

PROYECTO DE REGLAMENTO DE DETERMINACIÓN DE LOS CÁNONES FERROVIARIOS DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF).

I

Hasta la entrada en vigor de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, los cánones ferroviarios tenían la consideración de tasas, por lo que dada su naturaleza tributaria determinaba su establecimiento y modificación a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

A este respecto, la Comisión Europea, en su Carta de Emplazamiento de 17 de mayo de 2018 y en su Dictamen motivado de 10 de octubre de 2019, incluyó, entre los aspectos dudosos en la correcta transposición de las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, la determinación de los cánones mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en tanto que limita el referido principio de independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, haciendo imposible que éstos fijen o modifiquen durante el año la cuantía de los cánones por la puesta a disposición de las infraestructuras, impidiendo, en definitiva, la utilización de los cánones como instrumento de gestión para realizar un uso óptimo y eficaz de su red.

A fin de poner remedio a esta situación, la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha transformado de forma sustancial la determinación de los cánones ferroviarios, adaptando la regulación, de este modo, al principio de independencia de gestión de los administradores de infraestructura que dimana del artículo 4 de la citada Directiva 2012/34/UE, estableciendo que su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en su artículo 100, se aprobará mediante un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el “Boletín Oficial del Estado” e incorporado a la Declaración sobre la Red.

Así, en la vigente redacción de la Ley 38/2015, se ha flexibilizado el sistema de determinación de los cánones, trasladando las competencias para su cuantificación final a los administradores de infraestructura. Para ello, se ha modificado la naturaleza jurídica de los cánones, pasando a ser prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, figura prevista en la disposición final undécima de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

Tal y como se establecía en la Exposición de Motivos de la Ley 26/2022, la consideración de los cánones como prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario permite conciliar las exigencias que impone la legislación comunitaria en cuanto a la independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, con el principio de reserva de ley del artículo 31.3 de la Constitución.

En consecuencia, el presente Reglamento tiene por objeto la determinación de los cánones ferroviarios, dando cumplimiento a lo establecido en los artículos 96 y siguientes de la Ley 38/2015, tras la reforma operada por la Ley 26/2022.

En aplicación de lo determinado en el artículo 25 de la Ley del Sector Ferroviario, que contempla la posibilidad de que en el marco de lo establecido en la legislación comunitaria, los administradores generales de infraestructuras ferroviarias puedan recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas, ADIF y ADIF-Alta Velocidad suscribieron ambos convenios con la Administración General del Estado y para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025.

Estos convenios tienen por objeto principal, regular las aportaciones económicas de la Administración General del Estado a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para el periodo 2021-2025, en concordancia con las prioridades establecidas en la Estrategia de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Estrategia Indicativa para el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de ADIF y la política común europea de transporte ferroviario, con el fin de garantizar el ejercicio sostenible de las funciones que ADIF tiene atribuidas.

El “Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025” de fecha 26 de julio de 2021 (publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 185 de fecha 4 de agosto de 2021), prevé aportaciones para la compensación de reducciones de tarifas, con el objetivo de potenciar los cánones ferroviarios como un instrumento dinamizador del proceso de liberalización que atraviesa el sector ferroviario.

II

El presente Reglamento se estructura en tres Títulos, siendo que el primero de ellos, denominado “Disposiciones Generales”, se refiere a su ámbito de aplicación y normativa que resulta aplicable.

Los Títulos II y III se refieren a los “*cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio*” y a los “*cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura*”, respectivamente, regulados en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015. Los artículos de dichos títulos distinguen las modalidades de cada uno de los cánones ferroviarios y, a su vez, se incluyen los recargos, adiciones y bonificaciones.

En este sentido, los distintos artículos hacen referencia a la forma de cálculo de los cánones, así como a las tarifas aplicables en cada uno de ellos, desarrollando de este modo los extremos

previstos en la Ley 38/2015, con respeto al principio de reserva de ley que afecta a las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario.

En relación con la forma de cálculo de los cánones y las tarifas aplicables en cada uno de ellos, significar que se modifica y redefinen los “tipos de servicio de viajeros” y, en concreto, los servicios de viajeros VL2.

Esta redefinición se justifica por el desarrollo y la puesta en servicio de nuevas líneas de Alta Velocidad ha posibilitado que los tiempos de viaje de los servicios definidos como VL2 en la Declaración de Red, en algunas relaciones hayan mejorado significativamente, por lo que procede la redefinición de los servicios VL2 para aquellos trenes que tienen prestaciones similares a los servicios VL1, al objeto de dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva 2012/34/CE, que establece servicios de naturaleza semejante abonen cánones equivalentes.

Por tanto, se modifica la definición de los servicios VL2, y de estos pasan a ser VL1 aquellos servicios que realizan un 75% o más de su recorrido por tipos de línea A y B1, siempre y cuando al menos el 50% lo realicen por líneas A.

La disposición transitoria primera, en concordancia con lo previsto en el “Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025” de fecha 26 de julio de 2021 (publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 185 de fecha 4 de agosto de 2021) al que se ha hecho referencia anteriormente, determina las tarifas reducidas que resultan de aplicación a los candidatos, previa compensación por parte de la Administración General del Estado, de las reducciones de tarifas. Todo ello con el objetivo de potenciar los cánones ferroviarios como un instrumento dinamizador del proceso de liberalización que atraviesa el sector ferroviario.

El Reglamento concluye con tres Anexos. En el primero de ellos se definen los tipos de línea, tipos de servicio y tipo de tracción. En el segundo anexo se concretan el tráfico de referencia y objetivo para el ejercicio 2024, que será base para el cálculo de las bonificaciones de los cánones previstos en el título II. Asimismo, en el tercer anexo se incluyen los criterios para la clasificación de las estaciones de viajeros, base para la determinación de los cánones previstos en el título III.

En definitiva, el Reglamento completa el cuerpo normativo relativo a la determinación de los cánones, integrado a su vez por lo establecido en la Ley 38/2015 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario y complementado por la Declaración sobre la Red de los administradores de infraestructuras ferroviarias

Además, el presente Reglamento cumple el principio de transparencia, al posibilitar el acceso sencillo, universal y actualizado a la información en materia de cánones, y durante su elaboración se ha posibilitado que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la aprobación del Reglamento.

III

Este Reglamento se ajusta a los principios de buena regulación a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En particular, al principio de necesidad, eficiencia y eficacia, al ser el instrumento indicado para garantizar la consecución de estos fines.

En cuanto al principio de proporcionalidad, esta iniciativa contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, ya que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, respetando igualmente el principio de seguridad jurídica al adaptarse de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, facilitando su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las empresas del sector. En aplicación del principio de eficiencia, esta iniciativa normativa evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos. Además, supone una regulación necesaria habida cuenta de la transposición de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012.

Además, el presente Reglamento cumple el principio de transparencia, al posibilitar el acceso sencillo, universal y actualizado a la información en materia de cánones, y durante su elaboración se ha posibilitado que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la aprobación del Reglamento.

Con carácter previo a la aprobación del Reglamento se han seguido los trámites previstos en los artículos 96 y 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, habiéndose cumplido el trámite de audiencia a los interesados obligados al pago de los cánones. Asimismo, se ha sometido a informe de las comunidades autónomas y de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, oído el Consejo de Estado.

En la elaboración del Reglamento se respeta el principio de sostenibilidad medioambiental. En este sentido, debe señalarse que, dentro del Plan Estratégico 2030 de ADIF, el compromiso climático está recogido en el Objetivo estratégico *“Luchar contra los efectos del cambio climático”* como una estrategia empresarial prioritaria, con el objetivo declarado de contribuir al desarrollo de un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente que haga un uso responsable de los escasos recursos.

En cuanto a la rentabilidad social, la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril representa una oportunidad para el fomento del transporte mediante el aumento de la oferta, de manera que se realice la transferencia de viajeros de otros medios de transporte y, además, generar demanda inducida, contribuyendo a los indicadores de desarrollo sostenible del país.

ADIF está comprometida con un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como el bienestar social apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.

El presente Reglamento se dicta en ejercicio de la habilitación normativa contenida en los artículos 96 y 100 de la Ley 38/2015, en los que se dispone que la determinación de los cánones deberá llevarse a cabo mediante un Reglamento adoptado por el Consejo de Administración de

los administradores de infraestructuras ferroviarias, publicado en el Boletín del Estado e incorporado a la declaración sobre la red.

En su virtud, tras la aprobación por el Consejo de Administración del ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF), en sesión celebrada en fecha **XXXXXXXXXXXX**, dispongo:

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1.- Objeto.

Es objeto de este Reglamento la determinación de los cánones ferroviarios previstos en los artículos 96 y siguientes de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Artículo 2.- Normativa.

1. El devengo de los cánones ferroviarios se rige:
 - a) Por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la que se regulan los aspectos principales de los cánones ferroviarios, tales como el presupuesto de hecho, sujetos obligados al pago, período impositivo, exigibilidad y pago, base de cálculo y cuota.
 - b) Por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
 - c) Por el presente Reglamento, de determinación de los cánones ferroviarios.
 - d) En último término, por la Declaración sobre la Red de ADIF, en aquellos aspectos y remisiones que las normas anteriores efectúen.
2. Tendrán carácter supletorio las disposiciones generales del Derecho Administrativo, en especial la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

TÍTULO II

Cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio.

Artículo 3 – Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (Modalidad A).

- a) Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la prestación de los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad
- b) La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio, de acuerdo con la definición prevista en el Anexo I.

El tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a la adjudicación de la capacidad a un tren a lo largo de un kilómetro o a la utilización de la línea ferroviaria por un tren a lo largo de un kilómetro.

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

Modalidad A	Tipo de servicio						
	Euros tren-km	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO A		1,6767	1,4873	1,7350	1,6069	1,7776	0,5091
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A		0,7273	0,8482	0,7138	1,3645	0,6017	0,0959

- d) La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, una adición por cancelación de reserva en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, con el objetivo de optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los candidatos.

La adición se aplicará a la diferencia, en valor absoluto, entre el número de trenes kilómetro adjudicados y el número de trenes kilómetro que ha utilizado, por tipo de línea y tipo de servicio.

Euros por tren-km circulados en exceso o en defecto						
Tipo de línea	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNEAS A	10,0439	3,4314	5,7856	3,7779	1,5138	1,5476
LÍNEAS NO A	1,2724	1,4898	1,2527	4,9728	0,7801	0,1830

La adición se aplicará 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 por ciento 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 por ciento de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.

En el caso de trenes en que el candidato solicitante de la capacidad no sea la empresa ferroviaria que utiliza ésta, en el caso de defecto de utilización de la capacidad adjudicada, la adición se liquidará al candidato solicitante y en caso de exceso de utilización de la línea respecto de la capacidad solicitada, el recargo se liquidará al candidato que ha utilizado la línea.

Artículo 4 – Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (Modalidad B).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.
2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio, de acuerdo con la definición prevista en el Anexo I.
3. Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

Modalidad B	Tipo de servicio					
	Euros tren-km	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT
LÍNEAS TIPO A	3,6414	3,0043	3,7855	2,3316	0,9797	1,3512
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A	1,0030	1,1633	0,9846	2,0251	0,5443	0,1451

4. La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra el recargo del artículo 97.5. 3º de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario. La cuantía del recargo se establece atendiendo a los siguientes criterios:

- a) Servicios de viajeros por líneas tipo A: El recargo será por cada plaza tren kilómetro, se calculará 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.

La plaza tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a un asiento de tren, que recorre un kilómetro.

Euros/100 Plazas Tren-Km	Tipo de servicio					
Líneas tipo A	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Línea Madrid-Barcelona-Frontera	2,2014	0,0000	0,3779	0,6199	0,0000	0,0000
Línea Madrid-Toledo-Sevilla-Málaga (*)	1,0809	0,0000	0,2453	0,4023	0,0000	0,0000
Resto líneas A	0,5404	0,0000	0,1226	0,2011	0,0000	0,0000

(*): Los servicios comerciales de viajeros VL1 con origen y destino: Madrid-Cádiz, Madrid-Huelva, Cádiz-Madrid y Huelva-Madrid no devengarán este recargo.

- b) Servicios de viajeros fuera de las líneas A: El recargo será determinado por cada tren kilómetro calculado en el canon de utilización (modalidad B).

Euros tren-km	Tipo de servicio					
Líneas tipo distinto de A	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Adición Modalidad B	0,0000	0,0000	0,0000	2,4187	0,0000	0,0000

Artículo 5 – Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción, de acuerdo con la definición prevista en el Anexo I.
3. Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas:

Modalidad C	Tipo de servicio					
Euros tren-km	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO A	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	0,1982
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A	0,2617	0,3168	0,2606	0,5188	0,2274	0,0371

Artículo 6 – Bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario.

1. Se establece una bonificación temporal 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, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio. La bonificación se aplicará de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Para las líneas A se aplicará para cada combinación de línea individual y tipo de servicio.
 - b) Para el resto de las líneas B, C, D y E se aplicará para cada combinación de tipo de línea y tipo de servicio.

Ambos criterios se aplicarán al conjunto de obligados al pago que operan en cada combinación.

2. Para la aplicación de esta bonificación el administrador de infraestructuras se han establecido los siguientes parámetros:
 - a) El tráfico de referencia, Tref, medido en tren kilómetro: será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias considera normal de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución.
 - b) El tráfico objetivo, Tobj, medido en tren kilómetro: 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.
 - c) El porcentaje de bonificación objetivo para los incrementos de tráfico anuales con respecto al tráfico de referencia y al tráfico objetivo, Bobj: aplicable a los incrementos de tráfico anuales 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.

Los parámetros aplicables serán los incluidos en el Anexo II.

3. La bonificación se calculará en proporción a la contribución de cada una de las empresas ferroviarias a este incremento de tráfico y la fórmula para su cálculo será la siguiente:
 - a) Porcentaje de bonificación global B: se determinará en función del incremento de tráfico anual respecto del tráfico de referencia, de la siguiente manera:

1.º Si el tráfico realizado T queda por debajo del tráfico de referencia, no ha lugar a bonificación, y por tanto $B = 0$.

2.º Si el tráfico realizado T estuviese entre el tráfico de referencia y el tráfico objetivo, se determinará a partir de la bonificación objetivo, corregida con el grado de cumplimiento del tráfico real respecto del tráfico de referencia y del tráfico objetivo, es decir, $B = B_{obj} \times (T - T_{ref}) / (T_{obj} - T_{ref})$.

3.º Si el tráfico realizado T fuese superior al tráfico objetivo, será el porcentaje correspondiente a la bonificación objetivo, luego $B = B_{obj}$.

- b) Incremento de tráfico repercutible a cada obligado al pago (IEF): se distribuirá el incremento global de tráfico respecto del tráfico de referencia a los distintos obligados al pago en función de la proporción de tráfico de estos en el ejercicio. Si TEF es el tráfico realizado por una empresa ferroviaria, el incremento de tráfico repercutible a dicho obligado al pago será: $IEF = (T - T_{ref}) \times TEF / T$.
- c) La cuantía objeto de bonificación de cada obligado al pago (CBEF): será resultado de aplicar a la cuantía de canon abonada por el obligado al pago (CEF) durante el ejercicio correspondiente por las modalidades A y B, incluyendo la recaudación por la adición de la modalidad B del canon, el coeficiente de proporcionalidad del incremento de tráfico repercutible al obligado al pago respecto del tráfico de este.

Por tanto: $CBEF = CEF \times IEF / TEF$, donde Cuantía objeto de bonificación de cada obligado al pago (CBEF): será resultado de aplicar a la cuantía de canon abonada por el obligado al pago durante el ejercicio correspondiente por las modalidades A y B, incluyendo la recaudación por la adición de la modalidad B del canon (CEF), el coeficiente de proporcionalidad del incremento de tráfico repercutible al obligado al pago (IEF) respecto del tráfico de éste (TEF).

- d) Los porcentajes de bonificación objetivo establecidos para los incrementos de tráfico anuales, son los siguientes:

1.º Para el grupo de líneas de alta velocidad Madrid – Barcelona - Frontera francesa se establece una bonificación del 35% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M).

2.º Para el grupo de líneas de alta velocidad Madrid – Andalucía se establece una bonificación del 35% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M).

3.º Para el resto de las líneas tipo A se establece una bonificación del 50% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M).

4. La consecución del incremento de tráfico objetivo podrá ser proyectada con carácter plurianual, si bien el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá revisar anualmente los valores.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, durante el primer cuatrimestre del año siguiente al año bonificado, practicará la devolución de las cantidades que procedan de aplicar

esta bonificación teniendo en cuenta para su cálculo los valores del tráfico de referencia, tráfico objetivo y porcentaje de bonificación vigentes el último día del año bonificado.

TÍTULO III

Cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los administradores generales de infraestructura.

Artículo 7 – Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la utilización de estaciones de transporte de viajeros.

La cuota íntegra se determinará en función de la categoría de las estaciones publicada en la Declaración sobre la Red, en base a los criterios de clasificación que se incluyen en el Anexo III y, adicionalmente por cada parada con servicio comercial de trenes en la estación, teniéndose en consideración el tipo de parada, el tipo de tren y la capacidad de plazas totales del tren.

- a) 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:

canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A1).				
Euros parada tren				
Categoría estación	Tipo parada	Larga distancia	Interurbano	Urbano
1	DESTINO.	164,0000	33,7842	8,1082
1	INTERMEDIA.	63,7800	13,1383	3,1532
1	ORIGEN.	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINO.	78,1100	16,0904	3,8617
2	INTERMEDIA.	30,3800	6,2574	1,5018
2	ORIGEN.	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINO.	75,2111	15,0422	3,6101
3	INTERMEDIA.	29,2487	5,8497	1,4039
3	ORIGEN.	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINO.	33,4830	6,6966	1,6072
4	INTERMEDIA.	13,0212	2,6042	0,6250
4	ORIGEN.	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINO.	13,4793	2,6959	0,6470

PROYECTO DE REGLAMENTO DE DETERMINACIÓN DE LOS CÁNONES FERROVIARIOS DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF).

5	INTERMEDIA.	5,2419	1,0484	0,2516
5	ORIGEN.	14,9770	2,9954	0,7189

- b) En estaciones de categoría 6, aplicando a cada núcleo de cercanías los importes tarifarios resultantes de los costes de explotación del conjunto de las estaciones de esta categoría por núcleo de cercanías:

Núcleo	Importe mensual (Euros)
ASTURIAS.	7.046
BARCELONA.	59.783
BILBAO.	24.418
CÁDIZ.	291
MADRID.	274.035
MÁLAGA.	26.728
MURCIA/ALICANTE	3.733
SAN SEBASTIÁN.	27.269
SANTANDER.	1.927
SEVILLA.	2.220
VALENCIA.	11.229
ASTURIAS (RAM).	15.078
MURCIA (RAM).	4.987
CANTABRIA (RAM).	7.969
VIZCAYA (RAM).	2.123
LEÓN (RAM).	3.376
TOTAL MENSUAL	472.212

- Por servicios fuera del horario de apertura de las estaciones, la cuantía íntegra se calculará en función del número de horas o fracción de apertura extraordinaria de las estaciones y de la categoría de la estación.

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

Se establecen las siguientes cuantías:

canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).	
	Euros por hora
ESTACIONES CATEGORÍA 1.	632
ESTACIONES CATEGORÍA 2.	108
ESTACIONES CATEGORÍA 3.	51
ESTACIONES CATEGORÍA 4.	23
ESTACIONES CATEGORÍA 5.	10
ESTACIONES CATEGORÍA 6.	7

2. 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:
 - a) La tarifa a aplicar a una determinada 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.
 - b) 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.
 - c) El administrador de infraestructuras notificará a los candidatos esta circunstancia tan pronto sea conocida.
 - d) La modificación de canon no será aplicable a la categoría 5 al ser ésta la categoría inferior.
3. La cuota líquida será el resultado de aplicar sobre la cuota íntegra anterior, la adición que contempla la intensidad del uso de las instalaciones de la estación.

Dicha adición se aplicará a todas las estaciones de viajeros de categorías 1 a 5 y se calculará multiplicando la tarifa unitaria por el número de viajeros subidos o bajados efectivamente, en cada parada en la estación, diferenciando por tipo viajero:

Adición por intensidad de uso de las instalaciones de estaciones			
	Larga distancia	Interurbano	Urbano-Suburbano
€/viajero subido y bajado.	0,4674	0,0935	0,0224

4. Para la determinación de este canon los obligados al pago deberán presentar mensualmente una declaración de información con los viajeros subidos y bajados.

La declaración de información debe realizarse en un fichero con los datos y la estructura siguiente:

- Número de tren	5 bytes.	
- Fecha viaje formato YYYYMMDD	8 bytes.	
- Código operador	2 bytes.	
- Código Estación de subida	5 bytes.	
- Código Estación de bajada	5 bytes.	
- Número de viajeros	7 bytes.	
- Trayecto (Siempre D)	1 byte.	
- Tipo de tren	1 byte.	L LD/AVE, I Interurbano, U Urbano.

Artículo 8 – Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (Modalidad B).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

Se distinguen las siguientes modalidades del canon:

- a) Modalidad B1 - Utilización de vías de apartado, formación de trenes y maniobra, mantenimiento, lavado, limpieza y suministro de combustible.
 - b) Modalidad B2 - Vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado.
 - c) Modalidad B3 – Vías utilizadas para la realización de determinadas operaciones, distinguiéndose, a su vez, 2 tipologías:
 - 1º Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínimo (Frontales y cristales de puertas y ventanas)
 - 2º Tipo B: 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 equipos utilizados.
2. Para la modalidad B1, referida a la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobra, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible, la cuota íntegra será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el importe asociado al equipamiento con el que está dotado 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 en función del tiempo objeto de autorización (años, meses, días, horas), según la siguiente fórmula:

$$\text{CanonB1} = (\text{C base} + \text{C equipamiento}) \times T \times K \text{ (formula d.1)}$$

Dónde:

C base = (Longitud de la vía × Cvía) + (Longitud de catenaria × Ccatenaria) + (n.º desvíos × Cdesvío)

Cequipamiento = $(\sum_{i=1}^n L_i \times \text{Cequipamientos lineales } i) + (\sum_{i=1}^n n_i \times \text{Cequipamientos puntuales } i)$

T = N.º de años autorizados para periodos anuales.

T = N.º de meses autorizados/12 para periodos mensuales.

T = N.º de días autorizados/365 para periodos por días.

T = N.º de horas autorizadas/8760 para periodos por horas.

K = Coeficiente de rendimiento, que permite la aplicación de descuentos/recargos en función del tiempo objeto de autorización, conforme a la siguiente tabla:

Periodo de uso	Coeficiente de rendimiento
continuo	
Por 4 años	0,96
Por 3 años	0,97
Por 2 años	0,98
Por 1 año	1,00
Por meses	1,35

Periodo de uso puntual	Coeficiente de rendimiento
Por días	2,00
Por horas	2,50

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 3,9375 €.

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.

Para el cálculo del Componente Base se establecen las siguientes cuantías:

Canon por utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible (Modalidad B)	
Componentes base	
C vía.	5,6721 euros/m de vía-año

C catenaria.	1,9173 euros/m de catenaria-año
C desvío tipo I (manual).	592,9928 euros/ud-año
C desvío tipo II (telemandado).	2.274,2517 euros/ud-año
Componentes de equipamiento asociados a la vía	
C pasillo entrevías.	1,2506 euros/m de vía-año
C Iluminación vía.	1,4364 euros/m de vía-año
C Iluminación playa.	2,1273 euros/m de vía-año
C Red de protección contra incendios.	6,2507 euros/m de vía-año
C Muelle de carga/descarga.	55,1145 euros/m de vía-año
Componentes de equipamiento opcionales	
C Bandeja recogida grasas.	547,5918 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante.	861,0515 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina.	21,9923 euros/ud-año
C Foso-piquera de descarga.	123,9525 euros/ud-año
C Foso de mantenimiento (sin tomas).	197,8074 euros/ud-año
C Rampa para carga/descarga.	632,7437 euros/ud-año
C Toma suministro agua, eléctrico-aire comprimido.	45,9375 euros/ud-año

a) Para esta modalidad del canon se establecen las siguientes bonificaciones:

1º - 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:

$$\text{Canon B1} = (\text{Cbase} + \text{Cequipamiento}) \times T \times K$$

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 los parámetros se mantendrán según el cálculo inicial.

2º- Bonificación para apartado de material de larga duración.

Para aquellas vías especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario para larga duración, aplicándose un descuento al canon de esta Modalidad B1 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%

- b) Asimismo, se establece una adición a los adjudicatarios 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:

1º 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.

2º 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.

Para la utilización de las instalaciones de servicio de la modalidad B1, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el obligado al pago al administrador de infraestructuras ferroviarias.

3. Para la modalidad B2, referida a vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado, la cuota íntegra será la que resulte de aplicar a cada tren la tarifa unitaria por el tiempo de estacionamiento, en función del periodo horario y la categoría de la estación.

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.

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

Se establecen las siguientes cuantías:

	Saturación ordinaria. De 5:00 h a 23:59 h. Tipo estacionamiento			Saturación baja. De 00:00 h a 04:59 h. Tipo estacionamiento		
	A	B	C	A	B	C
Estaciones categoría 1.	2,2458	3,3688	4,4917	1,1229	1,6844	2,2459
Estaciones categoría 2.	1,1229	1,6998	2,2458	0,5615	0,8499	1,1229

Tipo de estacionamiento:

A Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 y 45 min.

B Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 y 120 min.

C Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de 120 min.

Con carácter general se establece un período de quince 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.

Para la liquidación del canon en este supuesto de utilización de vías como vías de apartado se utilizarán los gráficos de ocupación de vía.

- La cuota íntegra de la modalidad B3 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.

Canon por utilización de vías en estaciones de viajeros para la realización de determinadas operaciones	
	Euros por operación
Operación limpieza de tren en estaciones categoría 1-2.	0,7158
Operación limpieza de tren en resto estaciones.	0,5965
Carga y descarga a bordo del tren en estaciones categoría 1-2.	0,7058
Carga y descarga a bordo del tren en resto estaciones.	0,5881
Por otras operaciones.	0,4144

El catálogo de vías disponibles, sus características y su equipamiento se detallará en la declaración sobre la red.

Artículo 9 - Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (Modalidad C).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, el uso de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura, que incluye la utilización de vías de carga y descarga de mercancías.

Para la utilización de estas instalaciones de servicio, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el obligado al pago al administrador de infraestructuras ferroviarias.

El catálogo de puntos de carga disponibles, las características de sus componentes básicos y equipamiento se publicará en la declaración sobre la Red.

2. La cuota íntegra 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 dotado 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.

El importe se calculará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

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

Dónde:

$$\text{Cbase} = (\text{Longitud de la vía} \times \text{Cvía}) + (\text{Longitud de catenaria} \times \text{Ccatenaria}) + (\text{n.º desvíos} \times \text{Cdesvío}) + (\text{Longitud de playa} \times \text{Cpavimento})$$

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

Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (Modalidad C).	
Componentes base	
C vía.	5,6721 euros/m de vía-año
C catenaria.	1,9173 euros/m de catenaria-año
C desvío tipo I (manual).	592,9928 euros/ud-año

C desvío tipo II (telemandado).	2.274,2517 euros/ud-año
C Playa Tipo I (hormigón/adoquín).	20,3070 euros/m-año
C Playa Tipo II (aglomerado).	11,7936 euros/m-año
C Playa Tipo III (zahorras).	5,4506 euros/m-año
Componentes de equipamiento asociados a la vía	
C pasillo entrevías.	1,2506 euros/m de vía-año
C Iluminación vía.	1,4364 euros/m de vía-año
C Iluminación playa.	2,1273 euros/m de vía-año
C Red de protección contra incendios.	6,2507 euros/m de vía-año
C Muelle de carga/descarga.	55,1145 euros/m de vía-año
Componentes de equipamiento opcionales	
C Bandeja recogida grasas.	547,5918 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante.	861,0515 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina.	21,9923 euros/ud-año
C Foso-piquera de descarga.	123,9525 euros/ud-año
C Foso de mantenimiento (sin tomas).	197,8074 euros/ud-año
C Rampa para carga/descarga.	632,7437 euros/ud-año
C Toma suministro agua, eléctrico-aire comprimido.	45,9375 euros/ud-año

Disposición Transitoria Primera. Modificación temporal de las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en los Títulos II y III de este Reglamento.

El artículo 25 de la Ley del Sector Ferroviario, que contempla la posibilidad de que en el marco de lo establecido en la legislación comunitaria, los administradores generales de infraestructuras ferroviarias puedan recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas, para ello, ADIF y ADIF-Alta Velocidad suscribieron ambos convenios con la Administración General del Estado y para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025.

Estos convenios tienen por objeto principal, regular las aportaciones económicas de la AGE a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para el periodo 2021-2025, en concordancia con las prioridades establecidas en la Estrategia de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Estrategia Indicativa para el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de ADIF y la política común europea de transporte ferroviario, con el fin de garantizar el ejercicio sostenible de las funciones que ADIF tiene atribuidas.

PROYECTO DE REGLAMENTO DE DETERMINACIÓN DE LOS CÁNONES FERROVIARIOS DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF).

En base a lo establecido en los convenios, que contemplan aportaciones para la compensación de reducciones de tarifas con el objetivo de potenciar los cánones ferroviarios como un instrumento dinamizador del proceso de liberalización que atraviesa el sector ferroviario, quedan sin efecto las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en los Títulos II y III de este Reglamento a efectos de liquidación de cánones ferroviarios a los Candidatos.

Esta disposición estará vigente siempre que no haya modificación de las tarifas aprobadas en este Reglamento.

Durante la vigencia de este Reglamento los administradores de infraestructuras ferroviarias aplicarán las cuantías unitarias siguientes para los cánones ferroviarios que abonarán los Candidatos:

Uno. Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (Modalidad A).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la prestación de los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad
2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio, de acuerdo con la definición prevista en el Anexo I.

El tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a la adjudicación de la capacidad a un tren a lo largo de un kilómetro o a la utilización de la línea ferroviaria por un tren a lo largo de un kilómetro.

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

Modalidad A - Euros Tren-Km	Tipo de servicio					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Líneas tipo A.	1,6767	1,4873	1,7350	1,6069	1,7776	0,4446
Líneas tipo distinto de A.	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

4. La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, una adición por cancelación de reserva en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, con el objetivo de optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los candidatos.

La adición se aplicará a la diferencia, en valor absoluto, entre el número de trenes kilómetro adjudicados y el número de trenes kilómetro que ha utilizado, por tipo de línea y tipo de servicio.

Euros por tren-km circulados en exceso o en defecto

Tipo de línea	Tipo servicio					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Líneas A.	8,6371	3,4358	5,4446	3,3744	1,5089	1,2910
Líneas no A.	0,9265	0,9358	0,9332	4,8849	0,7500	0,1319

La adición se aplicará 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 por ciento 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 por ciento de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.

En el caso de trenes en que el candidato solicitante de la capacidad no sea la empresa ferroviaria que utiliza ésta, en el caso de defecto de utilización de la capacidad adjudicada, la adición se liquidará al candidato solicitante y en caso de exceso de utilización de la línea respecto de la capacidad solicitada, el recargo se liquidará al candidato que ha utilizado la línea.

Dos. Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (Modalidad B).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.
2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio, de acuerdo con la definición prevista en el Anexo I.
3. Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas:

Modalidad B - Euros Tren-km	Tipo de servicio					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Líneas tipo A.	3,6414	3,0043	3,7855	2,3316	0,9797	1,1055
Líneas tipo distinto de A.	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

4. La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra el recargo del artículo 97.5. 3º de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario. La cuantía del recargo se establece atendiendo a los siguientes criterios:

a) Servicios de viajeros por líneas tipo A: El recargo será por cada plaza tren kilómetro, se calculará 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.

La plaza tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a un asiento de tren, que recorre un kilómetro.

Euros/100 Plazas Tren-km

Líneas tipo A	Tipo de servicio					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.	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 líneas A.	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

(*): Los servicios comerciales de viajeros VL1 con origen y destino: Madrid-Cádiz, Madrid-Huelva, Cádiz-Madrid y Huelva-Madrid no devengarán este recargo.

b) Servicios de viajeros fuera de las líneas A: El recargo será determinado por cada tren kilómetro calculado en el canon de utilización (modalidad B).

Euros Tren-km.

Líneas tipo distinto de A	Tipo de servicio					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Adición Modalidad B.	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000

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

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción, de acuerdo con la definición prevista en el Anexo I.
3. Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas:

Modalidad C - Euros Tren-km	Tipo de servicio					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Líneas tipo A.	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	0,1855
Líneas tipo distinto de A.	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287

Cuatro. Bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario.

1. Se establece una bonificación temporal 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, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio. La bonificación se aplicará de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Para las líneas A se aplicará para cada combinación de línea individual y tipo de servicio.
 - b) Para el resto de las líneas B, C, D y E se aplicará para cada combinación de tipo de línea y tipo de servicio.

Ambos criterios se aplicarán al conjunto de obligados al pago que operan en cada combinación.

2. Para la aplicación de esta bonificación el administrador de infraestructuras se han establecido los siguientes parámetros:
 - a) El tráfico de referencia, Tref, medido en tren kilómetro: será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias considera normal de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución.

b) El tráfico objetivo, T_{obj} , medido en tren kilómetro: 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.

c) El porcentaje de bonificación objetivo para los incrementos de tráfico anuales con respecto al tráfico de referencia y al tráfico objetivo, B_{obj} : aplicable a los incrementos de tráfico anuales 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.

Los parámetros aplicables serán los incluidos en el Anexo II.

3. La bonificación se calculará en proporción a la contribución de cada una de las empresas ferroviarias a este incremento de tráfico anual y la fórmula para su cálculo será la siguiente:

a) Porcentaje de bonificación global B : se determinará en función del incremento del tráfico anual respecto del tráfico de referencia, de la siguiente manera:

1.º Si el tráfico realizado T queda por debajo del tráfico de referencia, no ha lugar a bonificación, y por tanto $B = 0$.

2.º Si el tráfico realizado T estuviese entre el tráfico de referencia y el tráfico objetivo, se determinará a partir de la bonificación objetivo, corregida con el grado de cumplimiento del tráfico real respecto del tráfico de referencia y del tráfico objetivo, es decir, $B = B_{obj} \times (T - T_{ref}) / (T_{obj} - T_{ref})$.

3.º Si el tráfico realizado T fuese superior al tráfico objetivo, será el porcentaje correspondiente a la bonificación objetivo, luego $B = B_{obj}$.

b) Incremento de tráfico repercutible a cada obligado al pago (IEF): se distribuirá el incremento global de tráfico respecto del tráfico de referencia a los distintos obligados al pago en función de la proporción de tráfico de estos en el ejercicio. Si TEF es el tráfico realizado por una empresa ferroviaria, el incremento de tráfico repercutible a dicho obligado al pago será: $IEF = (T - T_{ref}) \times TEF / T$.

c) La cuantía objeto de bonificación de cada obligado al pago (CBEF): será resultado de aplicar a la cuantía de canon abonada por el obligado al pago (CEF) durante el ejercicio correspondiente por las modalidades A y B, incluyendo la recaudación por la adición de la modalidad B del canon, el coeficiente de proporcionalidad del incremento de tráfico repercutible al obligado al pago respecto del tráfico de este.

Por tanto: $CBEF = CEF \times IEF / TEF$, donde Cuantía objeto de bonificación de cada obligado al pago (CBEF): será resultado de aplicar a la cuantía de canon abonada por el obligado al pago durante el ejercicio correspondiente por las modalidades A y B, incluyendo la recaudación por la adición de la modalidad B del canon (CEF), el

coeficiente de proporcionalidad del incremento de tráfico repercutible al obligado al pago (IEF) respecto del tráfico de éste (TEF).

d) Los porcentajes de bonificación objetivo establecidos para los incrementos de tráfico anual, son los siguientes:

1.º Para el grupo de líneas de alta velocidad Madrid – Barcelona - Frontera francesa se establece una bonificación del 35% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M).

2.º Para el grupo de líneas de alta velocidad Madrid – Andalucía se establece una bonificación del 35% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M).

3.º Para el resto de las líneas tipo A se establece una bonificación del 50% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M).

4. La consecución del incremento de tráfico objetivo podrá ser proyectada con carácter plurianual, si bien el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá revisar anualmente los valores.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, durante el primer cuatrimestre del año siguiente al año bonificado, practicará la devolución de las cantidades que procedan de aplicar esta bonificación teniendo en cuenta para su cálculo los valores del tráfico de referencia, tráfico objetivo y porcentaje de bonificación vigentes el último día del año bonificado.

Cinco. Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la utilización de estaciones de transporte de viajeros.

La cuota íntegra se determinará en función de la categoría de las estaciones publicada en la Declaración sobre la Red, en base a los criterios de clasificación que se incluyen en el Anexo III y, adicionalmente por cada parada con servicio comercial de trenes en la estación, teniéndose en consideración el tipo de parada, el tipo de tren y la capacidad de plazas totales del tren.

a) 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:

canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A1).				
Euros parada				
Categoría estación	Tipo parada	Larga distancia	Interurbano	Urbano
1	DESTINO.	164,0000	33,7842	8,1082
1	INTERMEDIA.	63,7800	13,1383	3,1532
1	ORIGEN.	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINO.	78,1100	16,0904	3,8617
2	INTERMEDIA.	30,3800	6,2574	1,5018
2	ORIGEN.	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINO.	75,2111	15,0422	3,6101
3	INTERMEDIA.	29,2487	5,8497	1,4039
3	ORIGEN.	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINO.	33,4830	6,6966	1,6072
4	INTERMEDIA.	13,0212	2,6042	0,6250
4	ORIGEN.	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINO.	13,4793	2,6959	0,6470
5	INTERMEDIA.	5,2419	1,0484	0,2516
5	ORIGEN.	14,9770	2,9954	0,7189

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

Se establecen las siguientes cuantías:

Núcleo	Importe mensual (Euros)
ASTURIAS.	7.046
BARCELONA.	59.783
BILBAO.	24.418
CÁDIZ.	291
MADRID.	274.035
MÁLAGA.	26.728
MURCIA/ALICANTE	3.733
SAN SEBASTIÁN.	27.269
SANTANDER.	1.927

SEVILLA.	2.220
VALENCIA.	11.229
ASTURIAS (RAM).	15.078
MURCIA (RAM).	4.987
CANTABRIA (RAM).	7.969
VIZCAYA (RAM).	2.123
LEÓN (RAM).	3.376
TOTAL MENSUAL	472.212

- c) Por servicios fuera del horario de apertura de las estaciones, la cuantía íntegra se calculará en función del número de horas o fracción de apertura extraordinaria de las estaciones y de la categoría de la estación.

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

Se establecen las siguientes cuantías:

Apertura extraordinaria de estaciones – A 3	
	Euros por hora
ESTACIONES CATEGORÍA 1.	632
ESTACIONES CATEGORÍA 2.	108
ESTACIONES CATEGORÍA 3.	51
ESTACIONES CATEGORÍA 4.	23
ESTACIONES CATEGORÍA 5.	10
ESTACIONES CATEGORÍA 6.	7

2. 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:
- a) La tarifa a aplicar a una determinada 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.

b) 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.

c) El administrador de infraestructuras notificará a los candidatos esta circunstancia tan pronto sea conocida.

d) La modificación de canon no será aplicable a la categoría 5 al ser ésta la categoría inferior.

3. La cuota líquida será el resultado de aplicar sobre la cuota íntegra anterior, la adición que contempla la intensidad del uso de las instalaciones de la estación.

Dicha adición se aplicará a todas las estaciones de viajeros de categorías 1 a 5 y se calculará multiplicando la tarifa unitaria por el número de viajeros subidos o bajados efectivamente, en cada parada en la estación, diferenciando por tipo viajero:

Adición por intensidad de uso de las instalaciones de estaciones			
	Larga distancia	Interurbano	Urbano-Suburbano
€/viajero subido y bajado.	0,4084	0,0871	0,0209

4. Para la determinación de este canon los obligados al pago deberán presentar mensualmente una declaración de información con los viajeros subidos y bajados.

La declaración de información debe realizarse en un fichero con los datos y la estructura siguiente:

- Número de tren 5 bytes.
- Fecha viaje formato YYYYMMDD 8 bytes.
- Código operador 2 bytes.
- Código Estación de subida 5 bytes.
- Código Estación de bajada 5 bytes.
- Número de viajeros 7 bytes.
- Trayecto (Siempre D) 1 byte.
- Tipo de tren 1 byte. L LD/AVE, I Interurbano, U Urbano.

Seis. Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (Modalidad B).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

Se distinguen las siguientes modalidades del canon:

- a) Modalidad B1 - Utilización de vías de apartado, formación de trenes y maniobra, mantenimiento, lavado, limpieza y suministro de combustible.
- b) Modalidad B2 - Vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado.
- c) Modalidad B3 – Vías utilizadas para la realización de determinadas operaciones, distinguiéndose, a su vez, 2 tipologías:
 - 1º Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínimo (Frontales y cristales de puertas y ventanas)
 - 2º Tipo B: 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 equipos utilizados.

2. Para la modalidad B1, referida a la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobra, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible, la cuota íntegra será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el importe asociado al equipamiento con el que está dotado 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 en función del tiempo objeto de autorización (años, meses, días, horas), según la siguiente fórmula:

$$\text{CanonB1} = (\text{C base} + \text{C equipamiento}) \times T \times K \text{ (formula d.1)}$$

Donde:

$\text{C base} = (\text{Longitud de la vía} \times \text{Cvía}) + (\text{Longitud de catenaria} \times \text{Ccatenaria}) + (\text{n.º desvíos} \times \text{Cdesvío})$

$\text{Cequipamiento} = (\sum_{i=1}^n \text{Li} \times \text{Cequipamientoslinealesi}) + (\sum_{i=1}^n \text{ni} \times \text{Cequipamientospuntualesi})$

T = N.º de años autorizados para periodos anuales.

T = N.º de meses autorizados/12 para periodos mensuales.

T = N.º de días autorizados/365 para periodos por días.

T = N.º de horas autorizadas/8760 para periodos por horas.

K = Coeficiente de rendimiento, que permite la aplicación de descuentos/recargos en función del tiempo objeto de autorización, conforme a la siguiente tabla:

Periodo de uso continuado	Coeficiente de rendimiento
Por 4 años	0,96
Por 3 años	0,97
Por 2 años	0,98
Por 1 año	1,00
Por meses	1,35
Periodo de uso puntual	Coeficiente de rendimiento
Por días	2,00
Por horas	2,50

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 3,7500 €.

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.

Para el cálculo del Componente Base se establecen las siguientes cuantías:

Canon por utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible (Modalidad B)	
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-piqueta 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 agua, eléctrico-aire comprimido.	43,7500 euros/ud-año

a) Para esta modalidad del canon se establecen las siguientes bonificaciones:

1º - Bonificación por concurrencia.

Quando 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:

$$\text{Canon B1} = (\text{Cbase} + \text{Cequipamiento}) \times T \times K$$

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 los parámetros se mantendrán según el cálculo inicial.

2º- Bonificación para apartado de material de larga duración.

Para aquellas vías especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario para larga duración, aplicándoseles un descuento al canon de esta Modalidad B1 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%

- b) Asimismo, se establece una adición a los adjudicatarios 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:

1º 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.

2º 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.

Para la utilización de las instalaciones de servicio de la modalidad B1, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el obligado al pago al administrador de infraestructuras ferroviarias.

3. Para la modalidad B2, referida a vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado, la cuota íntegra será la que resulte de aplicar a cada tren la tarifa unitaria por el tiempo de estacionamiento, en función del periodo horario y la categoría de la estación.

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.

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

Se establecen las siguientes cuantías:

	Saturación ordinaria. De 5:00 h a 23:59 h. Tipo estacionamiento			Saturación baja. De 00:00 h a 04:59 h. Tipo estacionamiento		
	A	B	C	A	B	C
Estaciones categoría 1.	2,2458	3,3688	4,4917	1,1229	1,6844	2,2459
Estaciones categoría 2.	1,1229	1,6998	2,2458	0,5615	0,8499	1,1229

Tipo de estacionamiento:

A Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 y 45 min.

B Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 y 120 min.

C Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de 120 min.

Con carácter general se establece un período de quince 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.

Para la liquidación del canon en este supuesto de utilización de vías como vías de apartado se utilizarán los gráficos de ocupación de vía.

4. La cuota íntegra de la modalidad B3 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.

Canon por utilización de vías en estaciones de viajeros para la realización de determinadas operaciones	
	Euros por operación
Operación limpieza de tren en estaciones categoría 1-2.	0,6818
Operación limpieza de tren en resto estaciones.	0,5681
Carga y descarga a bordo del tren en estaciones categoría 1-2.	0,6722
Carga y descarga a bordo del tren en resto estaciones.	0,5601
Por otras operaciones.	0,3947

El catálogo de vías disponibles, sus características y su equipamiento se detallará en la declaración sobre la red.

Siete. Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (Modalidad C).

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, el uso de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura, que incluye la utilización de vías de carga y descarga de mercancías.

Para la utilización de estas instalaciones de servicio, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el obligado al pago al administrador de infraestructuras ferroviarias.

El catálogo de puntos de carga disponibles, las características de sus componentes básicos y equipamiento se publicará en la declaración sobre la Red.

2. La cuota íntegra 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 dotado 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.

El importe se calculará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Canon}_c = (\text{Cbase} + \text{Cequipamiento}) \times T \times K \text{Donde:}$$

$$\text{Cbase} = (\text{Longitud de la vía} \times \text{Cvía}) + (\text{Longitud de catenaria} \times \text{Ccatenaria}) + (\text{n.º desvíos} \times \text{Cdesvío}) + (\text{Longitud de playa} \times \text{Cpavimento})$$

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

Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (Modalidad C).	
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 agua, eléctrico-aire comprimido.	43,7500 euros/ud-año

Ocho. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en base a lo establecido en el convenio suscrito con la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF): “Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025 de fecha 26 de julio de 2021 (publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 185 de fecha 4 de agosto de 2021), que contemplan aportaciones para la compensación de reducciones de tarifas, 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 los Títulos II y III de este Reglamento y las efectivamente abonadas por los obligados al pago

como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en esta disposición transitoria.

Disposición transitoria segunda. Cánones devengados desde la publicación del presente Reglamento hasta su entrada en vigor.

Los cánones devengados desde la publicación del presente Reglamento, hasta su entrada en vigor, se registrarán por la normativa vigente en el momento de su devengo.

Disposición Final. Entrada en vigor.

El presente Reglamento entrará en vigor a partir del primer día del mes siguiente a su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

ANEXO I – Tipos de línea, servicio y tracción.

1. Tipos de línea.

Los tipos de línea se clasifican considerando sus características técnicas, necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que soportan y la intensidad de estos. Los tipos de línea son:

- a) 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) B1 y B2: 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.

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:

- o Que el tráfico de viajeros sea mayoritario y supongan como mínimo 10 circulaciones por día.
 - o Corresponda a un enlace con frontera.
 - o Corresponda al acceso a un Centro de Tratamiento de Trenes (CTT).
 - o Corresponda a un enlace entre trayectos clasificados como B.
- c) C1 y C2: Son los trayectos que conforman los núcleos de cercanías. Se consideran C1 aquellos núcleos de cercanías con una densidad de circulación por kilómetro de línea igual o superior a 80 circulaciones por día. Los restantes núcleos de cercanías se calificarán como C2.
 - d) D: Aquellos trayectos no clasificados como A, B o C en los que concorra al menos una de estas circunstancias:
 - a. Que el tráfico de mercancías sea mayoritario y supongan al menos 2 circulaciones por día.
 - b. Se trata de enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte de mercancías (apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares).
 - c. Exista una línea alternativa para el transporte de viajeros de categoría A.
 - e) E: Los no comprendidos en los anteriores tipos de línea.

La clasificación de las distintas líneas se publicará anualmente en la declaración de red.

2. Tipos de Servicios.

Los tipos de servicio son los siguientes:

- VL: Servicios de viajeros larga distancia, distinguiendo los siguientes subtipos:
 - o VL1: Servicios de larga distancia, excepto los designados como VL2, VL3 y VOT.
 - o VL2: Servicios de larga distancia en relaciones de ancho variable siempre que la suma de sus recorridos por trayectos con tipos de línea A y B1 sea inferior al 75% de su recorrido total o su recorrido por líneas tipo A sea inferior al 50%, excluidos los designados como VL3.
 - o VL3: Servicios de larga distancia en relaciones transversales largas: recorridos superiores a 700 kilómetros y que no tengan origen, destino o parada intermedia en Madrid y sus ramas.
- VCM: Servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos.
 - o Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.
 - o 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.
 - o 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.
- M: Servicios de Mercancías: Todos los servicios de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos y pruebas.

3. El tipo de tracción diferenciará:

- E: trenes de tracción eléctrica.
- D: trenes de tracción diésel.

ANEXO II
Tráficos de Referencia y Objetivos: ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)

Tráfico de Referencia 2024

Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia							
		<i>Longitud (km)</i>	VL1	VL2	VL3	VCM	M
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	385.899	N/A	35.082	451.678	N/A

Tráfico Objetivo 2024

Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia							
		<i>Longitud (km)</i>	VL1	VL2	VL3	VCM	M
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	426.159	N/A	38.742	513.328	N/A

Bonificación de Objetivo 2024

Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia							
		<i>Longitud (km)</i>	VL1	VL2	VL3	VCM	M
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	50%	N/A	50%	10%	N/A

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

ANEXO III

Categorías de las Estaciones de Viajeros

1. Las estaciones de transporte de viajeros se clasifican en categorías considerando sus características técnicas, la prestación de servicios que soportan y su intensidad.

Las categorías de estaciones son:

- Categorías 1 a 4: Las estaciones de servicios de larga distancia e interurbanos y las estaciones de servicios urbanos o suburbanos multioperador, conforme a sus características respecto a los cinco criterios siguientes: número de viajeros, número de trenes, tamaño de la estación, intermodalidad, ubicación y número de andenes.
- Categoría 5: Las estaciones de servicios de larga distancia e interurbanos y las estaciones de servicios urbanos o suburbanos multioperador no clasificadas como categorías 1 a 4.
- Categoría 6: Las estaciones específicas de servicios urbanos o suburbanos con servicios de un único operador, ubicadas en núcleos de cercanías con parada de trenes urbanos o suburbanos exclusivamente.

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará anualmente en la declaración sobre la red la clasificación de las distintas estaciones que integran la Red Ferroviaria de Interés General, de acuerdo con las categorías anteriormente descritas. Todas las estaciones se encuadran en una única categoría de las establecidas. La clasificación de estaciones se actualizará con la información del año natural inmediatamente anterior. Las nuevas estaciones se clasificarán para la fecha de su puesta en explotación, valorándose en lo que respecta a los criterios de número de viajeros y número de trenes conforme a la información efectiva disponible o a las expectativas de menor tráfico.

2. La categoría de una estación en los niveles 1 a 4 se determinará como resultado de las puntuaciones obtenidas en cada uno de los cinco criterios establecidos de acuerdo con la formulación siguiente:

$$C = \sum_{i=1}^5 (K_i \cdot P_i)$$

Donde:

- K_i es el valor del coeficiente obtenido por cada estación en cada uno de los cinco criterios establecidos, con un valor entero entre 1 y 5 conforme a los cinco rangos de características o servicios definidos para cada criterio.
- P_i es el valor del peso definido en cada uno de los cinco criterios establecidos. La suma de todos los pesos P_i es igual a 1.
- C es la suma de las puntuaciones obtenidas en cada uno de los cinco criterios establecidos, valor de cada coeficiente multiplicado por su peso. El valor de C será entre

un mínimo de 1 cuando todos los coeficientes sean 1, hasta un máximo de 5 cuando todos los coeficientes tengan el valor 5.

La categoría de las estaciones se relaciona directamente con el valor de C obtenido por cada estación de acuerdo a la escala siguiente:

- Categoría 1: $C > 4$.
- Categoría 2: $3 < C \leq 4$.
- Categoría 3: $2 < C \leq 3$.
- Categoría 4: $1,3 \leq C \leq 2$.
- Se considerarán de categoría 5 las estaciones no clasificadas como de categoría 1 a 4 o con un valor de C inferior a 1,3.

Los criterios de consideración y rangos de cuantificación de los coeficientes K_i son los siguientes:

- Número de viajeros (V): contabiliza el número de viajeros en trenes que entran/salen a/de una estación, total subidos más bajados.

El valor V se evalúa en media de viajeros día. Para cada rango de cuantificación se establece un intervalo referido al total de viajeros de larga distancia e interurbanos, sin incluir viajeros de trenes urbanos-suburbanos, y un intervalo referido al total de viajeros incluidos viajeros de trenes urbanos-suburbanos. En estaciones que presten servicios a diferentes tipos de tráfico será de aplicación el coeficiente de mayor puntuación de los 2 obtenidos.

- Número de trenes (T): contabiliza el nivel de servicio ferroviario referido en términos del número de trenes con parada que prestan servicio en la estación, de salidas, de llegadas y trenes de paso.

El valor T se evalúa en número de trenes día, calculado como la suma del número de trenes según tipología multiplicado por el coeficiente correspondiente a cada tipo de tren. Los trenes de paso se contabilizan una sola vez. Las tipologías de tren y los coeficientes de ponderación son los siguientes:

- Trenes de larga distancia y trenes interurbanos en líneas tipo A: Coeficiente = 4.
- Trenes de larga distancia y trenes interurbanos en líneas tipo B1. Coeficiente = 3.
- Trenes de larga distancia y trenes interurbanos en líneas tipo B2, tipo C, tipo D y tipo E. Coeficiente = 1,5.
- Trenes urbanos y suburbanos. Coeficiente = 0,5.

En estaciones en las cuales confluyan diferentes tipos de línea, a los trenes de larga distancia e interurbanos se les aplicará el coeficiente de la línea de mayor valor.

- Tamaño de la estación (S): contabiliza el total de superficie en metros cuadrados de las áreas de utilización pública de la estación.

El valor S se obtiene como la suma de superficies según uso multiplicado por el coeficiente correspondiente a cada tipo de área. En función de su uso se diferencian tres tipos de áreas siendo éstas y los coeficientes de ponderación a aplicar los siguientes:

- Áreas de explotación ferroviaria: espacios de venta, de información, salas de espera de viajeros, vestíbulos, espacios de control de seguridad, aseos públicos, otros espacios de viajeros. Coeficiente = 1,2.
 - Áreas comerciales: espacios comerciales, sin aparcamientos. Coeficiente = 1.
 - Áreas de circulación de viajeros: andenes, accesos y pasos a los andenes, corredores de correspondencia con otros modos de transporte, otros espacios de circulación. Coeficiente = 0,6.
- Intermodalidad (I): contabiliza el número de enlaces con otros medios de transporte, existentes dentro de la estación o en el entorno más próximo a los accesos a la estación.

El valor I se evalúa según número de conexiones, en consideración a la presencia o no presencia en la estación de información asociada, y en consideración a la configuración de estación-intercambiador de transporte cuando se den las situaciones de intermodalidad tren-autobús o tren-metro-otros ferrocarriles dentro de la propia estación compartiendo los viajeros los mismos espacios públicos. Alcanza a los medios de transporte siguientes: taxis, autobuses urbanos, autobuses interurbanos y de larga distancia, bicicletas y motocicletas, vehículos privados, coches de alquiler, metro, tranvías u otros ferrocarriles, aeropuertos y estaciones marítimas.

- Ubicación y número de andenes (U): valora la situación de las estaciones y el número de andenes.

El valor U evalúa la situación de las estaciones considerando su ubicación en capitales de provincia o capitales de comunidades autónomas, sin tratarse de estaciones específicas de tráfico urbano o suburbano, y su ubicación en líneas tipo A o tipo B. En el caso de la evaluación del número de andenes se tendrán en cuenta los de servicio comercial.

3. En cada criterio los rangos de valores que definen los valores de los coeficientes K_i y los pesos de ponderación a considerar serán los de tabla siguiente:

Criterio	K = 1	K = 2	K = 3	K = 4	K = 5	Valor P_i
Número de viajeros (V)	Viajeros larga distancia e interurbanos $V < 150$ Total viajeros $V < 400$	Viajeros larga distancia e interurbanos $150 \leq V < 750$ Total viajeros $400 \leq V < 7.500$	Viajeros larga distancia e interurbanos $750 \leq V < 2.000$ Total viajeros $7.500 \leq V < 20.000$	Viajeros larga distancia e interurbanos $2.000 \leq V < 10.000$ Total viajeros $20.000 \leq V < 100.000$	Viajeros larga distancia e interurbanos $V > 10.000$ Total viajeros $V > 100.000$	0,30
Número de trenes (T)	$T < 25$	$25 \leq T < 85$	$85 \leq T < 190$	$190 \leq T < 500$	$T > 500$	0,25
Tamaño de la	$S < 2.500$	$2.500 \leq S < 5.000$	$5.000 \leq S < 10.000$	$10.000 \leq S < 50.000$	$S > 50.000$	0,25

estación (S)	I < 3	I ≥ 3	I = 4	I > 4	I > 4	
Intermodalidad (I)	sin información dedicada	sin información dedicada	con información dedicada	con información dedicada	con información dedicada y tratarse de un intercambiador	0,10
Ubicación y número de andenes (U)	Resto situaciones	En líneas tipo B y n.º andenes ≥ 3	En líneas tipo A y n.º andenes ≥ 2	En capital provincia o de Comunidad Autónoma y n.º andenes > =2	En líneas tipo A y capital provincia o de Comunidad Autónoma	0,10

4. Para una repercusión de costes más precisa, se tendrán en cuenta los tipos de trenes y los tipos de paradas y si las mismas se realizan fuera del horario de apertura de las estaciones.

Los trenes se clasificarán, para los efectos de la Modalidad regulada en el artículo 7, de la forma siguiente:

- Larga distancia: trenes con trayecto origen-destino superiores 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.

Las paradas se clasificarán atendiendo a las siguientes categorías:

- Origen: parada comercial en estación de transporte de viajeros de inicio del trayecto del tren.
- Intermedia: parada comercial en estación de transporte de viajeros durante el recorrido del tren.
- Destino: parada comercial en estación de transporte de viajeros de finalización del trayecto del tren.