

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 en Tasas, Cánones y Precios
- 5.10. Formas de Pago

ÍNDICE

5.3.1. TASAS	105
5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS	107
5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SURCO	157
5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SURCO	158
5.7.3. SANCIONES POR NO USO DE SURCO	158
5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SURCO	158
5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS	159

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.

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.

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 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 este aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 imponderables 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.

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 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 ha establecido nuevas tarifas para la Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario. El artículo 74 de la citada Ley establece:

“Uno. Se elevan, con efectos desde la entrada en vigor de esta Ley, los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal hasta la cuantía que resulte de la aplicación del coeficiente 1,01 al importe exigible durante el año 2020, teniendo en cuenta lo dispuesto por el artículo 86 de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.

Se exceptúan de lo previsto en el párrafo anterior las tasas que hubieran sido creadas u objeto de actualización específica por normas dictadas desde el 1 de enero de 2019.”

Es de aplicación la actualización del 1 % del artículo anterior a la Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario del artículo 93 y siguientes de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

Desde el 1 de enero de 2021 la cuantía fija de la Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario es la siguiente:

TASA POR LA UTILIZACIÓN O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DE BIENES DE DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	
Superficie ocupada	0,6867 € / m2, por mes o fracción.

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

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

OTRAS TASAS

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

Estas tasas son:

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

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

5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS

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

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 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

CUANTIFICACIÓN DE LOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS QUE INTEGRAN LA RFIG Y DETERMINACIÓN DE LOS COSTES DIRECTAMENTE IMPUTABLES A LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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 detracer 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 detracer 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 6.3.2.2, que permite identificar los citados costes para la utilización de las distintas instalaciones de servicio contempladas en la Ley 38/2015.

A. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSPORTE VIAJEROS (MODALIDAD A)

De acuerdo con el apartado 4 del artículo 98 de la ley 38/2015, mediante esta modalidad del canon, en las estaciones de categoría 1 a 5, se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes. En las estaciones de categoría 6 se repercutirán los costes totales de explotación, incluyendo los costes de reposición y los costes financieros.

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

B. CANON POR PASO POR CAMBIADORES DE ANCHO (MODALIDAD B)

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

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

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

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

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

D. CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS EN OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO: DE APARTADO, DE FORMACIÓN DE TRENES Y MANIOBRAS, DE MANTENIMIENTO, DE LAVADO Y LIMPIEZA, DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE (MODALIDAD D)

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

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

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

E. CANON POR UTILIZACIÓN DE PUNTOS DE CARGA PARA MERCANCÍAS (MODALIDAD E)

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



CUANTIFICACIÓN DE LOS COSTES SUBYACENTES

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

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

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

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

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

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

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

▣ Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CUANTÍA DE LOS CÁNONES

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

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

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

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

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

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

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

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

La Ley 11/2020 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 recoge en su artículo 80 las nuevas tarifas para los cánones ferroviarios desde el 1 de enero de 2021 y vigencia indefinida.

No obstante, con el objeto de paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19 en el transporte ferroviario, la disposición transitoria sexta de dicha ley modifica temporalmente las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el artículo 80 estableciendo las siguientes cuantías unitarias aplicables en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021:

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG GESTIONADA POR ADIF

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

- 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 2021 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.

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

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

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

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

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS, MODALIDAD B

El canon por la utilización de las líneas ferroviarias 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.

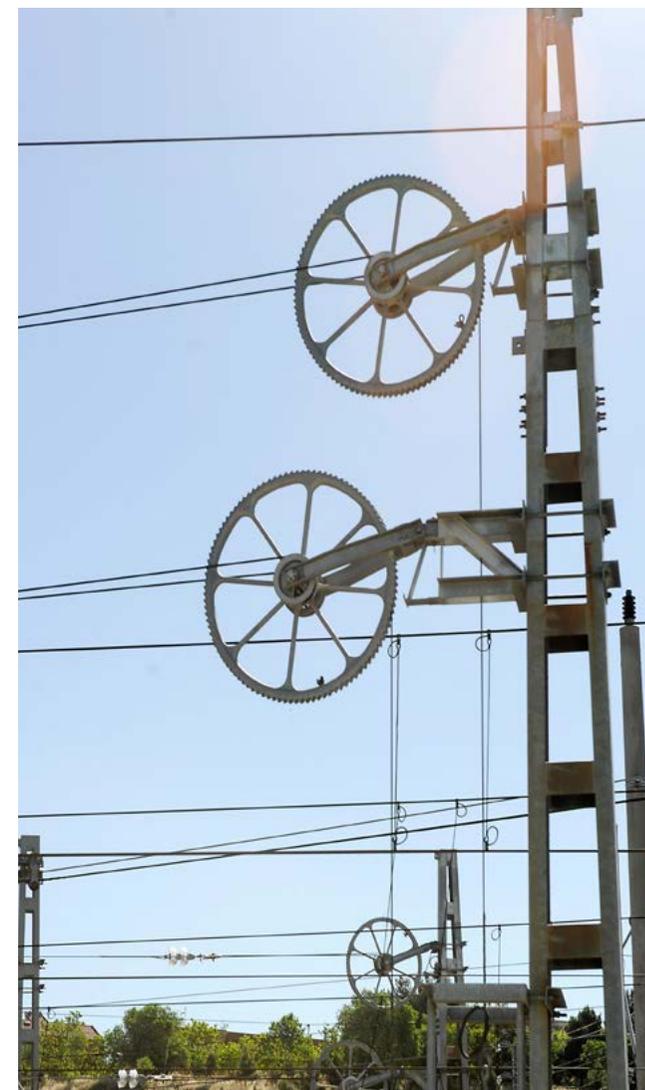
TARIFAS ADICIÓN, MODALIDAD B						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO / TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
A	€/ 100 Plazas-Km. Ofertadas					
Línea Madrid- Barcelona-Frontera	1,7611	0,0000	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línea Madrid - Toledo - Sevilla - Málaga	0,8647	0,0000	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resto de líneas A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Distinto de A	€/ Tren-km					
	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000

CANON POR UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN, MODALIDAD C

El canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción 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

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 5 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 6 de las "Tablas de Referencia".
- 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 7 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 TITULARIDAD DE ADIF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La cuantía de esta modalidad de canon se calculará:

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

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

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

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

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

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

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

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

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS- MODALIDAD A.1				
CLASIFICACIÓN ESTACIÓN	TIPO PARADA	LARGA DISTANCIA	INTERURBANO	URBANO-SUBURBANO
				€/Parada Tren
1	DESTINO	164,0000	33,7842	8,1082
	INTERMEDIA	63,7800	13,1383	3,1532
	ORIGEN	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINO	78,1100	16,0904	3,8617
	INTERMEDIA	30,3800	6,2574	1,5018
	ORIGEN	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINO	75,2111	15,0422	3,6101
	INTERMEDIA	29,2487	5,8497	1,4039
	ORIGEN	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINO	33,4830	6,6966	1,6072
	INTERMEDIA	13,0212	2,6042	0,6250
	ORIGEN	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINO	13,4793	2,6959	0,6470
	INTERMEDIA	5,2419	1,0484	0,2516
	ORIGEN	14,9770	2,9954	0,7189

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



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

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

CANON POR UTILIZACIÓN ESTACIONES DE VIAJEROS CATEGORÍA 6 MODALIDAD A.2

NÚCLEO	IMPORTE MENSUAL, EUROS
Asturias	6.817
Barcelona	152.411
Bilbao	16.368
Cádiz	451
Madrid	214.246
Málaga	16.232
Murcia	202
San Sebastián	13.135
Santander	1.226
Sevilla	1.527
Valencia	8.904
Asturias (RAM)	12.981
Murcia (RAM)	1.047
Cantabria (RAM)	6.247
Vizcaya (RAM)	1.709
León (RAM)	2.967
Total Mensual	456.470

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

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

Las cuantías aplicables por hora y fracción son:

CANON POR APERTURA EXTRAORDINARIA DE ESTACIONES MODALIDAD A.3

CATEGORÍA ESTACIÓN	€/HORA
1	632
2	108
3	51
4	23
5	10
6	7

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

CANON POR PASO POR CAMBIADORES DE ANCHO, MODALIDAD B

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

CANON POR PASO POR CAMBIADORES DE ANCHO, MODALIDAD B

€/ Por Paso por Cambiador 134,8211 €

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES PARA EL ESTACIONAMIENTO DE TRENES PARA SERVICIOS COMERCIALES DE VIAJEROS Y OTRAS OPERACIONES, MODALIDAD C

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

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

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

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

Se distinguen dos periodos horarios en función de la saturación en las estaciones, el periodo de saturación ordinaria comprendido entre las 5,00 horas y las 23,59 horas y el periodo horario de menor saturación comprendido entre las 0,00 horas y las 4,59 horas para el que se establece una tarifa reducida

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



CANON POR ESTACIONAMIENTO DE TRENES PARA SERVICIOS COMERCIALES SIN OTRAS OPERACIONES, MODALIDAD C.1

CATEGORÍA DE ESTACIONES	SATURACIÓN ORDINARIA DE 5,00 H A 23,59 H		
	TIPO DE ESTACIONAMIENTO		
	A	B	C
	€/ Tren		
1	2,2458	3,3688	4,4917
2	1,1229	1,6998	2,2458

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

CANON POR ESTACIONAMIENTO DE TRENES PARA SERVICIOS COMERCIALES SIN OTRAS OPERACIONES, MODALIDAD C.1

CATEGORÍA DE ESTACIONES	SATURACIÓN BAJA DE 00,00 H A 04,59 H		
	TIPO DE ESTACIONAMIENTO		
	A	B	C
	€/ Tren		
1	1,1229	1,6844	2,2459
2	0,5615	0,8499	1,1229

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

TIPO DE ESTACIONAMIENTO

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

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

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

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

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

- **Tipo A:** Limpieza del tren interior y/o exterior mínima (frontales y cristales de puertas y ventanas).
- **Tipo B:** Por operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y de otras análogas.

CANON ESTACIONAMIENTO DE TRENES PARA OTRAS OPERACIONES, MODALIDAD C.2.			
CATEGORÍA ESTACIÓN		OPERACIÓN	EUROS
TIPO A	1 -2	Limpieza de tren	0,6818
	Resto	Limpieza de tren	0,5681
TIPO B	1 -2	Carga y descarga a bordo del tren	0,6722
	Resto	Carga y descarga a bordo del tren	0,5601
Por otras operaciones			0,3947

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

CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS EN OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO: DE APARTADO, DE FORMACIÓN DE TRENES Y MANIOBRAS, DE MANTENIMIENTO, LAVADO Y LIMPIEZA, DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE, MODALIDAD D

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

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

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

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

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

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

CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS DE APARTADO Y OTROS, MODALIDAD D

COMPONENTES BASE

C Vía	5,4020 euros/m de vía-año
C Catenaria	1,8260 euros/m de catenaria-año
C Desvío Tipo I (manual)	564,7550 euros/ud-año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,9540 euros/ud-año

COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO ASOCIADOS A LA VÍA

C Pasillo entrevías	1,1910 euros/m de vía-año
C Iluminación vía	1,3680 euros /m de vía-año
C Iluminación playa	2,0260 euros /m de vía-año
C Red de protección contra incendios	5,9530 euros/m de vía-año
C Muelle de carga/descarga	52,4900 euros/m de vía-año

COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO OPCIONALES

C Bandeja recogida grasas	521,5160 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante	820,0490 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina	20,9450 euros/ud/año
C Foso-piquera de descarga	118,0500 euros/ud/año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,3880 euros/ud/año
C Rampa para carga/descarga	602,6130 euros/ud/año
C Toma suministro de agua, eléctrico o aire comprimido	43,7500 euros/ud/año

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

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

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

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

La cuantía de esta modalidad será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el componente asociado al uso de la franja de superficie paralela a vía (playa), el importe asociado al equipamiento con el que está dotada esa vía y el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento establecido en el artículo 98.4.E) de la LSF.

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

El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana compensará a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en el artículo 80 y las efectivamente abonadas por los obligados tributarios como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en esta disposición transitoria.

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

COMPONENTES BASE

C Vía	5,4020 euros/m de vía-año
C Catenaria	1,8260 euros/m de catenaria-año
C Desvío Tipo I (manual)	564,7550 euros/ud-año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,9540 euros/ud-año
C Playa Tipo I (hormigón/adoquín)	19,3400 euros/m-año
C Playa Tipo II (aglomerado)	11,2320 euros/m-año
C Playa Tipo III (zahorras)	5,1910 euros/m-año

COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO ASOCIADOS A LA VÍA

C Pasillo Entrevías	1,1910 euros/m de vía-año
C Iluminación Vía	1,3680 euros /m de vía-año
C Iluminación Playa	2,0260 euros /m de vía-año
C Red de Protección Contra Incendios	5,9530 euros/m de vía-año
C Muelle de Carga/Descarga	52,4900 euros/m de vía-año

COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO OPCIONALES

C Bandeja recogida grasas	521,5160 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante	820,0490 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina	20,9450 euros/ud/año
C Foso-piquera de descarga	118,0500 euros/ud/año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,3880 euros/ud/año
C Rampa para carga/descarga	602,6130 euros/ud/año
C Toma suministro de agua, eléctrico o aire comprimido	43,7500 euros/ud/año

TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES

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

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

TABLA 1 CLASIFICACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS	
TIPO DE LÍNEA	CARACTERÍSTICAS
A	Todas las líneas y sus enlaces y bypass que permiten una velocidad máxima superior a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
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"> • Que el tráfico de viajeros sea mayoritario y supongan como mínimo 10 circulaciones por día. • Corresponda a un enlace con frontera. • Corresponda al acceso a un Centro de Tratamiento de Trenes (CTT). • Corresponda a un enlace entre trayectos clasificados como B.
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.
D	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"> • Que el tráfico de mercancías sea mayoritario y supongan al menos 2 circulaciones por día. • Se trata de enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte de mercancías (apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares). • Exista una línea alternativa para el transporte de viajeros de categoría A.
E	Los no comprendidos en los anteriores tipos de línea.

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

TIPO DE LÍNEA		LONGITUD	
TITULARIDAD ADIF	KMS. LÍNEA	%	
A	84,1	0,7%	
B1	398,3	3,3%	
B2	4.214,9	35,4%	
C1	1.062,2	8,9%	
C2	1.548,0	13,0%	
D	1.582,3	13,3%	
E	3.007,3	25,3%	
TOTAL	11.897,1	100%	



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

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

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

El tipo de tracción diferenciará:

- * **E:** trenes de tracción Eléctrica.
- * **D:** trenes de tracción Diesel.

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

Clasificación nominativa de Estaciones.

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)	
CATEGORÍA 2	
A CORUÑA	TARRAGONA
INTERMODAL ABANDO	VALENCIA-ESTACIO DEL NORD
INDALECIO PRIETO	

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)			
CATEGORÍA 3			
ALCALA DE HENARES	FIGUERES	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	REUS
ALCAZAR DE SAN JUAN	FLAÇA	LOGROÑO	SALAMANCA
ALMERIA	FUENLABRADA	MADRID-ATOCHA CERCANIAS	SANTANDER
ARC DE TRIOMF	GIJON-SANZ CRESPO	MADRID-NUEVOS MINISTERIOS	VIGO-GUIXAR
AVILA	HUELVA	MEDINA DEL CAMPO	VILANOVA I LA GELTRU
BARCELONA-CLOT-ARAGO	HUESCA	MERIDA	VILLAVERDE BAJO
BARCELONA-ESTACIO DE FRANÇA	IRUN	MIRANDA DE EBRO	VITORIA/GASTEIZ
BARCELONA-PASSEIG DE GRACIA	JEREZ DE LA FRONTERA	OVIEDO	
BURGOS ROSA DE LIMA	LA SAGRERA-MERIDIANA	PAMPLONA	
CADIZ	L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA	PLAÇA DE CATALUNYA	
CALDES DE MALAVELLA	LEGANES	PORTBOU	

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE LA RED_2021_V.0 (ED 10/03/2021)

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)

CATEGORÍA 4						
AEROPUERTO DE JEREZ	CAMBRILS	FERROL	LUGO	QUEREÑO	TALAVERA DE LA REINA	VILLACAÑAS
ALORA	CAMPUS UNIVERSITARIO DE RABANALES	GANDIA	MALIAÑO LA VIDRIERA	REDONDELA	TERRASSA	VILLALBA DE GUADARRAMA
ALTAFULLA-TAMARIT	CARTAGENA	GAVA	MANRESA	RENEDO	TERRASSA EST	VILLENA
ALTSASU	CASTEJON DE EBRO	GRANOLLERS-CENTRE	MIERES-PUENTE	RONDA	TERUEL	VINAROS
ALZIRA	CASTELLDEFELS	GROS	MONFORTE DE LEMOS	SABADELL CENTRE	TOLOSA	VIRGEN DEL ROCIO
AMETZOLA	CASTELLNOU DE SEANA	GUADALAJARA	MONFRAGÜE	SABADELL NORD	TORRE DEL BARO	XATIVA
ARANJUEZ	CERCEDILLA	ILLESCAS	MONTCADA I REIXAC-MANRESA	SABADELL SUD	TORREDEMBARRA	ZARAGOZA-GOYA
ASTILLERO	CERDANYOLA DEL VALLES	JAEN	MONTCADA I REIXAC-SANTA MARIA	SAGUNT	TORRELAVEGA-CENTRO	ZUMARRAGA
BADAJOS	CUBELLES	LA CORREDORIA	MONTCADA-BIFURCACIO	SAN BERNARDO	TORRIJOS	
BARBERA DEL VALLES	CUENCA	LA ENCINA	NULES-VILLAVIEJA	SAN FERNANDO-BAHIA SUR	TORTOSA	
BARCELONA-SANT ANDREU COMTAL	CULLERA	L'AMETLLA DE MAR	O CARBALLIÑO	SANT ANDREU ARENAL	TOTANA	
BEASAIN	CUNIT	LEBRIJA	ORDIZIA	SANT CELONI	TUDELA DE NAVARRA	
BELLAVISTA	DOS HERMANAS	LEZO-RENTERIA	ORIHUELA MIGUEL HERNANDEZ	SANT VICENÇ DE CALDERS	UTRERA	
BELLVITGE	EL BERRON	L'HOSPITALET DE L'INFANT	ORPESA	SANT VICENÇ DE CASTELLET	VALDECILLA LA MARGA	
BENICARLO-PEÑISCOLA	EL ESCORIAL	LINARES-BAEZA	OSUNA	SEGOVIA	VALENCIA-CABANYAL	
BENICASSIM	EL PRAT DE LLOBREGAT	LLAMAQUIQUE	PASAIA	SEGUNDA AGUADA	VALENCIA-LA FONT DE SANT LLUIS	
BILBAO-LA CONCORDIA	EL VENDRELL	LLANÇA	PONFERRADA	SEGUR DE CALAFELL	VALLE REAL	
BOBADILLA	ELDA-PETRETER	LLODIO	PORT AVENTURA	SILLA	VILADECANS	
CALAFELL	ELX-CARRUS	LORA DEL RIO	PUÇOL	SILS	VILAMALLA	
CALLOSA DE SEGURA	ELX-PARC	LORCA-SUTULLENA	PUERTO DE SANTA MARIA	SITGES	VILA-REAL	
CALZADA DE ASTURIAS	ESTADIO	LOS ROSALES	PUERTO REAL	SORIA	VILA-SECA	

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 5

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

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 5 (continuación)

CAPÇANES	CATOIRA	CICERO	CUDILLERO	EL PIMPOLLAR	FABARA	FUENTES
CARANCOS	CAUDETE	CIEZA	CUENCABUENA	EL PUIG	FAIO-LA POBLA DE MASSALUCA	FUENTES DE EBRO
CARBAJALES DE ALBA	CAUDIEL	CILLAMAYOR	CUEVAS	EL REMEDIO	FAZOURO	FUENTES DE OÑORO
CARBONERAS DE GUADAZAON	CAZALLA-CONSTANTINA	CINCO CASAS	CUEVAS DE VELASCO	EL ROMERAL	FECULAS-NAVARRA	GADOR
CARDEÑOSA DE AVILA	CECEBRE	CIRCUIT RICARDO TORMO	CUMBRES MAYORES	EL TAMUJOSO	FERRERIAS	GALLUR
CARIÑENA	CECEDA	CISNEROS	CURTIS	ELS GUIAMETS	FERRERUELA	GAMA
CARRASCOSA DE HENARES	CELLA	CISTIerna	DAIMIEL	ELVIÑA-UNIVERSIDADE	FERRERUELA DE TABARA	GARROVILLA-LAS VEGAS
CARRION DE LOS CESPEDES	CELORIO	CIUDAD RODRIGO	DON BENITO	EMBIID DE JALON	FILGUEIRA	GAUCIN
CARTAMA	CELRA	COCENTAINA	DOSANTE CIDAD	ENCINACORBA	FIÑANA	GENOVES
CARTAVIO	CERCEDA-MEIRAMA	COLERA	DUEÑAS	ENTRAMBARRIAS	FLIX	GERGAL
CASAS DE MILLAN	CERDIDO	COLLOTO	DUESAIGÜES-L'ARGENTERA	EPILA	FOLGUEIRO	GIBAJA
CASATEJADA	CEREZAL DE LA GUZPEÑA	COLOBRES	EL BARCENAL	ERUSTES	FONCIELLO	GIBRALEON
CASSETAS	CERVERA	CORCOS-AGUILAREJO	EL BURGO RANERO	ESCACENA	FORNELLS DE LA SELVA	GILET
CASPE	CESANTES	CORTES DE LA FRONTERA	EL CARPIO	ESPASANTE	FOZ	GOLMES
CASTIELLO-PUEBLO	CESURAS	CORTES DE NAVARRA	EL CARRION	ESPELUY	FREGENAL DE LA SIERRA	GOMECELLO
CASTILLEJO DEL ROMERAL	CETINA	COVAS	EL CHORRO-CAMINITO DEL REY	ESPINOSA DE HENARES	FRESNO EL VIEJO	GRADO
CASTILLEJO-AÑOVER	CHESTE	COVAS DE VIVEIRO	EL COBUJON	ESPINOSA DE LOS MONTEROS	FRIEIRA	GRAJAL
CASTREJON DE LA PEÑA	CHILCHES	CRESPOS	EL ESPINAR	ESPINOSA DE VILLAGONZALO	FROMISTA	GRAÑEN
CASTROPOL	CHILLARON	CREVILLENTE	EL HIGUERON	ESTEIRO	FUENTE DEL ARCO	GRIJOTA
CASTUERA	CHIVA	CUBILLAS DE SANTA MARTA	EL PEDROSO DE LA ARMUÑA	ETXARRI-ARANATZ	FUENTE SANTA DE NAVA	GRISEN

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 5 (continuación)

GUADALCANAL	HUETE	LA ERCINA	LALIN	LLAMES	MAGAZ	MINAYA
GUADALMEZ-LOS PEDROCHES	HUMANES DE MOHERNANDO	LA ESPINA	LAMAS	LLANES	MALIAÑO	MIÑO
GUADIANA	INFIESTO	LA FLORESTA	L'AMPOLLA-PERELLO-DELTEBRE	LLANO	MANZANARES	MIRABEL
GUADIX	INFIESTO-APEADERO	LA GINETA	L'ARBOÇ	LLERENA	MANZANOS	MIRAFLORES
GUALBA	IRAUREGI	LA GRANJA	LAS CABEZAS DE SAN JUAN	LLOVIO	MARÇA-FALSET	MOECHE
GUARDO	IZNALLOZ	LA LLAMA DE LA GUZPEÑA	LAS CAMPAS	LOIBA	MARCHENA	MOLLERUSSA
GUARDO-APEADERO	JABUGO-GALAROZA	LA MAGDALENA	LAS CAMPAS DE CASTROPOL	LONGARES	MARCILLA DE NAVARRA	MONREAL DE ARIZA
GUAREÑA	JACA	LA PALMA DEL CONDADO	LAS CUEVAS	LORIGUILLA-REVA	MARIA DE HUERVA	MONREAL DEL CAMPO
GUDILLOS	JADRAQUE	LA PLANA-PICAMOIXONS	LAS MAZAS	LOS ANGELES DE SAN RAFAEL	MARRON	MONTABERNER
GÜEÑES	JERICA-VIVER	LA POBLA DEL DUC	LAS MELLIZAS	LOS BARRIOS	MARZAN	MONTBLANC
GUILLAREI	JIMENA DE LA FRONTERA	LA POLA DE GORDON	LAS NAVAS DEL MARQUES	LOS CABOS	MATALLANA	MONTEARAGON
GUIMORCONDO	JIMERA DE LIBAR	LA PUEBLA DE ARGANZON	LAS ROZAS DE VALDEARROYO	LOS CARABEOS	MATAPORQUERA	MONTEFURADO
GUITIRIZ	JODAR-UBEDA	LA PUEBLA DE HIJAR	LECHAGO	LOS CORRALES DE BUELNA	MATAPOZUELOS	MONTES CLAROS
HARO	JUNEDA	LA RIBA	LEGAZPI	LOS CORROS	MATILLAS	MONTIJO
HELLIN	KARRANTZA	LA ROBLA	LES BORGES BLANQUES	LOS MILANOS	MAVE	MONTIJO-EL MOLINO
HERAS	LA ALAMEDILLA	LA RODA DE ALBACETE	LES BORGES DEL CAMP	LOS SANTOS DE MAIMONA	MEDAL	MONZON DE CAMPOS
HERRADON-LA CAÑADA	LA ARGAÑOSA-LAVAPIES	LA SELVA DEL CAMP	L'ESPLUGA DE FRANCOLI	LOZA	MEDINACELI	MONZON-RIO CINCA
HERRERA DEL PISUERGA	LA ASUNCION UNIVERSIDAD	LA VECILLA	LIERES	LUARCA	MENGIBAR-ARTICHUELA	MORA DE RUBIELOS
HOSTALRIC	LA CANTABRICA	LA ZAIDA-SASTAGO	LIMPIAS	LUCENI	MERCADILLO-VILLASANA	MORA LA NOVA
HOZ DE ANERO	LA CARIDAD	LABACENGOS	LINAREJOS-PEDROSO	MAÇANET-MASSANES	MERES	MORATA DE JALON
HUERCAL-VIATOR	LA CARRERA DE SIERO	LAGO	LINARES-CONGOSTINAS	MADEIRO	MIMETIZ	MOREDA

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 5 (continuación)

MORES	NOVELLANA	OS CASTROS	PEDROSO	POLA DE SIERO	PUENTE SAN MIGUEL	RIBADESELLA
MORISCOS	NUEVA	OS PEARES	PEDROSO DE NARON	POLICLINICO	PUERTO ESCANDON	RIBAFORADA
MOSENDE	NUEVA MONTAÑA	OSEBE	PENDUELES	PONTE MERA	PUIGVERD DE LLEIDA-ARTESA DE LLEIDA	RIBA-ROJA D'EBRE
MUROS DE NALON	NULLES-BRAFIM	OSORNO	PEÑAFLORES	PONTECESURES	PURROY	RICLA-LA ALMUNIA
NANCLARES-LANGRAIZ	O ALTO DO CASTIÑEIRO	OTERO-HERREROS	PEÑAFLORES DE GRADO	PONTEDEUME	QUERO	RIELLS I VIABREA-BREDA
NARROS DEL CASTILLO	O BARCO DE VALDEORRAS	OTUR	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	PONTEVEDRA-UNIVERSIDAD	QUINTANA DE LOS PRADOS	RIGLOS
NAVA	O BARQUEIRO	OZA DOS RIOS	PERBES	POO	QUINTANA DEL PUENTE	RIGLOS-CONCILIO
NAVA DEL REY	O BURGO-SANTIAGO	OZANES	PERLIO	PORQUEROS	QUINTANA REDONDA	RINCON DE SOTO
NAVAJAS	O IRIXO	PADRON	PESUES	PORTELA	QUINTANA-RANEROS	RINLO
NAVALMORAL DE LA MATA	O PONTO	PADRON BARBANZA	PINTUELES	POSADA	QUINTANILLA DE LAS TORRES	RIUDECANYES-BOTARELL
NAVALPERAL	O PORRIÑO	PALANQUINOS	PIÑA	POSADAS	QUINTO	RIUDELLOTS
NAVARRETE	O VICEDO	PALMA DEL RIO	PIÑEIRAS	POUSA-CRECENTE	RABADE	ROBREDO AHEDO
NAVAS DE RIOFRIO-LA LOSA	OCAÑA	PANCORBO	PIÑERA-VILLAORIL	POZALDEZ	RAJADELL	RODA DE BARA
NAVIA	OLITE/ERRIBERRI	PARACUELLOS-SABIÑAN	PIÑO I	PRADELL	REDONDELA-AV	RODA DE MAR
NEDA	ONTIGOLA	PAREDES DE NAVA	PITIEGUA	PRADO DE LA GUZPEÑA	REDONDELA-PICOTA	ROIZ
NIEBLA-PUERTA DEL BUEY	ONTINYENT	PARGA	PIZARRA	PRAVIA	REDONDO	RUBIELOS DE MORA
NISTAL	ORDES	PARQUE PRINCIPADO	PLASENCIA	PUEBLA DE SANABRIA	REINANTE	RUEDA DE JALON-LUMPIAQUE
NOBLEJAS	OREJO	PEDRELO-CELTIGOS	PLASENCIA DE JALON	PUEBLA DE VALVERDE	REINOSA	
NOIS	OROPESA DE TOLEDO	PEDRERA	PLASENCIA DEL MONTE	PUENTE AGÜERO	REQUENA	
NONASPE	ORTIGOSA DEL MONTE	PEDROLA	POBRA DE BROLLON	PUENTE ALMUHEY	RIBADAVIA	
NOVELDA-ASPE	ORTIGUEIRA	PEDROSA	POLA DE LENA	PUENTE DE LOS FIERROS	RIBADEO	

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 5 (continuación)

SABIÑAN	SAN PABLO	SANTA EULALIA DEL CAMPO	SEGUERS-SANT PERE SALLAVINERA	TARDIENTA	TUI	VALLADOLID UNIVERSIDAD
SABIÑANIGO	SAN PEDRO DEL ARROYO	SANTA ICIA	SELA	TARREGA	UDALLA	VALLE DE LAS CASAS
SAHAGUN	SAN PEDRO DO SIL	SANTA LUCIA	SENRA	TEIXEIRO	UHARTE-ARAKIL	VALLOBIN
SALILLAS DE JALON	SAN PEDRO NORA	SANTA MARIA DE GRADO	SETENIL	TEMBLEQUE	UJO	VALLS
SALINAS DE PISUERGA	SAN RAFAEL	SANTA MARIA DE HUERTA	SIGÜENZA	TERRER	ULLDECONA-ALCANAR-LA SENIA	VEGA DE ANZO
SALOMO	SAN ROMAN	SANTA MARIA DE MERA	SOBRADELO	TOCINA	UNGO NAVA	VEGADEO PUEBLO
SALVATERRA	SAN ROQUE DEL ACEBAL	SANTA MARIA Y LA PEÑA	SOCUELLAMOS	TOL	UNQUERA	VEGA-MAGAZ
SAMPER	SAN ROQUE-LA LINEA	SANTA MARINA	SODUPE	TORAL DE LOS VADOS	UTEBO	VEGUELLINA
SAN ANTONIO DE REQUENA	SAN SADURNIÑO	SANTAS MARTAS	SONCILLO	TORAÑO	UTIEL	VENTA DE BAÑOS
SAN CIBRAO	SAN SALVADOR	SANTIANES	SONEJA	TORO	UXES	VIANA
SAN CLAUDIO	SAN VICENTE DE ALCANTARA	SANTIBAÑEZ DE LA PEÑA	SORRIBA	TORRALBA	VADO-CERVERA	VIDIAGO
SAN CLODIO	SAN VICENTE DE LA BARQUERA	SANTO ESTEVO DO SIL	SOTO DE DUEÑAS	TORRE DEL BIERZO	VAL DE PILAS	VILABELLA
SAN CLODIO-QUIROGA	SAN XOAN	SARIÑENA	SOTO DE LUIÑA	TORREBLANCA	VALCUENDE	VILAJUIGA
SAN COSME	SANDICHE	SARRACIN DE ALISTE	SOTO UDRION	TORRELAVEGA	VALDECILLA	VILAMARTIN DE VALDEORRAS
SAN CRISTOBAL	SANT GABRIEL	SARRIA	SOTOSCUEVA	TORRELLANO	VALDELAMUSA	VILAVEDELLE
SAN FELIZ	SANT GUIM DE FREIXENET	SARRION	TABLADA	TORRE-PACHECO	VALDEPEÑAS	VILAVERD
SAN ISIDRO-ALBATERA-CATRAL	SANT JORDI DESVALLS	SAX	TABLIZO	TORRIJO DEL CAMPO	VALDESTILLAS	VILCHES
SAN JUAN DEL PUERTO	SANT MARTI SESGUEIOLES	SEBARES	TAFALLA	TRASLAVIÑA	VALDETORRES	
SAN MARTIN DE LUIÑA	SANT MIQUEL DE FLUVIA	SEDES	TAPIA	TRECEÑO	VALDREDO	
SAN MIGUEL DE LAS DUEÑAS	SANTA CRUZ DE LA ZARZA	SEGORBE-ARRABAL	TARANCON	TRETO	VALENCIA DE ALCANTARA	
SAN MORALES	SANTA CRUZ DE MUDELA	SEGORBE-CIUDAD	TARDELCUENDE	TRUBIA	VALENCIA SANT ISIDRE	

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)

CATEGORÍA 5 (continuación)

VILLA DEL RIO	VILLAFRANCA DE NAVARRA	VILLANUEVA DE GALLEGO	VILLARREAL DE HUERVA	VILLVERDE TARILONTE	XIRIVELLA-ALQUERIES	ZAFRA
VILLABANTE	VILLAFRANCA DEL CAMPO	VILLANUEVA DE LA SERENA	VILLARROBLEDO	VILLORA	XOVE	ZAFRA FERIA
VILLADA	VILLAHERMOSA	VILLANUEVA DEL RIO-MINAS	VILLARRUBIA DE CORDOBA	VIMBODI I POBLET	XOVE-POBO	ZALLA
VILLADEMAR	VILLAHORMES	VILLAPEDRE	VILLARRUBIA DE SANTIAGO	VINAIXA	XUANCES	ZARAGOZA PORTILLO
VILLADEPALOS	VILLAMANIN	VILLAQUIRAN	VILLASEQUILLA	VIRXE DO MAR	XUVIA	ZARAMILLO
VILLADOZ	VILLAMAYOR	VILLAR DE GALLIMAZO	VILLVERDE DE PONTONES	VIVEIRO	YEMEDA-CARDENETE	ZORROTZA-ZORROZGOITI
VILLAFRANCA DE LOS BARROS	VILLANUA-LETRANZ	VILLARRASA	VILLVERDE DE TRUCIOS	VIVEIRO-APEADERO	YUNQUERA DE HENARES	



ADIF_DECLARACIÓN SOBRE LA RED_2021_V.0 (ED. 10/03/2021)

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 6

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

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 6 (continuación)

GALINDO	HUMANES	LA GARENA	LA UNION VIEJA	LES FRANQUESES DEL VALLES	LOS NIETOS-VIEJOS	MECO
GALLARTA	IBARRA	LA GARRIGA	LA VALCUEVA	LES FRANQUESES-GRANOLLERS NORD	LOS PRADOS	MEDIA LEGUA
GANZO	IKAZTEGIETA	LA GRANADA	LAGUNA	LES VALLS	LUGO DE LLANERA	MENDEZ ALVARO
GARRAF	INTXAURRONDO	LA HERRERA	L'ALCUDIA	LEVINCO	LUGONES	MENDEZ ALVARO
GARRAFE	IÑARRATXU	LA HOYA	LAMBARRI	LIBRILLA	LUIAONDO	MIERES VASCO
GELIDA	ITSASONDO	LA IBERIA	LANTUENO-SANTIURDE	LIERGANES	LUTXANA-BARAKALDO	MIRASIERRA - PACO DE LUCÍA
GETAFE-CENTRO	JARAVIA	LA LLAGOSTA	LAS AGUILAS	LLANO DEL BEAL	MADRID-PRINCIPE PIO	MIRIBILLA
GETAFE-INDUSTRIAL	JARDINES DE HERCULES	LA LLOSA	LAS ALETAS	LLARANES	MADRID-RECOLETOS	MOGRO
GETAFE-SECTOR 3	KASTREXANA	LA LOSILLA	LAS CALDAS DE BESAYA	LLINARS DEL VALLES	MAJADAHONDA	MOIXENT
GOLBARDO	LA CALZADA	LA MATA DE LA RIBA	LAS FRAGUAS	LOIOLA	MALAGA-CENTRO ALAMEDA	MOLINS DE REI
GORNAZO	LA CAVADA	LA MOLINA	LAS MARGARITAS	LOMBERA	MALGRAT DE MAR	MOLLEDO-PORTOLIN
GRANOLLERS-CANOVELLES	LA COBERTORIA	LA PEÑA DE BILBAO	LAS MATAS	LORCA-SAN DIEGO	MANLLEU	MOLLET-SANT FOST
GUADAJOZ	LA COLINA	LA PEREDA-RIOSIA	LAS RETAMAS	LOS ALAMOS	MANZANEDA	MOLLET-SANTA ROSA
GUADALHORCE	LA DEVESA	LA POBLA LLARGA	LAS ROZAS	LOS BOLICHES	MAR	MONCOFAR
GUARNIZO	LA ESPERANZA	LA QUADRA	LAS SEGADAS	LOS CAMPOS	MARTORELL	MONTCADA I REIXAC
GUDIN LAMINACION	LA FARGA DE BEBIE	LA RAYA	LAS ZORRERAS-NAVALQUEJIGO	LOS COTOS	MARTUTENE	MONTCADA-RIPOLLET
HERNANI	LA FELGUERA	LA RINCONADA	LAVERN-SUBIRATS	LOS MOLINOS-GUADARRAMA	MASSALFASSAR	MONTEANA
HERNANI-CENTRO	LA FELGUERA-VEGA	LA ROCICA	LAVIANA	LOS NEGRALES	MASSANASSA	MONTEMAR ALTO
HERRERA	LA FLORIDA	LA SERNA-FUENLABRADA	LEGORRETA	LOS NIETOS	MATARO	MONTESA
HOSPITAL	LA FRECHA	LA UNION	L'ENOVA-MANUEL	LOS NIETOS-PESCADERIA	MATUECA	MONTGAT

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 6 (continuación)

MONTGAT-NORD	ORTUELLA	PINEDA DE MAR	PUTXETA	SAN CRISTOBAL DE LOS ANGELES	SANT JOAN DESPI	SANTURTZI
MONTMELO	OTERO	PINTO	RAICES	SAN CRISTOBAL INDUSTRIAL	SANT MARTI DE CENTELLES	SERIN
MOREDA DE ALLER	OYANCO	PINZALES	RAMON Y CAJAL	SAN ESTEBAN	SANT MIQUEL DE GONTERES	SESTAO
MORTERA	PADRE PIO-PALMETE	PIÑERES	REGUERAL	SAN FERNANDO DE HENARES	SANT POL DE MAR	SIERRA MINERA
MOSTOLES	PALACIO DE CONGRESOS	PIRAMIDES	REQUEJADA	SAN FERNANDO-CENTRO	SANT QUIRZE DE BESORA-MONTESQUIU	SIERRAPANDO
MOSTOLES-EL SOTO	PALAUTORDERA	PITIS	RIBERAS	SAN JERONIMO	SANT SADURNI D'ANOIA	SIETE AGUAS
MURIEDAS-BAHIA	PALAZUELO	PLANOLES	RIBES DE FRESER	SAN JOSE DE VALDERAS	SANT VICENT CENTRE	SOL
MUSKIZ	PARBAYON	PLATJA DE CASTELLDEFELS	RIO EBRO	SAN JUAN DE NIEVA	SANTA AGUEDA	SOLARES
NAREDO	PARDAVE	PLATJA I GRAU DE GANDIA	RIPOLL	SAN MAMES	SANTA ANA-SOTO	SOLLANA
NOREÑA	PARETS DEL VALLES	PLAZA MAYOR	ROBLEDO DE CHAVELA	SAN MARTIN	SANTA CRUZ	SOTIELLO
NUBLEDO	PARLA	PORTUGALETE	ROBLES	SAN PEDRO DE RUDAGÜERA	SANTA CRUZ DE IGUÑA	SOTO DE REY
NUEVA MONTAÑA	PARQUE POLVORANCA	POZUELO	ROCA-CUPER	SAN RANON	SANTA CRUZ DE LLODIO	SOTO DEL BARCO
OCATA	PEDRUN	PREMIA DE MAR	RUBI	SAN SEVERIANO	SANTA EUGENIA	SOTO DEL HENARES
OLABEAGA	PEÑA RUBIA	PUENTE ALCOZER	SAGRADA FAMILIA	SAN VICENTE	SANTA EULALIA DE MANZANEDA	SOTRONDIO
OLLARGAN	PEÑAULLAN	PUENTE BURACOS	SALBIO	SAN YAGO	SANTA ISABEL DE QUIJAS	SUECA
OLLONIEGO	PEÑOTA	PUERTO DE NAVACERRADA	SALINAS	SANLUCAR LA MAYOR	SANTA MARIA DE LA ALAMEDA-PEGUERINOS	TAVERNES DE LA VALLDIGNA
ONTORIA	PERLORA	PUERTO LUMBRERAS	SALTERAS	SANT ADRIA DE BESOS	SANTA PERPETUA DE MOGODA	TOLOSA-CENTRO
ORCASITAS	PESQUERA	PUIGCERDA	SAMA	SANT ANDREU DE LLAVANERES	SANTA SUSANNA	TORDERA
ORDUÑA	PIEDRAS BLANCAS	PUJAYO	SAMA-LOS LLERONES	SANT CUGAT DEL VALLES	SANTIAGO DEL MONTE	TORELLO
ORMAIZTEGUI	PINAR DE LAS ROZAS	PULPI	SAN ANTONIO	SANT FELIU DE LLOBREGAT	SANTULLANO	

TABLA 3 CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2021)
CATEGORÍA 6 (continuación)

TORREBLANCA	UGAO-MIRABALLES	VALDELASFUENTES	VERIÑA	VILLAGREGRE	XIRIVELLA-L'ALTER
TORREJON DE ARDOZ	UJO TARUELO	VALDEMORO	VIC	VILLALLANA	XIVARES
TORRELODONES	UNIVERSIDAD DE ALICANTE	VALDEPIELAGO	VICALVARO	VILLANUEVA DEL ARISCAL Y OLIVARES	XIXUN
TORREMOLINOS	UNIVERSIDAD DE CADIZ	VALDERILLA	VICTORIA KENT	VILLAGUILAMBRE	YUGUEROS
TORREMUELLE	UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE COMILLAS	VALDESOTO	VIERNOLES	VILLASINTA	ZABALBURU
TOSES	UNIVERSIDAD-CANTOBLANCO	VALENCINA-SANTIPONCE	VILADECAVALLS	VILLAVERDE ALTO	ZANZABORNIN
TRAPAGA	URIOSTE	VALLADA	VILAFRANCA DEL PENEDES	VIOÑO	ZARZALEJO
TRASONA	URNIETA	VALLE DE TRAPAGA/ TRAPAGARAN	VILASSAR DE MAR	VIRGEN DE LA PEÑA	ZARZAQUEMADA
TREMAÑES-CARREÑO	URTX-ALP	VALLECAS	VILLA ROMANA	VISTA ALEGRE	ZORROTZA
TREMAÑES-LANGREO	VACARISSES	VEGARROZADAS	VILLABONA DE ASTURIAS	XERACO	ZURITA
TRES CANTOS	VACARISSES-TORREBLANCA	VENTA MINA-SIETE AGUAS	VILLABONA TABLADIELLO		
TUDELA-VEGUIN	VALDEBEBAS	VENTAS DE IRUN			
TUILLA	VALDELAGRANA				

TABLA 4 PRESTACIONES MÍNIMAS POR LA UTILIZACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

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

A continuación, se incluye la matriz de servicios por categoría de estación, esta matriz refiere una prestación de servicios comunes a todas las estaciones de una misma categoría. Ciertas estaciones de una categoría pueden tener servicios de categoría superior.

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Protección civil	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	Medios de protección conforme a normativa. Medidas de seguridad	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	
Accesibilidad	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	
Iluminación	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En andenes, en áreas públicas abiertas	En accesos, en andenes, en áreas públicas abiertas	En horario comercial de apertura de la estación.
Señalización	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De identificación de andenes	De orientación, de identificación servicios y áreas	Incluye además identificación de la estación en todas las categorías.
Mobiliario para clientes	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	-	Bancos, papeleras	
Información sobre horarios de trenes	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Protección contra inclemencias climatológicas	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Marquesina o refugio	-	Marquesina o refugio	
Cronometría	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes	-	En andenes	
Información sobre trenes en circulación	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Información sobre la estación	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía, puntos interactivos	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	-	App "Adif en tu móvil", vitrinas	

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Atención a clientes	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	
Aseos	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	-	-	-	Los aseos públicos gratuitos en zona restringida de acceso a viajeros pueden coexistir con aseos de pago en zonas públicas de libre acceso.
Áreas de espera	Espacio acondicionado en vestíbulo y/o sala de embarque	Espacio acondicionado en vestíbulo	Espacio acondicionado en vestíbulo	-	-	-	Sala de embarque incluye control de accesos, mobiliario y equipos de información para mejora de confort.
Climatización	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	-	-	-	-	Niveles de consigna conforme a normativa de eficiencia energética.
Medios de transporte vertical	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	-	-	-	-	Alcanza exclusivamente a estaciones con diferentes niveles de altura.
Intermodalidad	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	-	-	En categorías 1 y 2 se dispone de aparcamiento de pago. En estaciones intermodales incluye áreas de intercambio con otros modos de transporte
Otros equipamientos	Carros portaequipajes	-	-	-	-	-	

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

Tabla 5 Tipos de Tren a efectos de Canon Estaciones de Viajeros (Modalidad A. 1)	
Tipo	CARACTERÍSTICAS
Larga distancia	Trenes con trayecto origen-destino superior o igual a 300 kilómetros. Se incluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia con recorrido inferior a 300 kilómetros.
Interurbanos	Trenes con trayecto origen-destino inferiores a 300 kilómetros que al menos parte de su recorrido discurre fuera de un núcleo de cercanías. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
Urbanos o suburbanos	Trenes cuyo recorrido discurre íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.



Tabla 6 Tráfico de Referencia 2021 (en vigor desde 01/01/2021)							
		Longitud (km)	Tipos de servicio				
			VL1	VL2	VL3	VCM	M
Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo- Medina- Zamora- Galicia							
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	N/A	109.248	49.719	352.628	N/A
	Subtotal	84,1	0	109.248	49.719	352.628	0

Tabla 7 Tráfico de Objetivo 2021 (en vigor desde 01/01/2021)

			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	120.173	54.691	387.891	0
	Subtotal	84,1	0	120.173	54.691	387.891	0

El tráfico objetivo se ha establecido para cada combinación de línea y tipo de servicio especificada en la tabla 6 de tráfico de referencia aplicando a estos valores un incremento del +10%

Tabla 8 Bonificación de Objetivo 2021 (en vigor desde 01/01/2021)

			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.

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.

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

SERVICIOS BÁSICOS	ÁMBITO GENERAL
	DESCRIPCIÓN
SB-1	Adjudicación de capacidad en las instalaciones que componen las Estaciones de Transporte de Viajeros y las Terminales de Transporte de Mercancías: Vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones; vías de apartado, de formación, maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible, y por utilización de puntos de carga para mercancías, comprendidas en los cánones C1, C2, D y E, respectivamente. (Las condiciones de adjudicación de capacidad y de acceso se encuentran disponibles en el capítulo 7 de esta Declaración sobre la Red

SB-2	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	PRECIOS AÑO 2021
Coste del Producto	Metro cúbico m ³ suministrado	Coste Real €/m ³
Precios del servicio de suministro	Metro cúbico m ³ suministrado	61,5375 €/m ³

SB-3	MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL	UNIDAD DE FACTURACIÓN	PRECIOS AÑO 2021
REDUCIDO	UTI, entre 0 y 2 días de tránsito	UTI	26,00 €/UTI
MÁXIMO	UTI, hasta 7 días de tránsito	UTI	39,95 €/UTI
MANIPULACIÓN ADICIONAL	Exceso sobre los 7 días de tránsito	UTI	26,00 €/UTI €
EXCESOS TRÁNSITO DE	Exceso sobre los 7 días de tránsito	UTI/DÍA	6,00 €/UTI-DÍA



SB-4 MANIOBRAS Y OPERACIONES SOBRE EL TREN

(*) La oferta comercial específica de Adif, en relación con este servicio se encuentra recogida en el Catálogo del Servicio Básico de Maniobras y Operaciones del tren, se encuentra disponible en la página Web de Adif

http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/doc/Catalogo_Maniobras_2021_def.pdf

SERVICIOS BÁSICOS ÁMBITO ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

DESCRIPCIÓN

SB-5

Acceso a los edificios y andenes en las Estaciones de Transporte de Viajeros, para su utilización por parte de los viajeros.

Utilización por parte de los viajeros de las instalaciones comunes de las estaciones, accesos, vestíbulos, áreas de espera, etc., así como los servicios de información, seguridad, confort, mantenimiento, limpieza, etc. comprendidas en el canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A). En este mismo capítulo se encuentran disponibles los precios (cánones) por utilización de las estaciones de viajeros, en función de la categoría de la estación, y la matriz de prestaciones mínimas por categoría de la estación. Tabla 4.

SB-6 SERVICIO DE INFORMACIÓN SOBRE VIAJES

UNIDAD DE FACTURACIÓN

- * Soportes impresos: €/ soporte - mes
- * Soportes digitales: €/ soporte emisión - mes (por anuncio, independientemente del nº de veces que se emita)

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
3,73	3,73	3,73	3,73	---

En contrataciones para periodos inferiores a un mes el cálculo se realizará de la siguiente manera:
coste del período mensual incrementado en un 50% dividiendo el resultado por 30 y multiplicándolo por el número de días de utilización.

SB-7
SERVICIO DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO

UNIDAD DE FACTURACIÓN * €/ -m² -mes

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1

19,99

CATEGORÍA 2

16,79

CATEGORÍA 3

12,98

CATEGORÍA 4

10,05

CATEGORÍA 5

5,66

No incluye los gastos por consumos, suministros, servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F.

SB-8
SERVICIO DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN A TRAVÉS DE MÁQUINAS DE AUTOSERVICIO

UNIDAD DE FACTURACIÓN * €/ máquina -mes- (para una superficie estándar)

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1

210,00

CATEGORÍA 2

151,00

CATEGORÍA 3

105,00

CATEGORÍA 4

75,00

CATEGORÍA 5

54,00

Las unidades con una ocupación mayor al estándar se facturarán como 2 unidades.

El consumo eléctrico está incluido en el precio.

No incluye los gastos por servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso de la máquina, que serán por cuenta de la E.F.

SB-9

SERVICIO DE ATENCIÓN AL PERSONAL DE A BORDO

UNIDAD DE FACTURACIÓN DE * €/ -m² -mes

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1

CATEGORÍA 2

CATEGORÍA 3

CATEGORÍA 4

CATEGORÍA 5

11,81

9,93

7,67

5,94

Para períodos inferiores a un año, el precio se incrementará en un 25%.

No incluye los gastos por consumos, suministros, servicios o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F.

SB-10

SERVICIO DE ATENCIÓN A PMR EN ESTACIONES DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

Estaciones con Servicio Permanente €/Viajero Equivalente *Tarifa año 2021- 0,2414 €/Viajero Equivalente*

Estaciones con Servicio Puntual €/Asistencia *Tarifa año 2021 49,82 €/Asistencia*

Equivalencia de Viajeros

Tipología de Viajero

Viajeros Equivalentes

NACIONAL / INTERNACIONAL

1,00000

INTERURBANO

0,39093

URBANO

0,00029

Dadas las circunstancias sanitarias actuales y su posible afección a la demanda prevista en términos de volumen de viajeros subidos y bajados en las estaciones en las que el servicio se presta, unido a la necesidad, en su caso, de adecuación de los recursos puestos a disposición del servicio en función de la misma, al final de cada semestre se llevará a cabo la regularización de los importes facturados en base a los precios reales que resulten para el periodo regularizado, en función del número de viajeros reales y de los costes incurridos por ADIF y ADIF AV con las empresas proveedoras del servicio, mediante la emisión de factura adicional o nota de abono, según resulte

Las fichas descriptivas de los servicios básicos, 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 y condiciones de acceso, 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.

Los Precios para el año 2021 contenidos en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Básicos 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 2021 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2021, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan.

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 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, Adif oferta a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos la prestación de los siguientes servicios:

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 y se encuentra disponible en la Declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad.

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 Gálipos 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 2021
	Estudios realizados por Adif asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte.	POR ESTUDIO	93 € / h /agente
PLAN DE MARCHA			
	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	320 €/100 Km. y 3,2 €/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 2021 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 2021 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2021, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan.

Medida Embarcada de Energía

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

La regulación más reciente ha sido publicada en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión de 13 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (UE) nº 1301/2014 y el Reglamento (UE) nº 1302/2014 en lo que respecta a las disposiciones relativas al sistema de medición de energía y al sistema de captación de datos. Esta regulación requiere:

- El protocolo de comunicación entre los EMS y DCS será el definido en la norma EN 50463 4:2017.
- Todos los Estados Miembros dispondrán de un DCS capaz de recibir los datos conforme al protocolo anterior el 1 de enero de 2022.
- Todos los Estados Miembros dispondrán de un sistema de liquidación el 4 de julio de 2020.

La Norma EN50463-4:2017 ha sido traspuesta a norma Adif en la NAT 760 “Comunicación de medida embarcada de energía” publicada en enero de 2020. Dicha norma establece las partes optativas de la EN50463-4:2017 que serán de aplicación en la RFIG.

A partir de la fecha del 1/01/2022 se establece el protocolo EN50463-4:2017 como el único protocolo de comunicación EMS-DCS aceptado en la RFIG de ADIF-Alta Velocidad.

Esta norma se encuentra incluida en el catálogo de Normativa Técnica de Adif; disponible en la página web de Adif:

<http://descargas.adif.es/ade/u18/GCN/NormativaTecnica.nsf/v0/8E45B162345831BCC12584FF003F934D?OpenDocument&tDoc=F>

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, 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.

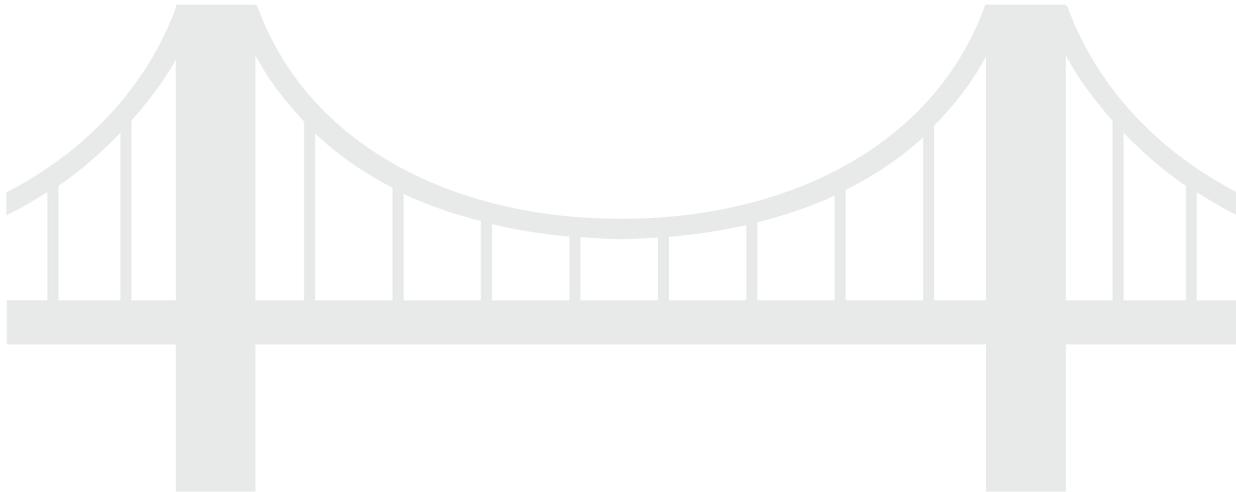
La prestación de servicios auxiliares se efectuará en régimen de Derecho privado.

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 transporte 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.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá prestar, en las Terminales de Transporte de Mercancías y en las Estaciones de Transporte de Viajeros, los siguientes servicios auxiliares:

SERVICIOS AUXILIARES	ÁMBITO ESTACIONES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
CONDICIONES ECONÓMICAS	<p data-bbox="383 646 2119 694">SX-3 PRESTACIONES DE SERVICIO FUERA DEL HORARIO</p> <p data-bbox="383 710 2119 774">El importe por prestaciones de servicio fuera de horario se establecerá según los recursos necesarios para atender el servicio demandado pudiéndose definir en base a los siguientes conceptos:</p> <ul data-bbox="383 790 2119 935" style="list-style-type: none"> • Recargo de aplicación sobre el precio en las UTI manipuladas (en €/UTI) • Recargo de aplicación sobre el tren recibido o expedido (en €/tren) • Mínimo de UTI a facturar por el servicio de prolongación de jornada (en UTI).





SERVICIOS AUXILIARES	ÁMBITO ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS
SX-4	Servicio de información y atención puntual
SX-5	Servicio de almacenamiento de equipamientos móviles en andenes
SX-6	Servicio de control de acceso a andenes
SX-7	Servicio de atención de última hora
SX-8	Servicio de vestuario no atendido para personal operativo
SX-9	Gestión Objetos perdidos
SX-10	Servicio de atención preferente a clientes en salas dedicadas
SX-11	Logística de carga y descarga de servicios a bordo
SX-12	Servicio de asistencia a PMR para la subida y bajada de trenes

SX-4

SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ATENCIÓN PUNTUAL

UNIDAD DE FACTURACIÓN

- * €/m² mes
- * €/m²-día
- * €/m² -hora (mínimo una hora)
- * €/m² -tren (una hora)

Se diferencian dos tramos de precios, en función de la superficie ocupada:

- * hasta 4m²
- * hasta 8m²

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1

CATEGORÍA 2

CATEGORÍA 3

CATEGORÍA 4

TRAMOS

746,25	537,75	477,75	298,50	HASTA 4M ² €/MES
1.243,75	896,25	796,25	497,50	HASTA 8M ² €/MES
233,19	168,04	149,29	93,28	HASTA 4M ² €/DÍA
388,65	280,06	248,81	155,46	HASTA 8M ² €/DÍA
6,35	4,57	4,06	2,54	HASTA 4M ² €/HORA
10,58	7,62	6,77	4,23	HASTA 8M ² €/HORA

El consumo eléctrico está incluido en el precio.

No se incluye el almacenaje de los mostradores en el caso de que fuera requerido por el cliente.

No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos instalados

SX-5

SERVICIO DE ALMACENAMIENTO EQUIPAMIENTOS MÓVILES EN ANDENES

UNIDAD DE FACTURACIÓN * €/ -m² -mes

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1

CATEGORÍA 2

CATEGORÍA 3

CATEGORÍA 4

CATEGORÍA 5

1,77

1,49

1,15

0,89

No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos almacenados.

SX-6

SERVICIO DE CONTROL DE ACCESO A ANDENES

UNIDAD DE FACTURACIÓN * €/ tren

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1

CATEGORÍA 2

CATEGORÍA 3

CATEGORÍA 4

CATEGORÍA 5

0,35

0,35

0,35

0,35

Si la E.F. precisara de más mostradores, se facturarán adicionalmente a los precios antes indicados.

El consumo eléctrico está incluido en el precio.

No se incluye el consumo de datos.

SX-7
SERVICIO DE ATENCIÓN DE ÚLTIMA HORA

UNIDAD DE FACTURACIÓN DE * €/ mostrador- mes

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1

20,00

CATEGORÍA 2

20,00

CATEGORÍA 3

20,00

CATEGORÍA 4

20,00

CATEGORÍA 5

El consumo eléctrico está incluido en el precio.

No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos instalados.

No se incluye el consumo de datos.

SX-8
SERVICIO DE VESTUARIO NO ATENDIDO PARA PERSONAL OPERATIVO

UNIDAD DE FACTURACIÓN DE * €/ taquilla-mes

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

El precio mensual por unidad de taquilla alquilada es el siguiente:

CATEGORÍA 1

15,00

CATEGORÍA 2

15,00

CATEGORÍA 3

15,00

CATEGORÍA 4

15,00

CATEGORÍA 5

SX-9 GESTIÓN DE OBJETOS PERDIDOS

UNIDAD DE FACTURACIÓN DE * €/ mes

PRECIOS (dependiendo de la categoría de la estación)

CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
550,00	300,00	175,00	125,00	-----

SX-10 SERVICIO DE ATENCIÓN PREFERENTE A CLIENTES EN SALAS DEDICADAS

UNIDAD DE FACTURACIÓN DE * €/ mes

PRECIOS

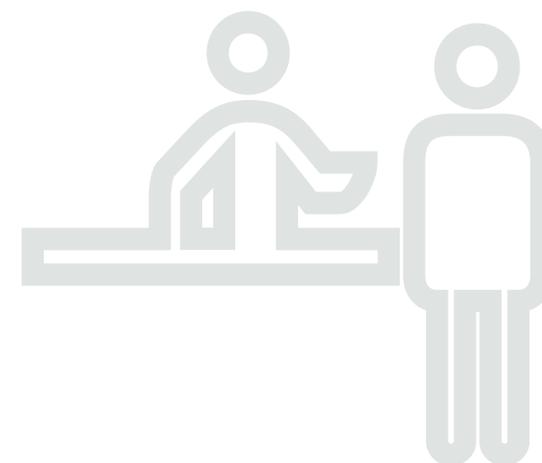
No se han definido precios para este servicio en estaciones de Adif

SX-11 LOGÍSTICA DE CARGA Y DESCARGA DE SERVICIOS A BORDO

UNIDAD DE FACTURACIÓN DE * Renta Fija Mensual: €/mes

PRECIOS

A CORUÑA	BILBAO ABANDO INDALECIO PRIETO	IRÚN
120,00	1.145,00	440,00



SX-12

SERVICIO DE ASISTENCIA A PMR PARA LA SUBIDA Y BAJADA DE TRENES

Estaciones con Servicio Permanente

€/Viajero Equivalente

Tarifa año 2021- 0,0356 €/Viajero Equivalente

Equivalencia de Viajeros

Tipología de Viajero	Viajeros Equivalentes
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000
INTERURBANO	0,39093
URBANO	0,00029

Dadas las circunstancias sanitarias actuales y su posible afección a la demanda prevista en términos de volumen de viajeros subidos y bajados en las estaciones en las que el servicio se presta, unido a la necesidad, en su caso, de adecuación de los recursos puestos a disposición del servicio en función de la misma, al final de cada semestre se llevará a cabo la regularización de los importes facturados en base a los precios reales que resulten para el periodo regularizado, en función del número de viajeros reales y de los costes incurridos por ADIF y ADIF AV con las empresas proveedoras del servicio, mediante la emisión de factura adicional o nota de abono, según resulte

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 y condiciones de acceso, 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.

Los Precios para el año 2021 contenidos en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Auxiliares 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 2021 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2021, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan.

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

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

Se establece una adición o penalización a los sujetos pasivos que, habiendo obtenido una adjudicación de capacidad para determinada instalación y periodo, cancelen dicha reserva con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado, quedando determinado de esta forma el importe de la penalización:

- a) Para aquellas instalaciones sin capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso puntual, por un día completo o por horas:
 - Las cancelaciones realizadas con una antelación mayor de 24 horas al uso de la instalación no tendrán penalización alguna.
 - Las cancelaciones realizadas con una antelación inferior a 24 horas al uso de la instalación abonarán el cien por cien del canon.
- b) Para aquellas instalaciones con capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso continuado o bien para un periodo de uso puntual por días completos, las cancelaciones deberán realizarse con una antelación mínima de 30 días naturales y:
 - Si no se ha utilizado el 50 por ciento del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50 por ciento del importe total del canon.
 - Si se ha utilizado más del 50 por ciento del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna

5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS

1.º Bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario

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

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.

1.ª Bonificaciones.

a) **Bonificación por concurrencia.** Cuando una instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios adjudicatarios secundarios, el importe del canon se calculará de la forma siguiente:

Para los adjudicatarios secundarios será el importe resultante de aplicar a la fórmula descrita anteriormente en este apartado un coeficiente de uso K puntual:

$$\text{Canon D} = (\text{Cbase} + \text{Cequipamiento}) \times T \times K$$

Para el adjudicatario principal, a partir del momento de la utilización de la vía en la instalación por un segundo adjudicatario, el importe del canon será el resultante de aplicar a la fórmula de cálculo anterior un coeficiente T igual a la diferencia entre el tiempo adjudicado inicialmente y el tiempo concedido al segundo o segundos adjudicatarios. El resto de parámetros se mantendrán según el cálculo inicial.

b) **Bonificación para apartado de material de larga duración.**

El administrador de infraestructuras ferroviarias, señalará aquellas vías especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario para larga duración, aplicándoles un descuento al canon de esta Modalidad D en los componentes base, y que se indica en el cuadro siguiente, según la categoría de la vía.

Vías de apartado	Descuento
Categoría I	0%
Categoría II	50%

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



ADIF_DECLARACIÓN SOBRE LA RED_2021_V.0 (ED 10/03/2021)

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:

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

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

$$Rc = RLL - Ip$$

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

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

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

$$Rc = Rn - Ip$$

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

INDICADOR COMPUTABLE PARA TRENES SUPRIMIDOS		
PRODUCTO	MINUTOS VALOR DE RETRASO	OBSERVACIONES
Larga Distancia AV	30'	
Media Distancia AV	30'	
Larga Distancia	40'	
Media Distancia	40'	
Cercanías	20'	
Mercancías	90'	No se considerarán los trenes suprimidos por las EF en origen, ni la modificación del destino planificado.



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

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

Evaluación del Programa de Incentivos

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

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

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

SISTEMA DE INCENTIVOS. Saldo Económico a 31/12/2020 (Cifras en euros)		
	Empresas Ferroviarias	Adif
Saldo	-126.451,81	126.451,81

SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE a 31/12/2020			
Empresa Ferroviaria	Bonus	Malus	Saldo
Empresa Ferroviaria 1	118,00	590,89	-472,89
Empresa Ferroviaria 2	3.134,18	17.440,68	-14.306,50
Empresa Ferroviaria 3	2.648,52	13.902,79	-11.254,28
Empresa Ferroviaria 4	3,00	130,00	-127,00
Empresa Ferroviaria 5	1.289,34	3.704,15	-2.414,81
Empresa Ferroviaria 6	712,50	577,50	135,00
Empresa Ferroviaria 7	17,73	1.864,10	-1.846,37
Empresa Ferroviaria 8	561,00	642,65	-81,65
Empresa Ferroviaria 9	25.983,38	56.542,36	-30.558,98
Empresa Ferroviaria 10	19.377,10	82.979,14	-63.602,04
Empresa Ferroviaria 11	7,00	396,00	-389,00
Empresa Ferroviaria 12	1.119,50	2.652,78	-1.533,28
TOTAL	54.971,25	181.423,04	-126.451,81
Administrador	Bonus	Malus	Saldo
Adif	172.181,97	45.730,16	126.451,81

Cifras expresadas en minutos

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

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS	ACUMULADO Año 2020			
	Trenes		Minutos	
	Total	%	Total	%
A.3 Errores en el procedimiento de las operaciones.	11,38	0,22%	548,33	0,24%
A.5 Personal.	1,00	0,02%	90,00	0,04%
A.6 Otras causas.	33,48	0,64%	2.858,04	1,26%
B.1 Instalaciones de señalización.	452,01	8,61%	10.108,28	4,45%
B.2 Instalaciones de señalización en pasos a nivel.	14,02	0,27%	143,35	0,06%
B.3 Instalaciones de telecomunicaciones.	1,28	0,02%	5,39	0,00%
B.4 Equipo de suministro de corriente.	191,48	3,65%	11.785,60	5,19%
B.5 Vía.	52,67	1,00%	3.063,46	1,35%
B.7 Personal.	5,37	0,10%	450,91	0,20%
C.1 Trabajos de construcción planificados.	308,77	5,88%	9.440,37	4,16%
C.2 Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción.	117,19	2,23%	5.875,60	2,59%
C.3 Restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas.	75,09	1,43%	932,22	0,41%
E.5 Preparación comercial del tren.	1,00	0,02%	90,00	0,04%
F.5 Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	5,66	0,11%	338,62	0,15%
ADIF	1.270,41		45.730,16	

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS	ACUMULADO Año 2020			
	Trenes		Minutos	
	Total	%	Total	%
E.1 Rebasamiento del tiempo de parada.	42,77	0,81%	414,05	0,18%
E.2 Solicitud de la empresa ferroviaria.	1.103,68	21,02%	46.834,11	20,62%
E.4 Irregularidades en la carga.	52,29	1,00%	4.492,81	1,98%
E.5 Preparación comercial del tren.	83,84	1,60%	6.121,90	2,70%
E.6 Personal.	20,76	0,40%	1.187,88	0,52%
F.1 Planificación/replanificación del registro.	31,97	0,61%	1.342,78	0,59%
F.2 Formación del tren por la empresa ferroviaria.	353,99	6,74%	11.545,41	5,08%
F.3 Problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros).	6,42	0,12%	164,31	0,07%
F.4 Problemas que afecten a los vagones (transporte de mercancías).	100,66	1,92%	9.422,40	4,15%
F.5 Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	1.925,22	36,66%	90.489,79	39,84%
F.6 Personal.	259,61	4,94%	9.407,61	4,14%
EMPRESA FERROVIARIA	3.981,21		181.423,04	
TOTAL GENERAL	5.251,62		227.153,20	

FASE 3.-FASE 3.-Durante 2020 se ha trabajado en los desarrollos necesarios para incorporar los trenes de cercanías al sistema de incentivos, estando prevista su finalización e implementación durante 2021.

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.

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

TASAS Y CÁNONES

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

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

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

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

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 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.





adif