transitoria tercera de la LSF).

/ Canon por Utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible, Modalidad D

Se establece según tiempo de utilización de la vía de la instalación de servicio, con sus componentes básicos, como son la vía, la catenaria, los desvíos y el equipamiento adicional.

La cuantía de esta modalidad será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el importe asociado al equipamiento con el que está dotada esa vía y el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento establecido en el Art. 98. 4. D de la LSF.



Canon por Utilización Vías de Apartado y Otros, Modalidad D

Componentes base	
C Vía	5,402 euros/m de vía-año
C Catenaria	1,826 euros/m de catenaria-año
C Desvío Tipo I (manual)	564,755 euros/ud-año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,954 euros/ud-año
Componentes de equipamiento asociados a la vía	
C Pasillo entrevías	1,191 euros/m de vía-año
C Iluminación vía	1,368 euros /m de vía-año
C Iluminación playa	2,026 euros /m de vía-año
C Red de protección contra incendios	5,953 euros/m de vía-año
C Muelle de carga/descarga	52,490 euros/m de vía-año
Componentes de equipamiento opcionales	
C Bandeja recogida grasas	521,516 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante	820,049 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina	20,945 euros/ud/año
C Foso-piquera de descarga	118,050 euros/ud/año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,388 euros/ud/año
C Rampa para carga/descarga	602,613 euros/ud/año
C Toma suministro de agua, eléctrico o aire comprimido	43,750 euros/ud/año

Asimismo, en aplicación del Art. 98. 4. D de la LSF, se establecen las siguientes cuantías mínimas:

- La cuantía mínima por utilización de instalaciones de servicio para repostaje de combustible, para todos los puntos de suministro de combustible de Adif, fijos y móviles, será de 3,75 €.
- La cuantía mínima por la utilización del resto de instalaciones de servicio sujetas a esta modalidad, será el equivalente al de un periodo mínimo de uso de cada instalación de servicio de 4 horas.

De igual forma, se establecen Bonificaciones por concurrencia, cuando una instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios adjudicatarios secundarios y Bonificaciones por apartado de material de larga duración, según se determina en la LSF.

Así como Adiciones o Penalizaciones para los sujetos pasivos que, habiendo obtenido una adjudicación de capacidad para determinada instalación y periodo, cancelen dicha reserva con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado, según se determina en la LSF.

/ Canon por Utilización de Puntos de Carga para Mercancías, Modalidad E

Para determinar la cuantía de esta modalidad se aplicarán los mismos elementos, criterios, bonificaciones y penalizaciones que en la modalidad D, con la particularidad de que, en la fórmula de cálculo, existirá un componente básico asociado al uso de la franja de superficie paralela a la vía (playa), que permite realizar la transferencia de la mercancía (máximo 8 m), cuya cuantía variará en función del acabado de la misma.

A las terminales intermodales de transporte de mercancías de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias que estén explotadas directamente por él o por otros explotadores y que presten el servicio de carga y descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) sobre y desde vagón, no les será de aplicación esta modalidad.

No obstante, si las empresas ferroviarias requirieran para la realización por sí mismas de servicios auxiliares, además del uso del punto de carga, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento.

La cuantía de esta modalidad será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el componente asociado al uso de la franja de superficie paralela a vía (playa), el importe asociado al equipamiento con el que está dotada esa vía y

el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento establecido en el artículo 98.4.E) de la LSF.

La cuantía mínima del canon para esta modalidad E será el equivalente al de un periodo mínimo de uso de 8 horas.

Canon por Utilización de Puntos de Carga para Mercancías, Modalidad E	
Componentes base	
C Vía	5,402 euros/m de vía-año
C Catenaria	1,826 euros/m de catenaria-año
C Desvío Tipo I (manual)	564,755 euros/ud-año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,954 euros/ud-año
C Playa Tipo I (hormigón/adoquín)	19,340 euros/m-año
C Playa Tipo II (aglomerado)	11,232 euros/m-año
C Playa Tipo III (zahorras)	5,191 euros/m-año
Componentes de equipamiento asociados a la vía	
C Pasillo Entrevías	1,191 euros/m de vía-año
C Iluminación Vía	1,368 euros /m de vía-año
C Iluminación Playa	2,026 euros /m de vía-año
C Red de Protección Contra Incendios	5,953 euros/m de vía-año
C Muelle de Carga/Descarga	52,490 euros/m de vía-año
Componentes de equipamiento opcionales	
C Bandeja recogida grasas	521,516 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante	820,049 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina	20,945 euros/ud/año
C Foso-piquera de descarga	118,050 euros/ud/año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,388 euros/ud/año
C Rampa para carga/descarga	602,613 euros/ud/año
C Toma suministro de agua, eléctrico o aire comprimido	43,750 euros/ud/año

6.2.3. Actualización o Modificación de las Tasas y Cánones Ferroviarios

La LSF, determina que los administradores generales de infraestructuras ferroviarias tienen, entre otras funciones, las de determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

La propuesta de modificación o revisión de las cuantías correspondientes a los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, particularizando en su caso, en cada línea, elemento de la red o periodos de aplicación.

Sin perjuicio de las facultades que corresponden a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, los valores así obtenidos se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en el anteproyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

6.2.4. Forma de Pago de las Tasas y Cánones Ferroviarios

Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de del dominio público ferroviario, Art. 93 LSF. El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará esta tasa por años naturales, con la excepción de aquellos devengos por períodos inferiores al año natural, que lo serán por esa fracción del año.

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario que regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles. El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por las EE.FF. o Candidatos Habilitados y para las Modalidades D y E también podrán ser los titulares de material rodante ferroviario, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la LSF.

Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

Para todo lo no recogido en este apartado se aplicará lo que disponga la LSF y la Ley de Presupuestos Generales del Estado, que fije las cuantías de los Cánones ferroviarios.

6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

De conformidad con el Art. 96 de la LSF, el sistema de cánones deberá incentivar a las empresas ferroviarias y al propio administrador de infraestructuras ferroviarias a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General. Los principios básicos de este sistema de incentivos se aplicarán a toda la red.

El 11 de febrero de 2015 se publicó en el BOE la Orden FOM 189/2015 (actualizada por la Orden FOM 642/2018, de 13 de junio), por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

El sistema de incentivos garantizará el trato no discriminatorio, la transparencia, la objetividad basada en hechos y sucesos que se pueden cuantificar, constatar y verificar, consecuentemente será un sistema veraz, fiable y auditable que garantice la integridad de todos los datos del sistema, a la vez que se comparte la información operativa entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y la EF.

Dicho sistema incluye la imposición de penalizaciones (malus) por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones (bonus) a las entidades que las sufran, y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto.

De conformidad con lo indicado, Adif acordó con las Empresas Ferroviarias y Candidatos los parámetros principales del sistema de incentivos (PPSI), y en cumplimiento de la citada Orden FOM se indican a continuación los valores siguientes:

- Tabla 1.- Indicadores de P.P.S.I. para trenes por productos:

Tabla 1 Indicadores de P.P.S.I. para trenes por productos		
Producto	Margen de Puntualidad	Observaciones
Larga Distancia AV	15'	
Media Distancia AV	15'	
Larga Distancia NO AV	30'	
Media Distancia NO AV	30'	
Cercanías	20'	
Mercancías	100'	Con el parámetro de Oferta Ajustada y Retraso Neto

Para cada circulación, el administrador de infraestructura ferroviaria determinará el retraso de llegada a destino, en función de los siguientes datos:

- ◆ TRENES DE VIAJEROS.- Si el retraso a la llegada (RLL) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual:

$$\mathbf{RLL > Ip = \text{Tren impuntual}}$$

La diferencia, medida en minutos, entre el retraso a la llegada (RLL) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):

$$\mathbf{Rc = RLL - Ip}$$

- ◆ TRENES DE MERCANCÍAS.- Si el retraso neto (Rn) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual.

$$\mathbf{Rn > Ip = \text{Tren impuntual}}$$

La diferencia, medida en minutos, entre el retraso neto (Rn) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):

$$\mathbf{Rc = Rn - Ip}$$

- Tabla 2.- Los trenes suprimidos serán en general impuntuales a efectos del sistema de incentivos. Para determinar el indicador del retraso computable para los trenes suprimidos, se considerará como si hubiesen llegado a destino con un retraso computable equivalente a:

Indicador computable para trenes suprimidos		
Producto	Minutos valor de retraso	Observaciones
Larga Distancia AV	30'	
Media Distancia AV	30'	
Larga Distancia	40'	
Media Distancia	40'	
Cercanías	20'	
Mercancías	90'	No se considerarán los trenes suprimidos por las EF en origen, ni la modificación del destino planificado.

- El valor unitario (V) de cada minuto de retraso imputable para la Fase 2 (Horario de servicio 2018/2019) será el siguiente:

	Propio tren (bonus para Adif)	Trenes de AV otro candidato	Otros trenes de otro candidato
Retraso causado por Adif	-	10 €/min	1 €/min
Retraso causado por tren AV	10 €/min	10 €/min	1 €/min
Retraso causado por tren que no es de AV	1 €/min	1 €/min	1 €/min

Evaluación del Programa de Incentivos.

A fin de conseguir un nivel adecuado de resultados, de analizar su implantación enriqueciéndolo con la experiencia del sistema ferroviario, el administrador de infraestructura ferroviaria ha desarrollado el sistema de incentivos de forma progresiva, siendo de aplicación en las siguientes fases.

FASE 1.- Implantada en 2018, aplicó exclusivamente a los trenes de viajeros de Alta Velocidad.

FASE 2.- Implantada en 2019, extendió la aplicación del sistema al conjunto de trenes que circulan por la RFIG, a excepción de los trenes de Cercanías. Los resultados obtenidos son los siguientes:

SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE a 30/09/19			
Empresa Ferroviaria	Bonus	Malus	Saldo
Empresa Ferroviaria 1	30.732	106.481	-75.749
Empresa Ferroviaria 2	17.122	56.047	-38.926
Empresa Ferroviaria 3	2.180	12.972	-10.792
Empresa Ferroviaria 4	2.005	13.021	-11.016
Empresa Ferroviaria 5	429	2.123	-1.695
Empresa Ferroviaria 6	373	893	-520
Empresa Ferroviaria 7	336	432	-96
Empresa Ferroviaria 8	128	247	-120
Empresa Ferroviaria 9	35	820	-784
Empresa Ferroviaria 10	10	153	-143
Empresa Ferroviaria 11		109	-109
Empresa Ferroviaria 12		130	-130
Empresa Ferroviaria 13		329	-329
TOTAL	53.350	193.758	-140.408
Administrador	Bonus	Malus	Saldo
Adif	184.944	44.536	140.408

Cifras expresadas en minutos

SISTEMA DE INCENTIVOS. Saldo Económico a 30/09/19 (Cifras en euros)		
	Empresas Ferroviarias	Adif
Saldo	-140.407,86	140.407,86



Resumen de la información relativa a la desagregación por tipologías de retraso.

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS		ACUMULADO a 30/09/2019			
		Trenes		Minutos	
		Total	%	Total	%
A.3	Errores en el procedimiento de las operaciones.	18,08	1,42%	897,97	2,02%
A.5	Personal.	3,00	0,24%	158,00	0,35%
A.6	Otras causas.	27,35	2,15%	1.634,43	3,67%
B.1	Instalaciones de señalización.	687,06	54,00%	22.057,91	49,53%
B.2	Instalaciones de señalización en pasos a nivel.	20,84	1,64%	750,91	1,69%
B.3	Instalaciones de telecomunicaciones.	8,32	0,65%	339,38	0,76%
B.4	Equipo de suministro de corriente.	217,06	17,06%	10.880,10	24,43%
B.5	Vía.	34,76	2,73%	1.399,27	3,14%
B.7	Personal.	1,00	0,08%	43,00	0,10%
C.1	Trabajos de construcción planificados.	77,10	6,06%	2.799,36	6,29%
C.2	Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción.	91,63	7,20%	2.138,87	4,80%
C.3	Restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas.	86,16	6,77%	1.434,67	3,22%
ADIF		1.272,36		44.533,87	
E.1	Rebasamiento del tiempo de parada.	131,36	2,53%	1.425,53	0,74%
E.2	Solicitud de la empresa ferroviaria.	1.745,36	33,56%	60.384,63	31,14%
E.3	Operaciones de carga.	0,54	0,01%	51,52	0,03%
E.4	Irregularidades en la carga.	77,84	1,50%	2.896,24	1,49%
E.5	Preparación comercial del tren.	67,05	1,29%	3.565,25	1,84%
E.6	Personal.	21,56	0,41%	1.231,47	0,64%
F.1	Planificación/replanificación del registro.	44,64	0,86%	1.171,57	0,60%
F.2	Formación del tren por la empresa ferroviaria.	521,51	10,03%	15.817,85	8,16%
F.3	Problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros).	27,58	0,53%	1.177,01	0,61%
F.4	Problemas que afecten a los vagones (transporte de mercancías).	135,30	2,60%	10.418,39	5,37%
F.5	Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	2.176,99	41,86%	86.358,04	44,54%
F.6	Personal.	250,38	4,81%	9.386,75	4,84%
EMPRESA FERROVIARIA		5.200,12		193.884,25	
D.1	Provocadas por el administrador de infraestructuras anterior.	1,84	3,61%	71,40	5,13%
H.1	Huelgas.	0,48	0,95%	17,40	1,25%
H.3	Influencias externas.	9,78	19,23%	193,81	13,92%
H.4	Efectos del tiempo y causas naturales.	28,27	55,58%	806,81	57,95%
H.6	Otras causas.	4,88	9,59%	78,52	5,64%
I.1	Incidentes peligrosos, accidentes y peligros.	5,45	10,71%	219,84	15,79%
I.6	Necesidad de ulterior investigación.	0,17	0,34%	4,50	0,32%
OTROS		50,87		1.392,27	
TOTAL GENERAL		6.523,35		239.810,39	

FASE 3. - - Durante 2020 está previsto finalizar los desarrollos necesarios para incorporar los trenes de cercanías al sistema de incentivos.

Comité de Seguimiento del sistema de incentivos.

El Comité de Seguimiento de incentivos, tal y como prescribe la OMFOM/189/2015 lo componen el administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias, con la participación de la CNMC. En 2018 se constituyó, quedando incorporadas a final de ese año todas las empresas que operaban en la RFIG. Desde entonces las nuevas empresas que comienzan a operar en la RFIG son incorporadas automáticamente a este comité.

6.2.6. Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones

A continuación se especifican las tablas de referencia para la aplicación de los cánones conforme a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

El artículo 97 apartado 7 de la LSF, establece los criterios de clasificación de las líneas considerando sus características técnicas, necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que aportan y la intensidad de estos, a continuación se detalla esta clasificación.

Tabla 1 Clasificación de las Líneas Ferroviarias	
Tipo de Línea	Características
A	Todas las líneas y sus enlaces y bypass que permiten una velocidad máxima superior a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
B1	Comprende los trayectos interciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales para los mismos. Se consideran líneas B1 aquellas que permiten una velocidad superior a 160 kilómetros/hora e inferior o igual a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
B2	Comprende los trayectos interciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales para los mismos. Tendrán la consideración de B2 aquellos trayectos no clasificados en los tipos A, C o B1 en los cuales concurra al menos una de las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Que el tráfico de viajeros sea mayoritario y supongan como mínimo 10 circulaciones por día. ◆ Corresponda a un enlace con frontera. ◆ Corresponda al acceso a un Centro de Tratamiento de Trenes (CTT). ◆ Corresponda a un enlace entre trayectos clasificados como B.
C1	Son los trayectos que conforman los núcleos de cercanías. Se consideran C1 aquellos núcleos con una densidad de circulación por kilómetro de línea igual o superior a 80 circulaciones por día.
C2	El resto de los núcleos de cercanías que no se encuentren calificados como C1, se calificarán como C2.
D	Aquellos trayectos no clasificados como A, B o C en los que concurra al menos una de estas circunstancias: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Que el tráfico de mercancías sea mayoritario y supongan al menos 2 circulaciones por día. ◆ Se trata de enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte de mercancías (apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares). ◆ Exista una línea alternativa para el transporte de viajeros de categoría A.
E	Los no comprendidos en los anteriores tipos de línea.

Conforme a dichos parámetros, se ha elaborado la clasificación de las líneas titularidad de Adif, que se encuentran recogidas en el [Anexo I](#) de esta Declaración sobre la Red. A continuación se indican el resumen kilómetros de cada uno de los tipos de líneas existentes.

Tipo de Línea	Longitud	
Titularidad Adif	Kms. Línea	%
A	84,1	0,7%
B1	365,2	3,1%
B2	4.284,0	35,8%
C1	1.062,2	8,9%
C2	1.548,0	12,9%
D	1.618,6	13,5%
E	3.001,2	25,1%
TOTAL	11.963,3	100%

Tabla 2 Características de los Servicios y Tipos de Tren		
Clase	Tipo	Características
Viajeros	VL	Servicios de viajeros larga distancia, distinguiendo los siguientes subtipos: <ul style="list-style-type: none"> VL1.- Servicios de larga distancia y trenes turísticos(*), excepto los designados como VL2, VL3 y VOT. VL2.- Servicios de larga distancia en relaciones de ancho variable, siempre que al menos un 10 por ciento de su recorrido total discurra por líneas de ancho ibérico, excluidos los designados como VL3. VL3.- Servicios de larga distancia en relaciones transversales largas: recorridos superiores a 700 kilómetros y que no tengan origen, destino o parada intermedia en Madrid y sus ramas.
	VCM	Servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos. <ul style="list-style-type: none"> Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías. Servicios interurbanos: los que no siendo urbanos ni suburbanos tienen recorridos inferiores a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia. Servicios declarados como obligaciones de servicio público.
	VOT	Trenes y material de viajeros sin pasajeros, incluidas máquinas aisladas, movimiento de trenes en vacío, formación y pruebas.
Mercancías	M	Servicios de Mercancías: Todos los servicios de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos y pruebas.

Se entenderá por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración técnica de vehículos ferroviarios de nueva fabricación, o de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de algunos de sus componentes.

(*Los servicios de transporte ferroviarios de viajeros con finalidad prioritariamente turística se consideraran tipo de servicio VL1, (Disposición final trigésima sexta de la ley 6/2018, de 3 julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018).

El tipo de tracción diferenciará:

- ◆ **E:** trenes de tracción eléctrica.
- ◆ **D:** trenes de tracción diesel.

De conformidad con lo establecido en la LSF a continuación se recoge la clasificación nominativa por categoría de las estaciones y de tipos de tren a efectos de la Modalidad A.1

Clasificación nominativa de Estaciones.

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)			
Categoría 2			
A CORUÑA	FIGUERES	MADRID-ATOCHA CERCANIAS	VALENCIA-ESTACIO DEL NORD
BARCELONA-ESTACIO DE FRANÇA	INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO	TARRAGONA	

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)
Categoría 3

ALCALA DE HENARES	CERDANYOLA DEL VALLES	MEDINA DEL CAMPO	SANTANDER
ALCAZAR DE SAN JUAN	FLAÇA	MERIDA	SILS
ALMERIA	FUENLABRADA	MIRANDA DE EBRO	TUDELA DE NAVARRA
ARANJUEZ	GAVA	OVIEDO	VIGO-GUIXAR
ARC DE TRIOMF	GIJON-SANZ CRESPO	PAMPLONA	VILANOVA I LA GELTRU
AVILA	GRANOLLERS-CENTRE	PLAÇA DE CATALUNYA	VILLALBA DE GUADARRAMA
BADAJOS	HUESCA	PORTBOU	VILLAVERDE BAJO
BARCELONA-CLOT-ARAGO	IRUN	POSADAS	VITORIA/GASTEIZ
BARCELONA-PASSEIG DE GRACIA	JEREZ DE LA FRONTERA	REUS	
BURGOS ROSA DE LIMA	LA SAGRERA-MERIDIANA	SALAMANCA	
CADIZ	L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA	SALOU	
CALDES DE MALAVELLA	LEGANES	SAN BERNARDO	
CAMPUS UNIVERSITARIO DE RABANALES	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	SANT ANDREU ARENAL	
CASTEJON DE EBRO	LOGROÑO	SANT CELONI	
CASTELLDEFELS	MADRID-NUEVOS MINISTERIOS	SANT VICENÇ DE CALDERS	

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)
Categoría 4

ALDAIA	BETANZOS-INFESTA	EL ESCORIAL	L'ARBOÇ
ALGECIRAS	BILBAO LA CONCORDIA	EL PRAT DE LLOBREGAT	LEBRIJA
ALHAMA DE MURCIA	BOBADILLA	EL PUIG	LEGAZPI
ALMANSA	CABEZON DE LA SAL	EL VENDRELL	LEZO-RENTERIA
ALORA	CALAFELL	ELDA-PETRER	L'HOSPITALET DE L'INFANT
ALTAFULLA-TAMARIT	CALAHORRA	ELX-CARRUS	LINARES-BAEZA
ALTSASU	CALLOSA DE SEGURA	ELX-PARC	LLAMAQUIQUE
ALZIRA	CALZADA DE ASTURIAS	ESTADIO	LLANÇA
AMETZOLA	CAMBRILS	FERROL	LLODIO
AREVALO	CANFRANC	GANDIA	LORA DEL RIO
ASTILLERO	CARTAGENA	GROS	LORCA-SUTULLENA
BALMASEDA	CARTAMA	GUADALAJARA	LOS ROSALES
BALSICAS-MAR MENOR	CASTELLNOU DE SEANA	HUELVA-TERMINO	LUGO
BARBERA DEL VALLES	CERCEDILLA	ILLESCAS	MAÇANET-MASSANES
BARCELONA-SANT ANDREU COMTAL	CHESTE	IRAUREGI	MALIAÑO LA VIDRIERA
BEASAIN	CUBELLES	JAEN	MANRESA
BELLAVISTA	CULLERA	LA CORREDORIA	MANZANARES
BELLVITGE	CUNIT	LA ENCINA	MARCHENA
BENICARLO-PEÑISCOLA	DOS HERMANAS	L'AMETLLA DE MAR	MIERES-PUENTE
BENICASSIM	EL BERRON	L'AMPOLLA-PERELLO-DELTEBRE	MIRAFLORES

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)

Categoría 4 (continuación)			
MONFORTE DE LEMOS	PUÇOL	SORIA	VALLE REAL
MONFRAGÜE	PUENE SAN MIGUEL	TAFALLA	VALLS
MONTCADA I REIXAC-MANRESA	PUERTO DE SANTA MARIA	TALavera DE LA REINA	VENTA DE BAÑOS
MONTCADA I REIXAC-SANTA MARIA	PUERTO REAL	TERRASSA	VILADECANS
MONTCADA-BIFURCACIO	QUEREÑO	TERRASSA EST	VILAMALLA
MORA LA NOVA	REDONDELA	TERUEL	VILA-REAL
NULES-VILLAVIEJA	RENEDO	TOLOSA	VILA-SECA
O CARBALLIÑO	RONDA	TORRE DEL BARO	VILLACAÑAS
ORDIZIA	SABADELL CENTRE	TORREDEMBARRA	VILLARROBLEDO
ORIHUELA MIGUEL HERNANDEZ	SABADELL NORD	TORRELAVEGA	VILLENA
ORPESA	SABADELL SUD	TORRELAVEGA-CENTRO	VINAROS
OSUNA	SAGUNT	TORRIJOS	VIRGEN DEL ROCIO
PALMA DEL RIO	SAN FERNANDO-BAHIA SUR	TORTOSA	XATIVA
PASAIA	SAN ROQUE-LA LINEA	TOTANA	ZALLA
PIZARRA	SANT VICENÇ DE CASTELLET	UTEBO	ZARAGOZA-GOYA
PLASENCIA	SEGOVIA	UTRERA	ZUMARRAGA
POLA DE LENA	SEGUNDA AGUADA	VALDECILLA LA MARGA	
POLA DE SIERO	SEGUR DE CALAFELL	VALDEPEÑAS	
PONFERRADA	SILLA	VALENCIA SANT ISIDRE	
PORT AVENTURA	SITGES	VALENCIA-CABANYAL	
PRAVIA	SOCUELLAMOS	VALENCIA-LA FONT DE SANT LLUIS	



Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)

Categoría 5			
A CUQUEIRA	ALTSASU-PUEBLO	BARRA DE MIÑO	CADAGUA
A FRIELA-MASIDE	AMUSCO	BARRACAS	CADAVEDO
A GUDIÑA	ANDUJAR	BARREIROS	CALAF
A RUA-PETIN	ANGLESOLA	BARRIENTOS	CALAMOCHA
ABEJERA	ANTEQUERA	BASURTO HOSPITAL	CALAMONTE
ACES	ANZANIGO	BECERRIL	CALAÑAS
AEROPUERTO DE JEREZ	APALLA	BEIFAR	CALASPARRA
AGONCILLO	ARAHAL	BELL-LLOC D'URGELL	CALATORAO
AGRES	ARAIA	BELLPUIG	CALDEARENAS-AQUILUE
AGUILAR DE CAMPOO	ARANGUREN	BELMONTE	CALDELAS
AGUILAR DE SEGARRA	ARANGUREN-APEADERO	BELMONTE DE PRIA	CAMALLERA
AGUILAS	ARAÑALES DE MUEL	BEMBIBRE	CAMANGO
AGULLENT	ARBO	BENACAZON	CAMARLES-DELTEBRE
AGURAIN/SALVATIERRA DE ALAVA	ARCADE	BENALUA DE GUADIX	CAMBRE
ALAGON	ARCHENA-FORTUNA	BENAOJAN-MONTEJAQUE	CAMINREAL-FUENTES CLARAS
ALAR DEL REY	ARCOS DE JALON	BENIEL	CAMPANARIO
ALBAIDA	AREAS	BENIGANIM	CAMPILLO
ALBUIXECH	ARGUISUELAS	BERANGA	CAMPILLOS
ALCALA DE CHIVERT	ARIJA	BERCEDO-MONTIJA	CAMPO DE CRIPTANA
ALCANADRE	ARIZA	BETANZOS-CIDADE	CAMPOMANES
ALCOI	ARLA BERRON	BIDUEIROS	CAMPORROBLES
ALCOLEA DE CORDOBA	ARRIATE	BINEFAR	CAMP-REDO
ALCOVER	ARRIONDAS	BOÑAR	CANABAL
ALDEALENGUA	ARROYO DE MALPARTIDA	BORDILS-JUIA	CANERO
ALEGRIA-DULANTZI	ARTZENTALES	BRAÑUELAS	CANGAS DE FOZ
ALFARO	AS NEVES	BRAZATORTAS-VEREDAS	CANTALAPIEDRA
ALGIMIA-CIUDAD	ASCO	BRIVIESCA	CAÑADA DEL HOYO
ALHAMA DE ARAGON	ASTORGA	BUBIERCA	CAÑAVERAL
ALJUCEN	ATECA	BUFALI	CAPÇANES
ALMADENEJOS-ALMADEN	AYERBE	BUÑOL	CARANCOS
ALMAGRO	BAAMONDE	BURELA	CARBAJALES DE ALBA
ALMARGEN-CAÑETE LA REAL	BABILAFUENTE	BURRIANA-ALQUERIAS DEL NIÑO PERDIDO	CARBONERAS DE GUADAZAON
ALMASSORA	BADULES	BUSDONGO	CARDEÑOSA DE AVILA
ALMAZAN-VILLA	BAIDES	CABANAS	CARIÑENA
ALMENARA	BALLOTA	CABAÑAS DE ALISTE	CARRASCOSA DE HENARES
ALMENDRALEJO	BALMORI	CABAÑAS DE EBRO	CARRION DE LOS CESPEDES
ALMONASTER-CORTEGANA	BARALLOBRE	CABAÑAS DE VIRTUS	CARTAVIO
ALMORAIMA	BARBANTES	CABEZA DEL BUEY	CASAS DE MILLAN
ALMORCHON	BARCENA	CABEZON DEL PISUERGA	CASATEJADA
ALMURADIEL-VISO DEL MARQUES	BARCIA	CABRA DEL SANTO CRISTO Y ALICUN	CASETAS

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)
Categoría 5 (continuación)

CASPE	CORTES DE NAVARRA	ESPELUY	GOMECELLO
CASTIELLO-PUEBLO	COVAS	ESPINOSA DE HENARES	GRADO
CASTILLEJO DEL ROMERAL	COVAS DE VIVEIRO	ESPINOSA DE LOS MONTEROS	GRAJAL
CASTILLEJO-AÑOVER	CRESPOS	ESPINOSA DE VILLAGONZALO	GRAÑEN
CASTREJON DE LA PEÑA	CREVILLENTE	ESTEIRO	GRIJOTA
CASTROPOL	CUBILLAS DE SANTA MARTA	ETXARRI-ARANATZ	GRISEN
CASTUERA	CUDILLERO	FABARA	GUADALCANAL
CATOIRA	CUENCA	FAIO-LA POBLA DE MASSALUCA	GUADALMEZ-LOS PEDROCHES
CAUDETE	CUENCABUENA	FAZOURO	GUADIANA
CAUIDIEL	CUEVAS	FECULAS-NAVARRA	GUADIX
CAZALLA-CONSTANTINA	CUEVAS DE VELASCO	FERRERIAS	GUALBA
CECEBRE	CUMBRES MAYORES	FERRERUELA	GUARDO
CECEDA	CURTIS	FERRERUELA DE TABARA	GUARDO-APEADERO
CELLA	DAIMIEL	FILGUEIRA	GUAREÑA
CELORIO	DON BENITO	FIÑANA	GUDILLOS
CELRA	DOSANTE CIUDAD	FLIX	GÜEÑES
CERCEDA-MEIRAMA	DUEÑAS	FOLGUEIRO	GUILLAREI
CERDIDO	DUESAIGÜES-L'ARGENTERA	FONCIELLO	GUIMORCONDO
CEREZAL DE LA GUZPEÑA	EL BARCENAL	FORNELLS DE LA SELVA	GUITIRIZ
CERVERA	EL BURGO RANERO	FOZ	HARO
CESANTES	EL CARPIO	FREGENAL DE LA SIERRA	HELLIN
CESURAS	EL CARRION	FRESNO EL VIEJO	HERAS
CETINA	EL CHORRO-CAMINITO DEL REY	FRIEIRA	HERRADON-LA CAÑADA
CHILCHES	EL COBUJON	FROMISTA	HERRERA DEL PISUERGA
CHILLARON	EL ESPINAR	FUENTE DEL ARCO	HOSTALRIC
CHIVA	EL HIGUERON	FUENTE SANTA DE NAVA	HOZ DE ANERO
CICERO	EL PEDROSO DE LA ARMUÑA	FUENTES	HUERCAL-VIATOR
CIEZA	EL PIMPOLLAR	FUENTES DE EBRO	HUETE
CILLAMAYOR	EL REMEDIO	FUENTES DE OÑORO	HUMANES DE MOHERNANDO
CINCO CASAS	EL ROMERAL	GADOR	INFUESTO
CIRCUIT RICARDO TORMO	EL TAMUJOSO	GALLUR	INFUESTO-APEADERO
CISNEROS	ELS GUIAMETS	GAMA	IZNALLOZ
CISTIerna	ELVIÑA-UNIVERSIDADE	GARROVILLA-LAS VEGAS	JABUGO-GALAROZA
CIUDAD RODRIGO	EMBI DE JALON	GAUCIN	JACA
COCENTAINA	ENCINACORBA	GENOVES	JADRAQUE
COLERA	ENTRAMBARRIAS	GERGAL	JERICA-VIVER
COLLOTO	EPILA	GIBAJA	JIMENA DE LA FRONTERA
COLOMBRES	ERUSTES	GIBRALEON	JIMERA DE LIBAR
CORCOS-AGUILAREJO	ESCACENA	GILET	JODAR-UBEDA
CORTES DE LA FRONTERA	ESPASANTE	GOLMES	JUNEDA

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)

Categoría 5 (continuación)			
KARRANTZA	LES BORGES DEL CAMP	MEDAL	NEDA
LA ALAMEDILLA	L'ESPLUGA DE FRANCOLI	MEDINACELI	NIEBLA-PUERTA DEL BUEY
LA ARGAÑOSA-LAVAPIES	LIERES	MENGIBAR-ARTICHUELA	NISTAL
LA ASUNCION UNIVERSIDAD	LIMPIAS	MERCADILLO-VILLASANA	NOBLEJAS
LA CANTABRICA	LINAREJOS-PEDROSO	MERES	NOIS
LA CARIDAD	LINARES-CONGOSTINAS	MIMETIZ	NONASPE
LA CARRERA DE SIERO	LLAMES	MINAYA	NOVELDA-ASPE
LA ERCINA	LLANES	MIÑO	NOVELLANA
LA ESPINA	LLANO	MIRABEL	NUEVA
LA FLORESTA	LLERENA	MOECHE	NUEVA MONTAÑA
LA GINETA	LLOVIO	MOLLERUSSA	NULLES-BRAFIM
LA GRANJA	LOIBA	MONREAL DE ARIZA	O ALTO DO CASTIÑEIRO
LA LLAMA DE LA GUZPEÑA	LOJA-SAN FRANCISCO	MONREAL DEL CAMPO	O BARCO DE VALDEORRAS
LA MAGDALENA	LONGARES	MONTABERNER	O BARQUEIRO
LA PALMA DEL CONDADO	LORIGUILLA-REVA	MONTBLANC	O BURGO-SANTIAGO
LA PLANA-PICAMOIXONS	LOS ANGELES DE SAN RAFAEL	MONTEARAGON	O IRIXO
LA POBLA DEL DUC	LOS BARRIOS	MONTEFURADO	O PONTO
LA POLA DE GORDON	LOS CABOS	MONTES CLAROS	O PORRIÑO
LA PUEBLA DE ARGANZON	LOS CARABEOS	MONTIJO	O VICEDO
LA PUEBLA DE HIJAR	LOS CORRALES DE BUELNA	MONTIJO-EL MOLINO	OCAÑA
LA RIBA	LOS CORROS	MONT-ROIG DEL CAMP	OLITE/ERRIBERRI
LA ROBLA	LOS MILANOS	MONZON DE CAMPOS	ONTIGOLA
LA RODA DE ALBACETE	LOS SANTOS DE MAIMONA	MONZON-RIO CINCA	ONTINYENT
LA SELVA DEL CAMP	LOZA	MORA DE RUBIELOS	ORDES
LA VECILLA	LUARCA	MORATA DE JALON	OREJO
LA ZAIDA-SASTAGO	LUCENI	MOREDA	OROPESA DE TOLEDO
LABACENGOS	MADEIRO	MORES	ORTIGOSA DEL MONTE
LAGO	MAGAZ	MORISCOS	ORTIGUEIRA
LALIN	MALIAÑO	MOSENDE	OS CASTROS
LAMAS	MANZANOS	MUROS DE NALON	OS PEARES
LAS CABEZAS DE SAN JUAN	MARÇA-FALSET	NANCLARES-LANGRAIZ	OSEBE
LAS CAMPAS	MARCILLA DE NAVARRA	NARROS DEL CASTILLO	OSORNO
LAS CAMPAS DE CASTROPOL	MARIA DE HUERVA	NAVA	OTERO-HERREROS
LAS CUEVAS	MARRON	NAVA DEL REY	OTUR
LAS MAZAS	MARZAN	NAVAJAS	OURENSE-SAN FRANCISCO
LAS MELLIZAS	MATALLANA	NAVALMORAL DE LA MATA	OZA DOS RIOS
LAS NAVAS DEL MARQUES	MATAPORQUERA	NAVALPERAL	OZANES
LAS ROZAS DE VALDEARROYO	MATAPOZUELOS	NAVARRETE	PADRON
LECHAGO	MATILLAS	NAVAS DE RIOFRIO-LA LOSA	PADRON BARBANZA
LES BORGES BLANQUES	MAVE	NAVIA	PALANQUINOS

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)
Categoría 5 (continuación)

PANCORBO	PUEBLA DE SANABRIA	ROIZ	SANT JORDI DESVALLS
PARACUELLOS-SABIÑAN	PUEBLA DE VALVERDE	RUBIELOS DE MORA	SANT MARTI SESGUEIOLES
PAREDES DE NAVA	PUENTE AGÜERO	RUEDA DE JALON-LUMPIAQUE	SANT MIQUEL DE FLUVIA
PARGA	PUENTE ALMUHEY	SABIÑAN	SANTA CRUZ DE LA ZARZA
PARQUE PRINCIPADO	PUENTE DE LOS FIERROS	SABIÑANIGO	SANTA CRUZ DE MUDELA
PEDRELO-CELTIGOS	PUERTO ESCANDON	SAHAGUN	SANTA EULALIA DEL CAMPO
PEDRERA	PUIGVERD DE LLEIDA -ARTESA DE LLEIDA	SALILLAS DE JALON	SANTA ICIA
PEDROLA	PURROY	SALINAS DE PISUERGA	SANTA LUCIA
PEDROSA	QUERO	SALOMO	SANTA MARIA DE GRADO
PEDROSO	QUINTANA DE LOS PRADOS	SALVATERRA	SANTA MARIA DE HUERTA
PEDROSO DE NARON	QUINTANA DEL PUENTE	SAMPER	SANTA MARIA DE LA ALAMEDA-PEGUERINOS
PENDUELES	QUINTANA REDONDA	SAN ANTONIO DE REQUENA	SANTA MARIA DE MERA
PEÑAFLORES	QUINTANA-RANEROS	SAN CIBRAO	SANTA MARIA Y LA PEÑA
PEÑAFLORES DE GRADO	QUINTANILLA DE LAS TORRES	SAN CLAUDIO	SANTA MARINA
PEÑARANDA DE BRACAMONTE	QUINTO	SAN CLODIO	SANTAS MARTAS
PERBES	RABADE	SAN CLODIO-QUIROGA	SANTIANES
PERLIO	RAJADELL	SAN COSME	SANTIBAÑEZ DE LA PEÑA
PESUES	REDONDELA-AV	SAN CRISTOBAL	SARIÑENA
PINTUELES	REDONDELA-PICOTA	SAN ESTEVO DO SIL	SARRACIN DE ALISTE
PIÑA	REDONDO	SAN FELIZ	SARRIA
PIÑEIRO	REINANTE	SAN ISIDRO-ALBATERA-CATRAL	SARRION
PIÑERA-VILLAORIL	REINOSA	SAN JUAN DEL PUERTO	SAX
PIÑOI	REQUENA	SAN MARTIN DE LUIÑA	SEBARES
PITIEGUA	RIBADAVIA	SAN MIGUEL DE LAS DUEÑAS	SEDES
PLASENCIA DE JALON	RIBADEO	SAN MORALES	SEGORBE-ARRABAL
PLASENCIA DEL MONTE	RIBADESELLA	SAN PABLO	SEGORBE-CIUDAD
POBRA DE BROLLON	RIBAFORADA	SAN PEDRO DEL ARROYO	SEGUERS-SANT PERE SALLAVIN-ERA
POLICLINICO	RIBA-ROJA D'EBRE	SAN PEDRO DO SIL	SELA
PONTE MERA	RICLA-LA ALMUNIA	SAN PEDRO NORA	SENRA
PONTEVEDRA-UNIVERSIDAD	RIELLS I VIABREA-BREDA	SAN RAFAEL	SETENIL
PONTECESURES	RIGLOS	SAN ROMAN	SIGÜENZA
PONTEDEUME	RIGLOS-CONCILIO	SAN ROQUE DEL ACEBAL	SOBRADELO
POO	RINCON DE SOTO	SAN SADURNIÑO	SODUPE
PORQUEROS	RINLO	SAN SALVADOR	SONCILLO
PORTELA	RIUDECANYES-BOTARELL	SAN VICENTE DE ALCANTARA	SONEJA
POSADA	RIUDELLOTS	SAN VICENTE DE LA BARQUERA	SORRIBA
POUSA-CRECENTE	ROBLEDO DE CHAVELA	SAN XOAN	SOTO DE DUEÑAS
POZALDEZ	ROBREDO AHEDO	SANDICHE	SOTO DE LUIÑA
PRADELL	RODA DE BARA	SANT GABRIEL	SOTO UDRION
PRADO DE LA GUZPEÑA	RODA DE MAR	SANT GUIM DE FREIXENET	SOTOSCUEVA

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)

Categoría 5 (continuación)

TABLADA	UNGO NAVA	VILLADA	VIVEIRO
TABLIZO	UNQUERA	VILLADEMAR	VIVEIRO-APEADERO
TAPIA	UTIEL	VILLADEPALOS	XIRIVELLA-ALQUERIES
TARANCON	UXES	VILLADOZ	XOVE
TARDELCUENDE	VADO-CERVERA	VILLAFRANCA DE LOS BARROS	XOVE-POBO
TARDIENTA	VAL DE PILAS	VILLAFRANCA DE NAVARRA	XUANCES
TARREGA	VALCUENDE	VILLAFRANCA DEL CAMPO	XUVIA
TEIXEIRO	VALDECILLA	VILLAHERMOSA	YEMEDA-CARDENETE
TEMBLEQUE	VALDELAMUSA	VILLAHORMES	YUNQUERA DE HENARES
TERRER	VALDESTILLAS	VILLAMANIN	ZAFRA
TOCINA	VALDETORRES	VILLAMAYOR	ZAFRA FERIA
TOL	VALDREDO	VILLANUA-LETRANZ	ZARAGOZA PORTILLO
TORAL DE LOS VADOS	VALENCIA DE ALCANTARA	VILLANUEVA DE GALLEGO	ZARAMILLO
TORAÑO	VALLADOLID UNIVERSIDAD	VILLANUEVA DE LA SERENA	ZARZALEJO
TORO	VALLE DE LAS CASAS	VILLANUEVA DEL RIO-MINAS	ZORROTZA-ZORROZGOITI
TORRALBA	VALLOBIN	VILLAPEDRE	
TORRE DEL BIERZO	VEGA DE ANZO	VILLAQUIRAN	
TORREBLANCA	VEGADEO PUEBLO	VILLAR DE GALLIMAZO	
TORRELLANO	VEGA-MAGAZ	VILLARRASA	
TORRE-PACHECO	VEGUELLINA	VILLARREAL DE HUERVA	
TORRIJO DEL CAMPO	VIANA	VILLARRUBIA DE CORDOBA	
TRASLAVIÑA	VIDIAGO	VILLARRUBIA DE SANTIAGO	
TRECEÑO	VILABELLA	VILLASEQUILLA	
TRETO	VILAJUIGA	VILLAVERDE DE PONTONES	
TRUBIA	VILAMARTIN DE VALDEORRAS	VILLAVERDE DE TRUCIOS	
TUI	VILAVEDELLE	VILLAVERDE TARILONTE	
UDALLA	VILAVERD	VILLORA	
UHARTE-ARAKIL	VILCHES	VIMBODI I POBLET	
UJO	VILLA DEL RIO	VINAIXA	
ULLDECONA-ALCANAR-LA SENIA	VILLABANTE	VIRXE DO MAR	



Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)

Categoría 6			
ABAROA-SAN MIGUEL	AVILES	CANTILLANA	EL GOLOSO
ABLAÑA	AVILES-APEADERO	CARBAYIN	EL MASNOU
ABOÑO-APEADERO	AZUQUECA	CARCAIXENT	EL PAPIOL
ABREVADERO	BADALONA	CARDEDEU	EL PARADOR
ADARZO	BAIÑA	CARROCERA	EL PINILLO
AEROPORT	BAKIOLA	CARTAGENA-PLAZA BASTAR- RECHE	EL PITO PIÑERA
AEROPUERTO	BALENYA-ELS HOSTALETS	CARTUJA	EL POZO
AEROPUERTO T-4	BALENYA-TONA-SEVA	CARVAJAL	EL REBOLLAR
AGUDA	BARREDA	CASAR DE PERIEDO	EL ROMANI
AGUILAS-EL LABRADORCICO	BARREDOS	CASTELLBELL I EL VILAR-MONIS- TROL DE MONTSERRAT	ELS MONJOS
ALCALA DE HENARES- UNIVERSIDAD	BARRILLOS	CASTELLBISBAL	EMBAJADORES
ALCANTARILLA-LOS ROMANOS	BARRIO DE LAS OLLAS	CATARROJA	ESTADIO OLIMPICO
ALCOBENDAS SAN SEBASTIAN DE LOS REYES	BARROS	CAUDALIA	ESTIVELLA-ALBALAT DELS TARONGERS
ALCOLEA DEL RIO	BASAURI	CAZOÑA	FANJUL
ALCORCON	BENALMADENA-ARROYO DE LA MIEL	CECEÑAS	FERROÑES
ALEGIA	BENDICION	CENTELLES	FIGAREDO
ALFAFAR-BENETUSSER	BENIFAIO	CENTRO DE TRANSPORTES	FIGARO
ALGEMESI	BEZANA	CERDANYOLA UNIVERSITAT	FUENCARRAL
ALJAIMA	BIDEBIETA-BASAURI	CIAÑO	FUENGIROLA
ALMENDRICOS	BILLABONA-ZIZURKIL	CIAÑO-ESCOBIO	FUENTE DE LA MORA
ALPEDRETE	BLANES	CIEMPOZUELOS	GALAPAGAR-LA NAVATA
ALTAMIRA	BLIMEA	COLEGIO	GALINDO
ALUCHE	BOLUNBURU	COLLADO MEDIANO	GALLARTA
ALUMBRES	BOO	COLLANZO	GANZO
AMURRIO	BOO DE PIELAGOS	COLMENAR VIEJO	GARRAF
AMURRIO IPARRALDE	BORGONYA	CORIGOS	GARRAFE
ANDOAIN	BRENES	CORNELLA	GELIDA
ANDOAIN-CENTRO	BRINKOLA	CORTADURA	GETAFE-CENTRO
ANOETA	CABAÑAQUINTA	COSLADA	GETAFE-INDUSTRIAL
ARAKALDO	CABORANA	CRISTALERIA	GETAFE-SECTOR 3
ARAVACA	CABRERA DE MAR-VILASSAR DE MAR	CUATRO VIENTOS	GOLBARDO
ARBIDE	CALDES D'ESTRAC	CURUXONA	GORNAZO
ARENAS DE IGUÑA	CALELLA	DELICIAS	GRANOLLERS-CANOVELLES
ARENYS DE MAR	CAMAS	DESERTU-BARAKALDO	GUADAJEZ
ARETA	CAMPANILLAS	DOCE DE OCTUBRE	GUADALHORCE
ARRANKUDIAGA	CAMPDEVANOL	EL BARRIAL-CENTRO COMERCIAL- POZUELO	GUARNIZO
ARRIGORRIAGA	CAMPOHERMOSO	EL CALEYO	GUDIN LAMINACION
ARTXUBE	CANCIENES	EL CAÑAMO	HERNANI
ASAMBLEA DE MADRID-ENTREV	CANDAS	EL CASAR	HERNANI-CENTRO
ATEGORRIETA	CANDAS-APEADERO	EL ENTREGO	HERRERA
AUTONOMIA	CANET DE MAR	EL ENTREGO-LA OSCURA	HOSPITAL
AVIADOS	CANTAELGALLO	EL ESTRECHO	HUMANES

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)
Categoría 6 (continuación)

IBARRA	L'ALCUDIA	LUTXANA-BARAKALDO *	MUSKIZ
IKAZTEGIETA	LAMBARRI	MADRID-PRINCIPE PIO	NAREDO
INTXAURRONDO	LANTUENO-SANTIURDE	MADRID-RECOLETOS	NOREÑA
IÑARRATXU	LAS AGUILAS	MAJADAHONDA	NUBLEDO
ITSASONDO	LAS ALETAS	MALAGA-CENTRO ALAMEDA	NUEVA MONTAÑA
JARAVIA	LAS CALDAS DE BESAYA	MALGRAT DE MAR	OCATA
JARDINES DE HERCULES	LAS FRAGUAS	MANLLEU	OFICINAS
KASTREXANA	LAS MARGARITAS	MANZANEDA	OLABEAGA
LA CALZADA	LAS MATAS	MAR	OLLARGAN
LA CAVADA	LAS RETAMAS	MARTORELL	OLLONIEGO
LA COBERTORIA	LAS ROZAS	MARTUTENE	ONTORIA
LA COLINA	LAS SEGADAS	MASSALFASSAR	ORCASITAS
LA DEVESA	LAS ZORRERAS-NAVALQUEJIGO	MASSANASSA	ORDUÑA
LA ESPERANZA	LAVERN-SUBIRATS	MATARO	ORMAIZTEGUI
LA FARGA DE BEBIE	LAVIANA	MATUECA	ORTUELLA
LA FELGUERA	LEGORRETA	MECO	OTERO
LA FELGUERA-VEGA	L'ENOVA-MANUEL	MEDIA LEGUA	OYANCO
LA FLORIDA	LES FRANQUESES DEL VALLES	MENDEZ ALVARO	PADRE PIO-PALMETE
LA FRECHA	LES FRANQUESES-GRANOLLERS NORD	MENDEZ ALVARO	PALACIO DE CONGRESOS
LA GARENA	LES VALLS	MIERES VASCO	PALAUTORDERA
LA GARRIGA	LEVINCO	MIRASIERRA - PACO DE LUCÍA	PALAZUELO
LA GRANADA	LIBRILLA	MIRIBILLA	PARBAYON
LA HERRERA	LIERGANES	MOGRO	PARDAVE
LA HOYA	LLANO DEL BEAL	MOIXENT	PARETS DEL VALLES
LA IBERIA	LLARANES	MOLINS DE REI	PARLA
LA LLAGOSTA	LLINARS DEL VALLES	MOLLEDO-PORTOLIN	PARQUE POLVORANCA
LA LLOSA	LOIOLA	MOLLET-SANT FOST	PEDRUN
LA LOSILLA	LOMBERA	MOLLET-SANTA ROSA	PEÑA RUBIA
LA MATA DE LA RIBA	LORCA-SAN DIEGO	MONCOFAR	PEÑAULLAN
LA MOLINA	LOS ALAMOS	MONTCADA I REIXAC	PEÑOTA
LA PEÑA DE BILBAO	LOS BOLICHES	MONTCADA-RIPOLLET	PERLORA
LA PEREDA-RIOSIA	LOS CAMPOS	MONTEANA	PESQUERA
LA POBLA LLARGA	LOS COTOS	MONTEMAR ALTO	PIEDRAS BLANCAS
LA QUADRA	LOS MOLINOS-GUADARRAMA	MONTESA	PINAR DE LAS ROZAS
LA RAYA	LOS NEGRALES	MONTGAT	PINEDA DE MAR
LA RINCONADA	LOS NIETOS	MONTGAT-NORD	PINTO
LA ROCICA	LOS NIETOS-PESCADERIA	MONTMELO	PINZALES
LA SERNA-FUENLABRADA	LOS NIETOS-VIEJOS	MOREDA DE ALLER	PIÑERES
LA UNION	LOS PRADOS	MORTERA	PIRAMIDES
LA UNION VIEJA	LUGO DE LLANERA	MOSTOLES	PITIS
LA VALCUEVA	LUGONES	MOSTOLES-EL SOTO	PLANOLES
LAGUNA	LUIAONDO	MURIEDAS-BAHIA	PLATJA DE CASTELLDEFELS

* LUTXANA-BARAKALDO, estación en régimen de cotitularidad con el Gestor de Infraestructuras ferroviarias de Euskadi.

Tabla 3 Clasificación nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2019)

Categoría 6 (continuación)			
PLATJA I GRAU DE GANDIA	SAN RANON	SUECA	VENTAS DE IRUN
PLAZA MAYOR	SAN SEVERIANO	TAVERNES DE LA VALLDIGNA	VERIÑA
PORTUGALETE	SAN VICENTE	TOLOSA-CENTRO	VIC
POZUELO	SAN YAGO	TORDERA	VICALVARO
PREMIA DE MAR	SANLUCAR LA MAYOR	TORELLO	VICTORIA KENT
PUENTE ALCOCER	SANT ADRIA DE BESOS	TORREBLANCA	VIERNOS
PUENTE BURACOS	SANT ANDREU DE LLAVANERES	TORREJON DE ARDOZ	VILADECAVALLS
PUERTO DE NAVACERRADA	SANT CUGAT DEL VALLES	TORRELODONES	VILAFRANCA DEL PENEDES
PUERTO LUMBRERAS	SANT FELIU DE LLOBREGAT	TORREMOLINOS	VILASSAR DE MAR
PUIGCERDA	SANT JOAN DESPI	TORREMUELLE	VILLA ROMANA
PUJAYO	SANT MARTI DE CENTELLES	TOSES	VILLABONA DE ASTURIAS
PULPI	SANT MIQUEL DE GONTERES	TRAPAGA	VILLABONA TABLADIELLO
PUTXETA	SANT POL DE MAR	TRASONA	VILLAGRE
RAICES	SANT QUIRZE DE BESORA-MON- TESQUIU	TREMAÑES-CARREÑO	VILLALLANA
RAMON Y CAJAL	SANT SADURNI D'ANOIA	TREMAÑES-LANGREO	VILLANUEVA DEL ARISCAL Y OLIVARES
REGUERAL	SANT VICENT CENTRE	TRES CANTOS	VILLAQUILAMBRE
REQUEJADA	SANTA AGUEDA	TUDELA-VEGUIN	VILLASINTA
RIBERAS	SANTA ANA-SOTO	TUILLA	VILLAVEVERDE ALTO
RIBES DE FRESE	SANTA CRUZ	UGAO-MIRABALLES	VIOÑO
RIO EBRO	SANTA CRUZ DE IGUÑA	UJO TARUELO	VIRGEN DE LA PEÑA
RIPOLL	SANTA CRUZ DE LLODIO	UNIVERSIDAD DE ALICANTE	VISTA ALEGRE
ROBLES	SANTA EUGENIA	UNIVERSIDAD DE CADIZ	XERACO
ROCA-CUPER	SANTA EULALIA DE MANZANEDA	UNIVERSIDAD PONTIFICIA	XIRIVELLA-L'ALTER
RUBI	SANTA ISABEL DE QUIJAS	UNIVERSIDAD-CANTOBLANCO	XIVARES
SAGRADA FAMILIA	SANTA PERPETUA DE MOGODA	URIESTE	XIXUN
SALBIO	SANTA SUSANNA	URNIETA	YUGUEROS
SALINAS	SANTIAGO DEL MONTE	URTX-ALP	ZABALBURU
SALTERAS	SANTULLANO	VACARISSES	ZANZABORNIN
SAMA	SANTURTZI	VACARISSES-TORREBLANCA	ZARZAQUEMADA
SAMA-LOS LLERONES	SERIN	VALDEBEBAS	ZORROTZA
SAN ANTONIO	SESTAO	VALDELAGRANA	ZURITA
SAN CRISTOBAL DE LOS ANGELES	SIERRA MINERA	VALDELASFUENTES	
SAN CRISTOBAL INDUSTRIAL	SIERRAPANDO	VALDEMORO	
SAN ESTEBAN	SIETE AGUAS	VALDEPIELAGO	
SAN FERNANDO DE HENARES	SOL	VALDERILLA	
SAN FERNANDO-CENTRO	SOLARES	VALDESOTO	
SAN JERONIMO	SOLLANA	VALENCINA-SANTIPONCE	
SAN JOSE DE VALDERAS	SOTIELLO	VALLADA	
SAN JUAN DE NIEVA	SOTO DE REY	VALLE DE TRAPAGA/TRAPAGA- RAN	
SAN MAMES	SOTO DEL BARCO	VALLECAS	
SAN MARTIN	SOTO DEL HENARES	VEGARROZADAS	
SAN PEDRO DE RUDAGÜERA	SOTRONDIO	VENTA MINA-SIETE AGUAS	

Tabla 4 servicios básicos mínimos de la estaciones de transporte de viajeros

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará anualmente en la DR el catálogo de servicios básicos mínimos según categoría de estación de transporte de viajeros, a continuación, se incluye la matriz de servicios por categoría de estación, esta matriz refiere una situación de servicios mínimos comunes a todas las estaciones de una misma categoría, ciertas estaciones de una categoría pueden tener servicios de categoría superior.

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Protección civil	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	Medios de protección conforme a normativa. Medidas de seguridad	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	
Accesibilidad	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	
Iluminación	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En andenes, en áreas públicas abiertas	En accesos, en andenes, en áreas públicas abiertas	En horario comercial de apertura de la estación.
Señalización	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De identificación andenes	De orientación, de identificación servicios y áreas	Incluye además identificación de la estación en todas las categorías.
Mobiliario para clientes	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	-	Bancos, papeleras	
Información sobre horarios de trenes	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Protección contra inclemencias climatológicas	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Marquesina o refugio	-	Marquesina o refugio	
Cronometría	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes	-	En andenes	
Información sobre trenes en circulación	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Información sobre la estación	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía, puntos interactivos	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	-	App "Adif en tu móvil", vitrinas	
Atención a clientes	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	
Aseos	Masculino, femenino, adaptado a PMRS	Masculino, femenino, adaptado a PMRS	Masculino, femenino, adaptado a PMRS	-	-	-	Los aseos públicos gratuitos en zona restringida de acceso a viajeros pueden coexistir con aseos de pago en zonas públicas de libre acceso.
Áreas de espera	Espacio acondicionado en vestíbulo y/o sala de embarque	Espacio acondicionado en vestíbulo	Espacio acondicionado en vestíbulo	-	-	-	Sala de embarque incluye control de accesos, mobiliario y equipos de información para mejora de confort.

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Climatización	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	-	-	-	-	Niveles de consigna conforme a normativa de eficiencia energética.
Medios de transporte vertical	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	-	-	-	-	Alcanza exclusivamente a estaciones con diferentes niveles de altura.
Intermodalidad	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	-	-	En categorías 1 y 2 se dispone de aparcamiento de pago. En estaciones intermodales incluye áreas de intercambio con otros modos de transporte
Otros equipamientos	Carros portaequipajes	-	-	-	-	-	

Los trenes se clasificarán a los efectos de la Modalidad A. 1 del canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros, de la forma siguiente

Tabla 5 Tipos de Tren a efectos de Canon Estaciones de Viajeros (Modalidad A. 1)

Tipo	Características
Larga distancia	Trenes con trayecto origen-destino superior o igual a 300 kilómetros. Se incluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia con recorrido inferior a 300 kilómetros.
Interurbanos	Trenes con trayecto origen-destino inferiores a 300 kilómetros que al menos parte de su recorrido discurre fuera de un núcleo de cercanías. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
Urbanos o suburbanos	Trenes cuyo recorrido discurre íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.



Tabla 6 Tráfico de Referencia 2020 (en vigor desde 01/01/2020)

		Longitud (km)	Tipos de servicio				M
			VL1	VL2	VL3	VCM	
Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo- Medina- Zamora- Galicia							
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	N/A	160.631	92.312	364.206	N/A
	Subtotal	84,1	0	160.631	92.312	364.206	0

Tabla 7 Tráfico de Objetivo 2020 (en vigor desde 01/01/2020)

		Longitud (km)	Tipos de servicio				M
			VL1	VL2	VL3	VCM	
Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo- Medina- Zamora- Galicia							
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	0	161.434	92.774	366.027	0
	Subtotal	84,1	0	161.434	92.774	366.027	0

El tráfico objetivo se ha establecido para cada combinación de línea y tipo de servicio especificada en la tabla 6 de tráfico de referencia, aplicando a estos valores un incremento de +0,5%

Tabla 8 Bonificación de Objetivo 2020 (en vigor desde 01/01/2020)

		Tipos de servicio				
		VL1	VL2	VL3	VCM	M
Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo- Medina- Zamora- Galicia						
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	N/A	50%	50%	10%	N/A

Se ha fijado la bonificación objetivo en cada combinación línea / Tipo de servicio con el siguiente criterio:

- 50% para los servicios VL2 y VL3; y 10% en servicios VCM y M que sea de aplicación.





6.3 PRECIOS 2020 POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES DE ADIF

Los Precios para el año 2020 contenidos en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios que se presten en las instalaciones de servicio pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por Adif.

Estos precios entrarán en vigor el 1 de enero de 2020 y estarán vigentes: Los servicios básicos de maniobras y operaciones sobre el tren y manipulación de UTI's, hasta el 31 de diciembre de 2021, el servicio básico de suministro de combustible, hasta el 2 de octubre de 2020 y el servicio complementario de transportes excepcionales hasta el 31 de diciembre de 2020 o hasta la publicación de unos nuevos precios que los sustituyan.

6.3.1. Régimen Jurídico

La prestación de los Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares se encuentra regulada en la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y en el Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre), en tanto este último no se oponga a lo previsto en la citada ley.

6.3.2. Régimen Económico

La prestación de los Servicios ferroviarios Básicos (excepto los regulados por el Artículo 98 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario), Complementarios y Auxiliares, está sujeta al pago precios, que tienen el carácter de privados.

Según el Art. 101 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario los precios de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Los servicios complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio estarán sujetos a precios libremente acordado entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

No se devengarán precios por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en Título VI de la ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

El establecimiento y aplicación de los precios se regirán siempre por los principios de objetividad, transparencia, igualdad de acceso y no discriminación a las Empresas Ferroviarias y Candidatos.

Los precios aprobados por la prestación del servicio básico de Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's) tendrán la consideración de precios máximos de referencia, permitiendo descuentos o incentivos sobre los mismos en instalaciones concretas, para determinados servicios y bajo unas condiciones de aplicación previamente establecidas, buscando la explotación de las Instalaciones en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Para ello se establecerán criterios objetivos que justifiquen esas minoraciones sobre los precios máximos en función de parámetros y condiciones de aplicación debidamente explicitadas y, cuando proceda, se establecerán acuerdos específicos.

Con objeto de que los clientes del administrador de infraestructuras ferroviarias puedan conocer con la suficiente antelación a la solicitud del servicio, la existencia de precios reducidos y las condiciones objetivas necesarias para su aplicación, el administrador de infraestructuras ferroviarias incluirá esta información en su página Web, www.adif.es, y en las sucesivas actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

En las citadas condiciones de aplicación se indicará la Terminal de Transporte de Mercancías (o conjunto de éstas) y el servicio concreto objeto del descuento. De igual modo se fijarán, al menos, los mecanismos de ajuste del precio, el periodo de vigencia y los compromisos que deben cumplir los beneficiarios.

Los descuentos/incentivos sobre los precios se aplicarán de modo objetivo, transparente y no discriminatorio, garantizando la igualdad de trato a todos los clientes que cumplan con las condiciones de aplicación.

Los precios de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias serán abonados a éste y se utilizarán para financiar su actividad, tendiendo a garantizar el equilibrio financiero.

La política de precios tenderá a crear una dinámica que favorezca la contención de los gastos de explotación, adecuando las inversiones a los requerimientos reales de la demanda, evitando sobrecapacidades o problemas de congestión.

6.3.3. Precios por la Prestación de Servicios Básicos 2020

Los precios por la prestación de los servicios básicos, en el ámbito de las instalaciones de servicio tanto de Transporte de Viajeros como de Transporte de Mercancías se especifican en el Catálogo de Servicios y Precios y en el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicios, que se encuentran disponibles en la Web de Adif, como anexo a esta Declaración sobre la Red.

A continuación, se especifican los precios por la prestación de los servicios básicos en el **Ámbito General**:

Servicios Básicos Ámbito General			
SB-2	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	UNIDAD DE FACTURACIÓN	PRECIO DESDE EL 01/01/2020 HASTA EL 02/10/2020
	Combustible	Metro Cúbico m ³	Coste Real
	Coste de gestión (importe sobre el total de m ³ de producto suministrado)	Metro Cúbico m ³	21 €/m ³
	Coste de dispensación	Metro Cúbico m ³	21 €/m ³

Los importes resultantes, tanto de los costes de combustible, de gestión y de dispensación, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.

6.3.4. Precios por la Prestación de Servicios Complementarios 2020

Los precios por la prestación de los servicios complementarios, en el ámbito de las instalaciones de servicio de las Terminales de Transporte de Mercancías se especifican en el Catálogo de Servicios y Precios y en el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicios, que se encuentra disponible en la web de Adif, como anexo a esta Declaración sobre la Red.

Servicios Complementarios Ámbito General

SC-1	TRANSPORTES EXCEPCIONALES	UNIDAD DE FACTURACIÓN	PRECIO AÑO 2020
	Estudios realizados por Adif 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 territoriales operativas(*)	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 100 Km. iniciales
	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.

6.3.5. Precios por la Prestación de Servicios Auxiliares 2020

Los precios por la prestación de los servicios auxiliares, en el ámbito de las instalaciones de servicio tanto de Transporte de Viajeros como de Transporte de Mercancías se especifican en el Catálogo de Servicios y Precios y en el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicios, que se encuentra disponible en la Web de Adif, como anexo a esta Declaración sobre la Red.

6.3.6. Publicación de los Precios y Condiciones de Acceso por la Prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares

De conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, los precios y las condiciones de acceso a los servicios básicos, complementarios y auxiliares, prestados por todos los explotadores en las instalaciones de servicio, a que se refiere el apartado 20 del Anexo I, de la citada Ley, deben comunicarlos al administrador de infraestructuras ferroviarias, quien los publicará en la declaración sobre la red o indicará un sitio web donde dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

6.3.7. Facturación por la Prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares

Las contraprestaciones económicas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate, y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

El sujeto obligado al pago de los precios será aquella Empresa Ferroviaria u otro candidato que haya solicitado los servicios al administrador de infraestructuras ferroviarias.

La acción para exigir el pago de los precios por servicios prestados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias prescribirán a los cinco años desde la prestación del servicio.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las cuantías correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de los precios por los servicios que preste.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios, sin que resulten de aplicación al efecto los procedimientos de exacción ejecutiva previstos para los casos de impago en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio y sin perjuicio de las competencias que correspondan en las referidas materias a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio.



6.3.8. Previsión Implementación de la Medida Embarcada de Energía para Facturación del Servicio Complementario de Suministro de Corriente de Tracción

El sistema de medida de energía embarcado (EMS, por sus siglas en inglés) y su comunicación con el sistema de captación de datos en tierra (DCS, por sus siglas en inglés) son parte del marco de la Directiva de Interoperabilidad Ferroviaria 2016/797.

La regulación más reciente ha sido publicada en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión de 13 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n°1301/2014 y el Reglamento (UE) n°1302/2014 en lo que respecta a las disposiciones relativas al sistema de medición de energía y al sistema de captación de datos. Esta regulación requiere:

- El protocolo de comunicación entre los EMS y DCS será el definido en la norma EN50463 4:2017.
- Todos los Estados Miembros dispondrán de un DCS capaz de recibir los datos conforme al protocolo anterior el 1 de enero de 2022.
- Todos los Estados Miembros dispondrán de un sistema de liquidación el 4 de julio de 2020. controversias se susciten en relación con la determina.

En la Declaración de Red 2019, el sistema de facturación del servicio complementario de suministro de corriente de tracción se está realizando con métodos indirectos (toneladas kilómetro, TKBs) para las Líneas de Red Convencional, y transfiriendo los costes reales de los proveedores de energía que ADIF Alta Velocidad recibe en las Líneas de Alta velocidad.

En esta Declaración de Red VO_2020, se evoluciona el método de facturación de las Líneas de Alta Velocidad, permitiendo facturar a diferentes EE.FF., mediante fórmulas de precios basadas en los MWh (en punto frontera con el sector eléctrico) como unidad de facturación.

El sistema de facturación final contemplará como unidad de facturación los MWh embarcados en el tren. En este sentido ADIF Alta Velocidad ha realizado las siguientes actuaciones asociadas a la medida embarcada:

- Dado que la norma EN50463 4:2012 no especificaba el protocolo de comunicación entre EMS y DCS, ADIF Alta Velocidad definió un protocolo (v5.8) que sirvió de base para que el WG11 del TC9X definiera el actual EN50463 4:2017.
- Adif Alta Velocidad se ha dotado de un DCS que soporta el protocolo v5.8 de comunicación con los EMS.
- En la actualidad, se está trabajando en la transposición de la norma EN50463 4:2017 (que incluye partes obligatorias y opcionales) a Norma Adif para disponer de un sistema para facturación con unos requisitos que permitan mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sector ferroviario en la interacción entre la infraestructura y el material rodante.

PRÓXIMAS ACTUACIONES

Norma ADIF: Protocolo de comunicación Medida embarcada de energía

- Edición de la versión para encuesta de la Norma (estimado octubre 2019).
- Publicación de la Norma (estimado diciembre 2019).

