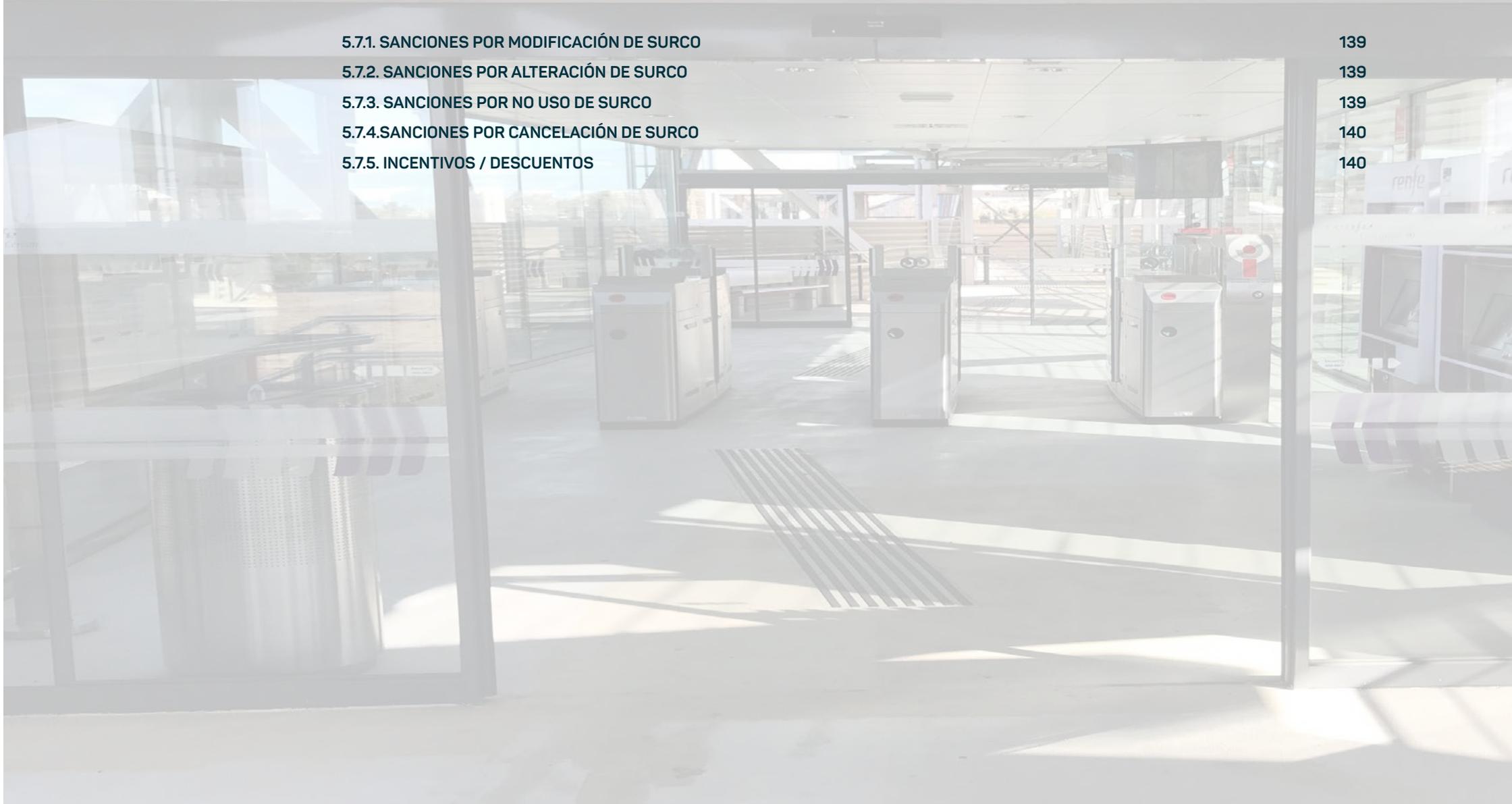


# 5 SERVICIOS Y RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

- 5.1. Introducción
- 5.2. Principios Tarifarios/Precios
- 5.3. Paquete de Acceso Mínimo y Precios
- 5.4. Servicios Básicos y Precios
- 5.5. Servicios Complementarios y Precios
- 5.6. Servicios Auxiliares y Precios
- 5.7. Sanciones e Incentivos Financieros
- 5.8. Sistema de Incentivos
- 5.9. Actualización o Modificación de Tasas, Cánones y Precios
- 5.10. Formas de Pago

# ÍNDICE

5.3.1. TASAS	117
5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS	119
5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SURCO	139
5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SURCO	139
5.7.3. SANCIONES POR NO USO DE SURCO	139
5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SURCO	140
5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS	140



# 5.1. Introducción

Las EE.FF. y demás Candidatos tienen derecho a recibir de manera no discriminatoria el acceso a la infraestructura, incluido el acceso por vía férrea a las instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas, así como el paquete de acceso mínimo.

La Ley 38 2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario determina la estructura de las Tasas y Cánones Ferroviarios, así como la de los precios por la prestación de servicios Básicos Complementarios y Auxiliares.

De conformidad con la disposición transitoria primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente, en el momento de entrada en vigor de dicha modificación, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

Los servicios que puede prestar el administrador de infraestructuras ferroviarias en su ámbito competencial son los siguientes:

- Paquete de Acceso Mínimo
- Servicios Básicos.
- Servicios Complementarios.
- Servicios Auxiliares.

# 5.2. Principios Tarifarios/ Precios

Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

- Tasas y Cánones Ferroviarios.
- Precios por Prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares.

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

La utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de prestaciones patrimoniales de carácter público que recibirán el nombre de cánones ferroviarios.

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 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.

## RÉGIMEN ECONÓMICO

La prestación de los Servicios ferroviarios Básicos, 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 por el acceso por vía férrea a una instalación de servicio y por la prestación 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 privados por los servicios y el acceso a las instalaciones de servicio 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](http://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 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.

## 5.3. Paquete de Acceso Mínimo y Precios

Las EE.FF. y demás Candidatos tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad el acceso a la infraestructura, concretamente, tendrán derecho a:

- Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- Puesta a disposición de la capacidad concedida.
- Utilización de la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de la red.
- Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
- Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

En el Anexo L se detallan las condiciones generales de utilización de los Sistemas de Información, que el administrador de infraestructura pone a disposición de los candidatos /empresas ferroviarias, igualmente se determina que información deben proporcionar los candidatos /empresas ferroviarias al administrador de infraestructura para poder llevar a cabo sus funciones.

### 5.3.1. TASAS

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles 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.

#### TASAS DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

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

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:

- Art. 76 Tasa por licencia de empresa ferroviaria.
- Art. 80 Tasa por otorgamiento de autorización de seguridad y de certificado de seguridad.

- Art. 84 Tasas por homologación de centros, certificación de entidades y material rodante, otorgamiento de títulos y licencias, autorizaciones de entrada en servicio e inscripción de vehículos .
- Art. 88 Tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria.

## TASAS DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Según establece la LSF, la gestión y la liquidación de estas tasas corresponde a los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias:

- \* Art. 93 Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del 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.

- \* Disp. Adicional 24ª Tasa por informes y otras actuaciones.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de informes técnicos, expedición de certificados y demás actuaciones facultativas en el artículo cuarto del Decreto 140/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por informes y otras actuaciones que deban realizarse en las tramitaciones instadas ante los administradores de Infraestructuras Ferroviarias.

### 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 Ley 26/2022, de 19 de diciembre, ha modificado el artículo 93.6 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario y, desde el 1 de enero de 2023, las cuantías de la Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario son las siguientes:

Modalidad de utilización o aprovechamiento	Base imponible	Tarifa
Subsuelo o vuelo utilizado para cruces transversales de redes de suministro.	Metro cuadrado.	0,15 €/m <sup>2</sup> -mes
Subsuelo o vuelo utilizado por redes de suministros para el sistema ferroviario.	Metro cuadrado.	0,05 €/m <sup>2</sup> -mes
Resto de utilizaciones del subsuelo y vuelo.	Metro cuadrado.	0,30 €/m <sup>2</sup> -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable utilizado por instalaciones de suministros.	Metro cuadrado.	0,35 €/m <sup>2</sup> -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable utilizado por instalaciones de suministros.	Metro cuadrado.	0,68 €/m <sup>2</sup> -mes
Suelo utilizado por instalaciones de suministros para el sistema ferroviario con independencia de su clasificación urbanística.	Metro cuadrado.	0,05 €/m <sup>2</sup> -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para conexiones de instalaciones de servicio ferroviarias y cargaderos con la red ferroviaria.	Metro cuadrado.	0,05 €/m <sup>2</sup> -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable para conexiones de instalaciones de servicio ferroviarias y cargaderos con la red ferroviaria.	Metro cuadrado.	0,20 €/m <sup>2</sup> -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para instalaciones de servicio contempladas en el apartado 1 del artículo 42 de esta ley.	Metro cuadrado.	0,30 €/m <sup>2</sup> -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable para instalaciones de servicio contempladas en el Apartado 1 del artículo 42 de esta ley.	Metro cuadrado.	0,60 €/m <sup>2</sup> -mes
Otras ocupaciones de suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable.	Metro cuadrado.	0,40 €/m <sup>2</sup> -mes
Otras ocupaciones de suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable.	Metro cuadrado.	0,70 €/m <sup>2</sup> -mes

La cuota tributaria será la resultante de aplicar a la base imponible las anteriores tarifas por mes o fracción de mes por cada metro cuadrado de superficie ocupada según la modalidad de utilización o aprovechamiento.

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.

## 5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS

Los Cánones Ferroviarios son las cuantías 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.

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

### 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 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023..

### 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.

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 e instalaciones de servicio. 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.

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.

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.

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

Asimismo, en el artículo 3, se determina que los costes utilizados para los cálculos se basarán en los pagos efectuados o previstos por el administrador de infraestructuras y que los costes calculados se medirán o estimarán de manera coherente sobre la base de datos del mismo período de tiempo.

En el mencionado artículo (3) también se establece 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 inicia estableciendo los costes históricos y, para ello, se utilizan los datos correspondientes al último ejercicio contable cerrado, y teniendo en cuenta el entorno normativo descrito, sigue el siguiente proceso:

1. Identificación de los costes históricos (costes reales establecidos en las últimas cuentas de resultados publicadas por los administradores de infraestructuras ferroviarias) 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.

2. Identificación, de entre los anteriores, de los costes no elegibles a tenor de lo establecido en artículo 4 del RE-2015/909.
3. 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).
4. Establecimiento de los costes directamente imputables al servicio ferroviario a partir de los costes referidos en los puntos anteriores.
5. Aplicación de un modelo econométrico basado en el análisis del comportamiento y/o distribución de los costes directamente imputables a la prestación del servicio ferroviario durante el último ejercicio cerrado, desglosados por modalidad de canon y tipo de línea, y su traslado a los gastos previstos en el ejercicio para el que se establecen las tarifas.
6. Distribución de los costes resultantes de la aplicación de dicho modelo econométrico entre los servicios ferroviarios, según criterios de ponderación diferenciados por modalidad de canon:

- Los costes subyacentes al Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A) 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, dado que es el volumen de tráfico lo que afecta a estos costes y no las características del tren.
- Los costes subyacentes al Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B) se distribuyen por tipo de servicio ponderando los tráficos en función de la degradación que cada servicio produce en la vía. Esta modalidad es la que concentra los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura, por lo que es la más afectada por el impacto que provoca la mayor carga y su concentración por eje del tren y su velocidad.

La degradación que cada servicio produce en la vía se calcula con el denominado Tráfico Virtual, 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 sólo las toneladas acumuladas sino también su mayor o menor agresividad sobre la vía.

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, la tracción y sus efectos dinámicos (velocidad).

- Los costes subyacentes al Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C) se distribuyen por tipo de servicio en función de los tren-km circulados con tracción eléctrica por líneas ferroviarias electrificadas en cada servicio, puesto que es el volumen de tráfico el que determina los costes de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción y no las características del tren.
- En cuanto a las previsiones de tráfico ferroviario sobre la RFIG de Adif y Adif-Alta Velocidad, la metodología empleada se basa en un modelo de capas superpuestas que partiendo de la evolución del tráfico actual (tráfico base) va superponiendo capas que recogen el impacto de nuevas situaciones futuras de la infraestructura (nuevas puestas en servicio o bajas de la infraestructura o equipamiento en la RFIG) y del mercado (entrada o salida de empresas operadoras y la evolución de la liberalización del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías).
- \* Para determinar el “tráfico base” se analiza la evolución previsible del tráfico, tomando como base lo sucedido en el año actual y el anterior, así como información que aportan las áreas de gestión de tráfico y adjudicación de capacidad y relación con clientes (porcentajes de variación sobre el mismo periodo del año anterior, modificaciones en la oferta de trenes, situaciones coyunturales, etc.).
- \* Para analizar el impacto de la evolución de la infraestructura se identifican las puestas en servicio de nueva infraestructura o equipamiento, o baja de infraestructuras o equipamiento en la RFIG, así como aquellas modificaciones de la norma de cánones que afectan a la imputación del tráfico a tipo de servicio o tipo de línea, en el horizonte de la previsión.

Se tasa el tráfico directo, es decir, el volumen de tráfico que aportaría cada nuevo trayecto o cambio de equipamiento, así como el tráfico inducido, es decir, la modificación del volumen de tráfico que produciría cada nuevo trayecto, tanto en la línea a la que pertenece como en otras líneas.

- \* Para analizar el impacto de la evolución del mercado se cuantifica el efecto de entrada/salida de empresas a operar en la RFIG y la evolución de la liberalización del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías. Para el tráfico de viajeros se tienen en cuenta los Acuerdos Marco para la liberalización del tráfico de viajeros en las líneas de altas prestaciones (tipo A). Se tasa también el descenso de tráfico que supone el cese de actividad de las empresas que dejarían de operar en el horizonte de trabajo.
- Imputación de los costes subyacentes a las distintas modalidades de canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo establecido para cada modalidad de canon en el artículo 98.

Adicionalmente, se analizan 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 del Administrador de Infraestructura: 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 todos los costes necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan a los Administradores de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran.

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

## 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 restar 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 restar 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.).

## **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 anterior, que permite identificar los citados costes para la utilización de las distintas instalaciones de servicio contempladas en la Ley 38/2015.

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

## 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.

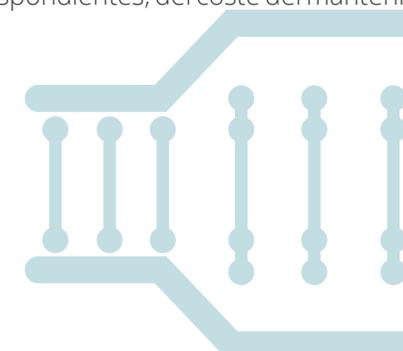
## C. CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES PARA ESTACIONAMIENTO DE TRENES PARA SERVICIOS COMERCIALES DE VIAJEROS Y OTRAS OPERACIONES (MODALIDAD C)

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.

## CUANTÍA DE LOS CÁNONES

Los Cánones Ferroviarios 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 son 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.**

La Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, en su artículo 86, recoge las tarifas para los cánones ferroviarios desde el 1 de enero de 2023 y vigencia indefinida.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria octava. Modificación temporal de las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el artículo 86 de esta ley, con el objeto de seguir paliando los efectos de la crisis provocada por la COVID-19 en el transporte ferroviario, quedan sin efecto las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el artículo 86.

Esta disposición estará vigente siempre que no haya modificación de las tarifas del artículo 86, período durante el cual los administradores de infraestructuras ferroviarias aplicarán las cuantías unitarias siguientes para los cánones ferroviarios:

---

## CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG

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:

- a) 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.
- b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B): por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria.

- c) 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 se aplica al 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 las líneas.

CANON POR ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD, MODALIDAD A						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO / TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	€/ Tren-km Adjudicados					
A	1,6767	1,4873	1,7350	1,6069	1,7776	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.

Con el objeto de que continúen siendo un elemento incentivador del uso eficiente de la red ferroviaria, los porcentajes de diferencias mínimas entre capacidad adjudicada y utilizada que sirven de base a la aplicación de esta adición quedan fijados para 2023 en un 2 por ciento para los servicios de viajeros y un 15 por ciento para los servicios de mercancías. 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	8,6371	3,4358	5,4446	3,3744	1,5089	1,2910
Distinto de A	0,9265	0,9358	0,9332	4,8849	0,7500	0,1319

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.

Está 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 al operador 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 se aplica a 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 las 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	3,6414	3,0043	3,7855	2,3316	0,9797	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 períodos 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
<b>A</b>	<b>€/ 100 Plazas-Km. Ofertadas</b>					
Línea Madrid- Barcelona-Frontera	1,7611	0,0000	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línea Madrid - Toledo - Sevilla - Málaga	0,8647	0,0000	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resto de líneas A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
<b>Distinto de A</b>	<b>€/ Tren-km</b>					
	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 se aplica a la acción o 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 las 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	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	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

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

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. 97,6 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 las líneas B, C, D y E se aplicará para cada combinación de tipo de línea y tipo de servicio.

Se aplicará al conjunto de sujetos pasivos que operan en cada combinación.

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

- El tráfico de referencia, **TREF**, medido en tren-km, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias considera normal de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución. Ver Tabla de las "Tablas de Referencia".
- El tráfico objetivo, **TOBJ**, medido en tren-km, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias determinará de acuerdo con sus expectativas de mercado de las infraestructuras y los servicios que utilizan éstas. Ver Tabla de las "Tablas de Referencia".

- 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 con 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 de las “Tablas de Referencia”.

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.

## CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

## CANON POR LA UTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS, MODALIDAD A

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

## CANON POR PASO POR CAMBIADORES DE ANCHO, MODALIDAD B

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

## 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

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.



## 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

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

## CANON POR UTILIZACIÓN DE PUNTOS DE CARGA PARA MERCANCÍAS, MODALIDAD E

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

---

# TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

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. En base a los criterios de clasificación de las líneas considerando sus características técnicas, necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que aportan y la intensidad de éstos. A continuación se detalla esta clasificación.

TABLA	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.
B 1	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.
B 2	Comprende los trayectos interciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales los mismos. Tendrán la consideración de B2 aquellos trayectos no clasificados en los tipos A, C o B1 en los cuales concorra al menos una de las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que el tráfico de viajeros sea mayoritario y supongan como mínimo 10 circulaciones por día.</li> <li>• Corresponda a un enlace con frontera.</li> <li>• Corresponda al acceso a un Centro de Tratamiento de Trenes (CTT).</li> <li>• Corresponda a un enlace entre trayectos clasificados como B.</li> </ul>
C 1	Son los trayectos que conforman los núcleos de cercanías. Se consideran C 1 aquellos núcleos con una densidad de circulación por kilómetro de línea igual o superior a 80 circulaciones por día.
C 2	El resto de los núcleos de cercanías que no se encuentren calificados como C 1, se calificarán como C2. Aquellos trayectos no clasificados como A, B o C en los que concorra al menos una de estas circunstancias: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que el tráfico de mercancías sea mayoritario y supongan al menos 2 circulaciones por día.</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se trata de enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte de mercancías (apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares).</li> <li>• Exista una línea alternativa para el transporte de viajeros de categoría A.</li> </ul>
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 J de esta Declaración sobre la Red. A continuación, se indican el resumen de kilómetros de cada uno de los tipos de líneas existentes.

TIPO DE LÍNEA	LONGITUD	
TITULARIDAD ADIF	KMS. LÍNEA	%
A	84,1	1%
B1	398,2	3%
B2	4220,2	36%
C1	1062,2	9%
C2	1.544,8	13%
D	1.590,2	13%
E	2973,0	25%
TOTAL	11.872,8	100%



TABLA	CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS Y TIPOS DE TREN	
CLASE	TIPO	CARACTERÍSTICAS
Viajeros	VL	<p>Servicios de viajeros larga distancia, distinguiendo los siguientes subtipos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>VL1.- Servicios de larga distancia, excepto los designados como VL2, VL3 y VOT.</li> <li>VL2.- Servicios de larga distancia en relaciones de ancho variable, siempre que al menos un 10 por ciento de su recorrido total discorra por líneas de ancho ibérico, excluidos los designados como VL3.</li> <li>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.</li> </ul>
	VCM	<p>Servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.</li> <li>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.</li> <li>Servicios declarados como obligaciones de servicio público.</li> </ul>
	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.

### 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.

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

### Prestaciones mínimas por la utilización de las estaciones de transporte de viajero

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará anualmente en la DR las Prestaciones Mínimas según categoría de estación de transporte de viajeros.

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

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:

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

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7



Tabla Tráfico de Referencia 2023 (en vigor desde 01/01/2023)							
		Tipos de servicio					
Longitud (km)		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)	84,1	N/A	385.899	35.082	451.678	N/A

Tabla Tráfico de Objetivo 2023 (en vigor desde 01/01/2023)							
		Tipos de servicio					
Longitud (km)		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)	84,1	0	424.489	38.590	496.846	0

El tráfico objetivo se ha establecido para cada combinación de línea y tipo de servicio especificada en la tabla de tráfico de referencia, aplicando a estos valores un incremento de +10%

Tabla Bonificación de Objetivo 2023 (en vigor desde 01/01/2023)							
		Tipos de servicio					
Longitud (km)		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)	84,1	N/A	50%	50%	10%	N/A

Bonificación objetivo aplicable en cada combinación línea / Tipo de servicio VL1,VL2, VL3, VCM y M que sea de aplicación.

## 5.4. Servicios Básicos y Precios

Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio que se relacionan en el Artículo 42 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Los precios por la prestación de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Su prestación no es obligatoria, siendo las disposiciones aplicables únicamente cuando el servicio sea ofrecido por el explotador de la instalación de servicio.

Los Servicios Básicos que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria u otro candidato que los solicite.

La oferta de Servicios Básicos que Adif podrá prestar, en las Terminales de Mercancías y en las Estaciones de Viajeros, se recoge en el Capítulo 7. Instalaciones de Servicio, así como sus respectivos precios.

Asimismo, las fichas descriptivas de los servicios básicos, prestados en el ámbito de las Terminales de Mercancías y de las Estaciones e de Viajeros, así como sus condiciones de prestación, condiciones de acceso y precios; se encuentran disponibles en el Capítulo 7 de esta DR y en el Catálogo de fichas descriptivas de las instalaciones de servicio, que se encuentran disponibles en la web de Adif como anexo de esta Declaración sobre la Red.

## 5.5. Servicios Complementarios y Precios

Los Servicios Complementarios en las instalaciones de servicio, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 44 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

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

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

Pueden ser Servicios Complementarios, de conformidad con el Apartado 18 del anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, los siguientes:

- Suministro de corriente de tracción, las cantidades abonadas por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las infraestructuras ferroviarias de alimentación de energía eléctrica. (Servicio prestado por ADIF- Alta Velocidad).
- Precalentamiento de trenes de viajeros. (Este servicio no se ofrece por Adif, ni por ADIF- Alta Velocidad).
- Contratos personalizados para control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales. (Servicio prestado por Adif y ADIF- Alta Velocidad).

De acuerdo con lo expresado en el presente documento, el administrador de infraestructuras oferta a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos la prestación de los siguientes servicios:

## SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO GENERAL

### SC-1 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

**Descripción** Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales

- Operaciones Asociadas**
- Estudios realizados por Adif asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte.
  - Plan de marcha.
  - Acompañamiento, asistencia al transporte y vehículos de apoyo para la circulación.
  - Apertura extraordinaria de estaciones.
  - Servicios contratados de apoyo y seguridad.

- Unidad de Facturación**
- Por Estudio.
- Por Plan de Marcha.
  - Por Servicio.

**Condiciones de aplicación** Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálibos y la ficha UIC 502/1.  
En el caso de comunicación de la supresión o cambio de fecha de la circulación de un Transporte Excepcional con menos de 72 horas de antelación y esta nos sea por una causa de fuerza mayor, la E.F. estará obligada a abonar el 15% de valor de los costes estimados para la realización del transporte.

SC-1	TRANSPORTES EXCEPCIONALES	UNIDAD DE FACTURACIÓN	PRECIO AÑO 2023
	Estudios realizados por Adif asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte.	POR ESTUDIO	93 € / h /agente
<b>PLAN DE MARCHA</b>			
	Itinerario UN área territorial operativa (*)	PLAN DE MARCHA	950 €
	Itinerario DOS o más áreas territoriales operativas(*)	PLAN DE MARCHA	1.500 €
	Acompañamiento y asistencia al transporte	SERVICIO PRESTADO	68 € / h /agente
	Vehículos de apoyo a la circulación(**)	SERVICIO PRESTADO	658 €/100 km y 6,6 €/km. cuando supere los 100 Km. iniciales
	Apertura Extraordinaria de Estaciones	SERVICIO PRESTADO	68 € / 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.

Los Precios para el año 2023 contenidos en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Complementarios 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 2023 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan.

## SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO GENERAL

### SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN

SC-2

Servicio prestado por ADIF- Alta Velocidad. De conformidad con el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF- Alta Velocidad, en su artículo 3. 1 corresponde a ADIF- Alta Velocidad la adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario. Las condiciones de prestación y los precios de este servicio se encuentran disponible en la Declaración sobre la Red de ADIF- Alta Velocidad.

## 5.6. Servicios Auxiliares y Precios

Son Servicios Auxiliares los que las EE.FF. u otros Candidatos pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otros prestadores.

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

El explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier candidato que los solicite.

La prestación de Servicios Auxiliares se efectuará en régimen de Derecho privado.

De conformidad con el Apartado 19 del Anexo I, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, pueden ser servicios auxiliares, los siguientes:

- El acceso a la red de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.
- La inspección técnica del material rodante.
- Los servicios de venta de billetes en estaciones de viajeros.
- Los servicios de mantenimiento pesado de material rodante, siendo éstos los que requieren instalaciones específicas en las que se realizan tareas que no se llevan a cabo como parte de las operaciones diarias de rutina y que requieren que el vehículo sea retirado del servicio.

La oferta de servicios auxiliares, así como sus precios, que Adif podrá prestar, en las Terminales de Mercancías y en las Estaciones de Viajeros, se recoge en el Capítulo 7. Instalaciones de Servicio.

Asimismo, las fichas descriptivas de los servicios auxiliares prestados en el ámbito de las Terminales de Transporte de Mercancías y de las Estaciones de Transporte de Viajeros, así como sus condiciones de prestación, condiciones de acceso y precios, se encuentran disponibles en el capítulo 7 de esta DR y en el catálogo de fichas descriptivas de las instalaciones de servicio de esta Declaración sobre la Red.

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, incluidos horarios de apertura y cierre deben comunicarse al administrador de infraestructuras, quien los publicará en la declaración sobre la red o indicará un sitio web donde dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

## 5.7. Sanciones e Incentivos Financieros

### 5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SURCO

No aplica

### 5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SURCO

No aplica

### 5.7.3. SANCIONES POR NO USO DE SURCO

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.

Para más información, ver Apartado 5.3 de este Capítulo.

Las que puedan derivarse del incumplimiento de los Acuerdos Marco.



## 5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SURCO

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.

Para más información, ver Apartado 5.3 de este Capítulo.

Las que puedan derivarse del incumplimiento de los Acuerdos Marco.

### Penalizaciones por no uso de la capacidad adjudicada en Instalaciones de Servicio

Las penalizaciones por no uso de la capacidad adjudicada de instalaciones de servicio se recogen en el Capítulo 7. Instalaciones de Servicio.

## 5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS

### 1.º Bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

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

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

Para más información, ver Apartado 5.3 de este Capítulo.

### 2.º Bonificación para incentivar la implantación del sistema ERTMS.

Podrán introducirse en las leyes de presupuestos generales del Estado bonificaciones en las modalidades A y B del canon para incentivar la implantación en los trenes del sistema ERTMS. Estas bonificaciones no tendrán impacto en los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Estas bonificaciones afectarán exclusivamente a las líneas integradas en los corredores de ferrocarril que se especifican en la Decisión 2009/561/CE, siempre que para las circulaciones comerciales no sea obligatorio en dichas infraestructuras la utilización de trenes equipados con ERTMS.

### 3º Bonificación para fomentar el aprovechamiento de la capacidad disponible de las infraestructuras.

Con el objeto de fomentar el aprovechamiento de la capacidad disponible de las infraestructuras, el administrador de infraestructuras podrá introducir una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, tanto en la modalidad A como en la B que aplicaría a determinadas franjas horarias disponibles en un tramo o tramos de la infraestructura ferroviaria. Dicha bonificación se deberá publicar en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y se guiará por los siguientes criterios:

Se determinarán las franjas horarias bonificadas. Dichas franjas podrán abarcar una línea o un tramo de esta o bien determinarse como un conjunto de franjas horarias que abarquen una línea o un tramo de la misma, varias líneas o tramos de las mismas o un área geográfica determinada mediante tramos de líneas ferroviarias.

Se determinará el intervalo temporal dentro del período de vigencia del horario de servicio durante el cual estará vigente la bonificación.

Se relacionará el tráfico en las franjas bonificadas con la bonificación establecida para el canon. El tráfico podrá determinarse mediante los trenes-kilómetro, número de frecuencias, número de pasajeros o número de pasajeros-kilómetro. Se podrán establecer bonificaciones distintas dentro del mismo intervalo temporal y para distintos volúmenes de tráfico.

Una vez publicada la bonificación, las empresas ferroviarias podrán presentar el volumen de tráfico que se comprometen a efectuar en el período determinado por el administrador.

En función del volumen del tráfico se determinará el canon total del período temporal a abonar por el operador, aplicando la bonificación que le corresponde.

El canon resultante del período completo deberá ser abonado por el operador mensualmente durante el plazo de vigencia de la bonificación en partes iguales.

Únicamente será objeto de devolución la parte del canon correspondiente a aquellos tráficos no realizados por debajo del tráfico comprometido por la empresa ferroviaria cuando dicha bajada de tráfico no sea imputable a la empresa ferroviaria.

El administrador podrá establecer que, en caso de que la empresa ferroviaria realice tráficos superiores al tráfico comprometido, dichos tráficos sean bonificados con un porcentaje de la bonificación prevista.

### BONIFICACIONES POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO.

Las bonificaciones por uso de instalaciones de servicio se recogen en el Capítulo 7. Instalaciones de Servicio

## 5.8 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.

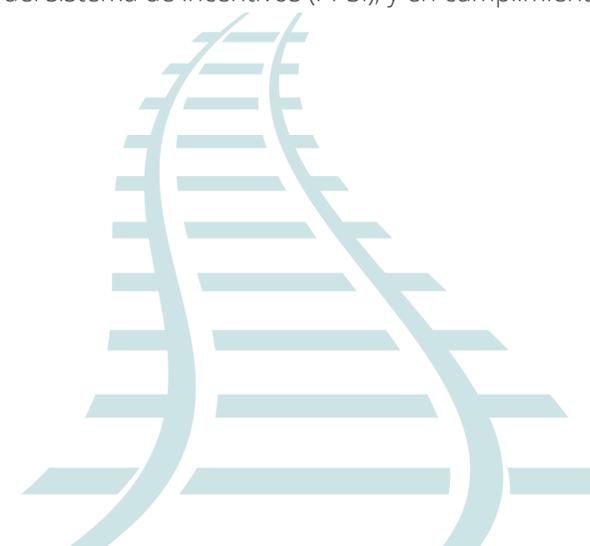
El 11 de febrero de 2015 se publicó en el BOE la Orden FOM 189/2015 (actualizada por la Orden FOM 642/2018, de 13 de junio), por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

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		
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:

$$RLL > I_p = \text{Tren impuntual}$$

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):

$$R_c = RLL - I_p$$

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

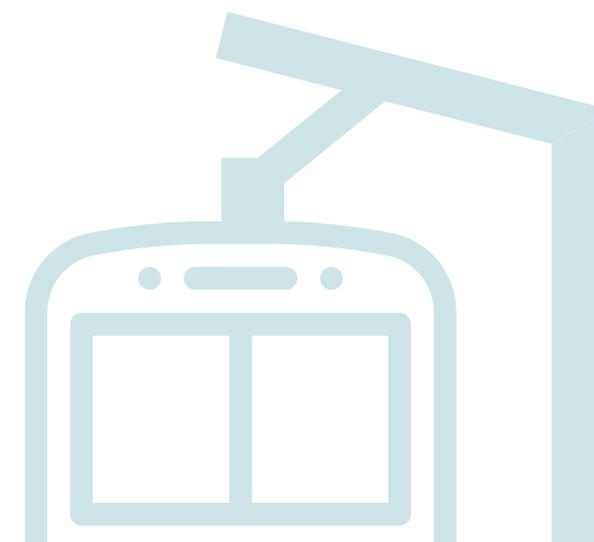
$$R_n > I_p = \text{Tren impuntual}$$

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

$$R_c = R_n - I_p$$

**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 EE.FF. en origen, ni la modificación del destino planificado.



El valor unitario (V) de cada minuto de retraso imputable 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.

**FASE 3.-** Se sigue trabajando en los desarrollos necesarios para incorporar los trenes de cercanías al sistema de incentivos. La implantación está prevista para 2023.

### Comité de Seguimiento del sistema de incentivos.

El Comité de Seguimiento de incentivos, tal y como prescribe la OM FOM/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.

SISTEMA DE INCENTIVOS. Saldo Económico a 30/06/2022 (Cifras en euros)		
	Empresas Ferroviarias	Adif
Saldo	-278.258,82	278.258,82

SISTEMA DE INCENTIVOS. Saldo Económico a 31/12/2022			
Empresa Ferroviaria	Bonus	Malus	Saldo
Empresa Ferroviaria 1		274,00	-274,00
Empresa Ferroviaria 2	6.723,91	40.422,59	-33.698,68
Empresa Ferroviaria 3	48,00	291,30	-243,30
Empresa Ferroviaria 4	3.665,36	46.054,34	-42.388,98
Empresa Ferroviaria 5	160,00	160,00	0,00
Empresa Ferroviaria 6	897,81	6.460,29	-5.562,49
Empresa Ferroviaria 7		4,20	-4,20
Empresa Ferroviaria 8	811,47	1.691,81	-880,35
Empresa Ferroviaria 9	203,53	3.191,72	-2.988,19
Empresa Ferroviaria 10	1.660,33	4.898,66	-3.238,33
Empresa Ferroviaria 11	23,52	21,70	1,82
Empresa Ferroviaria 12	52.099,35	167.145,33	-115.045,98
Empresa Ferroviaria 13	45.532,02	113.959,35	-68.427,33
Empresa Ferroviaria 14	467,44	3.022,39	-2.554,95
Empresa Ferroviaria 15	1.281,82	4.235,70	-2.953,88
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS			-278.258,82
Administrador	Bonus	Malus	Saldo
<b>Adif</b>	371.925,62	93.666,80	278.258,82

Cifras expresadas en minutos

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

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS	ACUMULADO Enero/Diciembre 2022			
	Trenes		Minutos	
	Total	%	Total	%
A.3 Errores en el procedimiento de las operaciones.	32,23	0,27%	804,95	0,17%
A.5 Personal.	10,32	0,09%	553,20	0,11%
A.6 Otras causas.	76,86	0,64%	4.939,09	1,02%
B.1 Instalaciones de señalización.	998,86	8,27%	25.963,50	5,35%
B.3 Instalaciones de telecomunicaciones.	19,97	0,17%	1.205,52	0,25%
B.4 Equipo de suministro de corriente.	389,42	3,23%	17.537,90	3,61%
B.5 Vía.	101,95	0,84%	2.916,03	0,60%
B.6 Estructuras.	1,17	0,01%	29,92	0,01%
B.7 Personal.	2,00	0,02%	123,00	0,03%
B.8 Otras causas.	59,91	0,50%	2.294,05	0,47%
C.1 Trabajos de construcción planificados.	307,42	2,55%	14.093,49	2,90%
C.2 Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción.	271,80	2,25%	14.518,40	2,99%
C.3 Restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas.	408,58	3,38%	8.216,49	1,69%
C.4 Otras causas.	5,06	0,04%	471,27	0,10%
F.5 Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	0,00	0,00%	0,00	0,00%
<b>ADIF</b>	<b>2.685,57</b>		<b>93.666,80</b>	

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS	ACUMULADO Enero/Diciembre 2022			
	Trenes		Minutos	
	Total	%	Total	%
E.1 Rebasamiento del tiempo de parada.	458,94	3,80%	6.151,67	1,27%
E.2 Solicitud de la empresa ferroviaria.	3.025,98	25,06%	126.958,09	26,15%
E.4 Irregularidades en la carga.	59,26	0,49%	4.254,14	0,88%
E.5 Preparación comercial del tren.	134,88	1,12%	10.199,89	2,10%
E.6 Personal.	68,68	0,57%	4.711,05	0,97%
F.1 Planificación/replanificación del registro.	92,85	0,77%	1.983,79	0,41%
F.2 Formación del tren por la empresa ferroviaria.	1.197,19	9,92%	40.609,81	8,36%
F.3 Problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros).	8,25	0,07%	165,11	0,03%
F.4 Problemas que afecten a los vagones (transporte de mercancías).	187,98	1,56%	15.811,84	3,26%
F.5 Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	3.444,69	28,53%	153.070,73	31,53%
F.6 Personal.	709,82	5,88%	27.917,27	5,75%
<b>EMPRESA FERROVIARIA</b>	<b>9.388,52</b>		<b>391.833,38</b>	
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>12.074,09</b>		<b>485.500,18</b>	

# 5.9. Actualización o Modificación de las Tasas, Cánones y Precios

## TASAS Y CÁNONES

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

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.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias adoptarán una disposición para la fijación de las cuantías del sistema de cánones, que recibirá el nombre de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Esta disposición será aprobada por su Consejo de Administración y mediante la misma se llevará a cabo una revisión, con carácter anual, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones.

Excepcionalmente, y siempre que varíen las condiciones del mercado, de manera objetiva y demostrable dicha revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de un año.

En la parte expositiva del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios se deberá justificar la adecuación del mismo a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, eficiencia, rentabilidad social y sostenibilidad medioambiental.

Para la aprobación de esta disposición, que se realizará en base a los principios recogidos en el apartado anterior, se seguirá el siguiente procedimiento:

La propuesta de modificación anual o revisión excepcional de las cuantías resultantes de lo establecido en los artículos 97 y 98 deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera.

Esta memoria se pronunciará sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate con base en lo establecido en el Derecho de la Unión Europea y la justificación de la cuantía propuesta. Los costes utilizados para los cálculos se basarán en los pagos efectuados o previstos.

De igual forma, incluirá una breve referencia al impacto económico y presupuestario, al contenido, oportunidad de la disposición que se pretende aprobar y las alternativas previstas, a su justificación en este artículo y a la distribución de competencias.

Esta propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros del sistema de cánones y será publicada en el portal web del administrador de infraestructuras con el objeto de dar audiencia, durante un plazo no ampliable de quince días naturales, a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

Durante este mismo plazo, la propuesta se consultará con los obligados al pago de los cánones, de acuerdo con los artículos 97.2 y 98.2, de la Ley 38/2015 y con las comunidades autónomas, que podrán remitir el correspondiente informe antes de que concluyan los referidos quince días.

Por último, la versión final de la propuesta será sometida a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien supervisará que se respeta lo establecido en el marco previsto por el Derecho de la Unión Europea y en la Ley del Sector Ferroviario.

Los valores obtenidos tras el procedimiento señalado en el apartado anterior se aprobarán por los administradores de infraestructuras ferroviarias en el correspondiente Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Una vez aprobado este Reglamento, el mismo se publicará en el “Boletín Oficial del Estado” y sus valores se incluirán en la declaración sobre la red conforme a lo establecido en el artículo 32 y el anexo III de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

En cualquier caso, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá ejercer las competencias que su ley de creación prevé para supervisar la cuantía de los cánones.

El programa de actividad de los administradores generales de infraestructura previsto en el artículo 25.4 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, contendrá una previsión de las actualizaciones de los cánones durante el período de vigencia de dicho programa. La propuesta de modificación o actualización indicada en el apartado 1 de este artículo se basará en dicha propuesta, de manera que las cuantías no podrán incrementarse individualmente en más de un cinco por ciento respecto a las indicadas en el programa de actividad salvo por causas excepcionales que deberán ser justificadas en la memoria económico-financiera correspondiente a dicho ejercicio.



## PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

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.

Los explotadores de instalaciones de servicios aprobarán y publicarán los precios por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares.

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](http://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.

# 5.10. Forma de Pago de las Tasas, Cánones y Precios

## FACTURACIÓN DE TASAS Y CÁNONES

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.

## FACTURACIÓN DE PRECIOS 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 prescribirá 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.