

5 SERVICIOS Y RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

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

ÍNDICE

| | |
|--|-----|
| 5.3.1. TASAS | 155 |
| 5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS | 158 |
| 5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SURCO | 176 |
| 5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SURCO | 176 |
| 5.7.3. SANCIONES POR NO USO DE SURCO | 176 |
| 5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SURCO | 176 |
| 5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS | 177 |

5.1. Introducción

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

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

De conformidad con la disposición transitoria primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente, en el momento de entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma, es decir, estableciendo un Reglamento para la determinación de los cánones ferroviarios de acuerdo con los principios previstos en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. A la fecha de publicación de esta Declaración sobre la Red, el Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha aprobado el último Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios. Dicho Reglamento ha sido publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 283 de fecha 25 de noviembre de 2025.

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

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

5.2. Principios Tarifarios/Precios

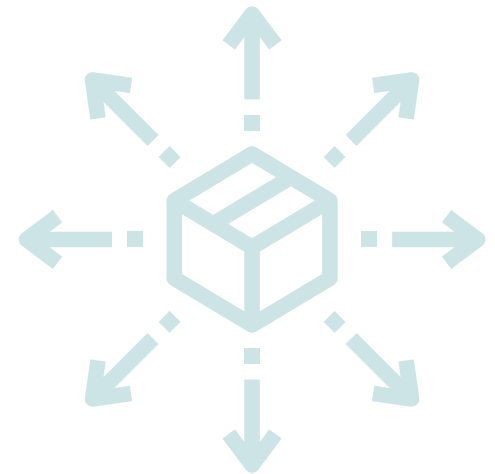
Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

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

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

La utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario que recibirán el nombre de cánones ferroviarios

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



La cuantía de 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 será equivalente a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

De igual forma, el sistema de adiciones y bonificaciones contemplado en el artículo 97.6 de la LSF tendrá en cuenta, para la explotación eficaz de la Red Ferroviaria de Interés General, criterios que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la misma, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de favorecer el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

La cuantía de los cánones exigidos por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable, de conformidad con el artículo 98 de LSF.

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

■ RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS

La prestación de los servicios ferroviarios básicos, complementarios y auxiliares, está sujeta al pago de precios, que tienen el carácter de privados.

Según el Art. 101 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario los precios por el acceso por vía férrea a una instalación de servicio y por la prestación de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

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

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

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

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

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



5.3. Paquete de Acceso Mínimo y Precios

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

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

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

5.3.1. TASAS

Las tasas ferroviarias satisfacen los hechos impositivos consistentes en la prestación de servicios previstos en la LSF.

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

TASAS DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

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

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

Estas tasas, recogidas en el Título VI, Capítulo I, de la LSF, son:

- Sección 1ª Tasa por licencia de empresa ferroviaria.
- Sección 2ª Tasa por otorgamiento de autorización de seguridad y de certificado de seguridad.

- Sección 3ª Tasas por homologación de centros, certificación de entidades y material rodante, otorgamiento de títulos y licencias, autorizaciones de entrada en servicio e inscripción de vehículos.
- Sección 4ª Tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria.

TASAS DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

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

- * Art. 93 Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS

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

Con la entrada en vigor de la nueva redacción del artículo 100 (conforme a la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre), se establece que las tarifas se determinarán por los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, aprobando 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.

A la fecha de actualización de esta Declaración sobre la Red, el Consejo de Administración del Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF), en el uso de las facultades que tiene conferidas, en su sesión celebrada el 28 de octubre de 2025, ha aprobado, previo dictamen del Consejo de Estado, de fecha 2 de octubre de 2025, el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, que ha sido publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 283 de 25 de noviembre de 2025, siendo su entrada en vigor el 1 de diciembre de 2025, y ha sido incorporado a la presente Declaración sobre la Red. Este Reglamento sustituye a los Reglamentos de determinación de cánones ferroviarios aprobados por el Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias el 30 de septiembre de 2024 y publicados en el Boletín Oficial del Estado el 28 de octubre de 2024 y cuya entrada en vigor se produjo el 1 de noviembre de 2024.

MARCO NORMATIVO

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

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
- Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios vigentes en el horario de servicio correspondiente.
- Declaración sobre la Red, en aquellos aspectos y remisiones que las normas anteriores efectúen.

Tendrán carácter supletorio las disposiciones generales del Derecho Administrativo, en particular, la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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

Constituye el presupuesto de hecho de cada uno de los cánones señalados a continuación la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y del resto de elementos de la infraestructura ferroviaria, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

A. CANON POR LOS SERVICIOS DE ACCESO Y GESTIÓN DE CAPACIDAD / MODALIDAD A

Por 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.

La cuota íntegra se determinará en función de cada tren kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio de acuerdo con la definición que contenga la declaración sobre la red.

Mediante esta modalidad se repercuten los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

B. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS / MODALIDAD B

Por la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.

La cuota íntegra se determinará en función de los trenes kilómetro circulados distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio de acuerdo con la definición que contenga la declaración sobre la red. Dentro de los servicios VL1 de las líneas tipo A se establece una tarifa diferenciada para la modalidad C del canon, en función de que la expedición del tren se produzca en composición simple o doble, independientemente del número de plazas del tren.

Mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria y sus costes de reposición, directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.



C. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN / MODALIDAD C

Por la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.

La cuota íntegra se determinará en función de los trenes kilómetro circulados por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción de acuerdo con la definición que contenga la declaración sobre la red. Dentro de los servicios VL1 de las líneas tipo A se establece una tarifa diferenciada para la modalidad B del canon, en función de que la expedición del tren se produzca en composición simple o doble, independientemente del número de plazas del tren.

Mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Tendrán la consideración de instalaciones de electrificación las subestaciones, incluyendo los edificios técnicos, la catenaria, las subestaciones móviles y cualquier otra instalación, equipo o elemento necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía necesario para su proceso de transformación y distribución.

Tendrán la consideración de obligados al pago del canon:

- a) En la modalidad A, las empresas ferroviarias que sean adjudicatarias de capacidad para circular por la Red Ferroviaria de Interés General, así como cualquiera de los sujetos mencionados en el artículo 34 de la LSF que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, obtengan adjudicación de capacidad.
- b) En la modalidad B, las empresas ferroviarias que utilicen las líneas ferroviarias.
- c) En la modalidad C, las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de electrificación.

El periodo impositivo coincide con el mes natural.

El devengo se produce el último día del período impositivo.

Los servicios de la Modalidad A se imputarán al período impositivo en el que se utilice o se hubiera podido utilizar la capacidad concedida, la Modalidad B en el período en que se utilice la línea ferroviaria o el elemento correspondiente de la infraestructura ferroviaria y la Modalidad C en el período en que se utilicen las instalaciones de electrificación. La liquidación de las modalidades de este canon se notificará al obligado al pago y su pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde aquel en que se produzca la notificación.

CÁNONES POR LA UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO DE TITULARIDAD Y GESTIÓN EXCLUSIVA DE LOS ADMINISTRADORES GENERALES DE INFRAESTRUCTURA

Constituye el presupuesto de hecho de los cánones contemplados en este artículo la utilización de las instalaciones de servicio cuya gestión está reservada en exclusiva a los administradores generales de infraestructuras, en las modalidades siguientes:

- a) Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (**modalidad A**).
- b) Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (**modalidad B**). Esta modalidad incluye 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.
- c) Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (**modalidad C**). Esta modalidad incluye la utilización de las vías de carga y descarga de mercancías.

Estos cánones son descritos en el [capítulo 7](#) de esta Declaración sobre la Red.

CUANTÍA DE LOS CÁNONES

De conformidad con el Artículo 96.1 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, una vez se apruebe y se encuentre en vigor el Reglamento para la determinación de tarifas de cánones, la utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario reguladas en los artículos 97 y 98, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios.

Su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en el 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.

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

Durante el ejercicio 2026 serán de aplicación las tarifas de cánones incluidas en los Reglamentos de determinación de tarifas que se hayan publicado en el BOE y se encuentren en vigor durante el ejercicio.

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG

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, 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.
- C. Se establecen dos tipos de tarifa, una para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otra para aquellos que se produzcan en el resto de las líneas.

| CANON POR LOS SERVICIOS DE ACCESO Y GESTIÓN DE CAPACIDAD, MODALIDAD A | | | | | |
|---|------------------|--------|--------|--------|--------|
| TIPO LÍNEA | TIPO DE SERVICIO | | | | |
| | VL1 | VL2 | VCM | VOT | M |
| €/ Tren-Km. Adjudicados | | | | | |
| Líneas tipo A | 1,7497 | 1,7483 | 1,7493 | 1,7493 | 0,7696 |
| Distinto tipo de A | 0,8971 | 0,9062 | 1,8442 | 0,9708 | 0,0724 |

En las de las “Tablas de Referencia”, de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo y en función de las características de los servicios y tipos de tren.

RECARGO AL CANON POR LOS SERVICIOS DE ACCESO Y GESTIÓN CAPACIDAD, MODALIDAD A, por el uso no eficiente de ésta.

- A. La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, un recargo del artículo 97.5.4º de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, 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.

Se pretende evitar que un operador solicite surcos que posteriormente no utilice y que por haber sido adjudicados a este operador no se puedan adjudicar a otro. También se penaliza la solicitud de surcos especiales al margen de la planificación, ya que interfiere en la gestión de la capacidad de la red ferroviaria por parte del administrador de infraestructuras.

Se mantiene el recargo al canon por adjudicación de capacidad que, tiene por objetivo, optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los operadores, y, por tanto, penaliza la diferencia entre la capacidad adjudicada y la realmente utilizada.

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

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

| TARIFAS RECARGO, MODALIDAD A | | | | | |
|---|------------------|--------|--------|--------|--------|
| TIPO LÍNEA | TIPO DE SERVICIO | | | | |
| | VL1 | VL2 | VCM | VOT | M |
| €/ Tren-Km. Circulados en exceso o en defecto | | | | | |
| Líneas A. | 6,5444 | 1,0197 | 4,2159 | 0,3235 | 0,9660 |
| Líneas no A. | 0,5376 | 0,5431 | 4,3550 | 0,1902 | 0,1319 |

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

En el caso de trenes en que el candidato solicitante de la capacidad no sea la empresa ferroviaria que utiliza esta o, en el caso de defecto de utilización de la capacidad adjudicada, el recargo 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.

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS / MODALIDAD B

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.

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

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

Dentro de los servicios VL1 de las líneas tipo A se establece una tarifa diferenciada para la modalidad B del canon, en función de que la expedición del tren se produzca en composición simple o doble, independientemente del número de plazas del tren.

CANON POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS, MODALIDAD B

| TIPO LÍNEA | | TIPO DE SERVICIO | | | | |
|----------------------------|-----------|------------------|--------|--------|--------|--------|
| | VL1 | | VL2 | VCM | VOT | M |
| | Simple C. | Doble C. | | | | |
| € / Tren-km. Circulado | | | | | | |
| Líneas tipo A. | 1,2128 | 2,4256 | 0,9259 | 0,7363 | 0,2297 | 0,9252 |
| Líneas tipo distinto de A. | 0,4490 | | 0,4536 | 0,7854 | 0,0944 | 0,1032 |

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

RECARGO AL CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS, MODALIDAD B,

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, por el uso de redes de altas prestaciones, explotación de servicios de ancho variable u otras situaciones de elevada intensidad de tráfico en determinados horarios.

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

La cuantía del recargo se establece atendiendo a los siguientes criterios y segmentos:

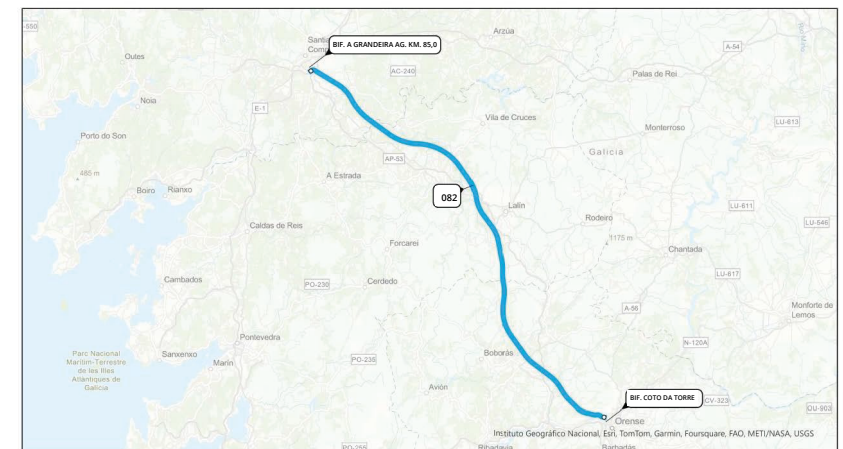
a) Recargos para los servicios VL1 que circulan por líneas tipo A:

A5. MADRID – ZAMORA – GALICIA (OURENSE – SANTIAGO DE COMP. – A CORUÑA – VIGO).

Se establece un recargo para todos los servicios VL1, en líneas A, que circulen por las siguientes líneas en la relación Madrid – Zamora – Galicia (Ourense – Santiago de Comp. – A Coruña – Vigo):

- * La línea 082 (Bif. A Grandeira Ag Km 85,0 – Bif. Coto da Torre) completa desde Bifurcación A Grandeira Ag Km 85,0 (B0861) hasta Bifurcación Coto da Torre (B0860).

A5. RELACIÓN MADRID-GALICIA - ADIF



A5. 082 - BIF. COTO DA TORRE- BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 85,0 (COMPLETA)

Se establecen las siguientes tarifas, como recargo, para el siguiente segmento:

| PROPUESTA TARIFA DE LOS RECARGOS DE LA MODALIDAD B SERVICIOS VL1 EN LÍNEA A | | | | | | |
|---|----------------------|---------------------|-------------|------------|-------------|-----------------|
| Euros tren-km | TARIFA BASE REDUCIDA | TARIFA TOP REDUCIDA | TARIFA BASE | TARIFA TOP | TARIFA PLUS | TARIFA TOP PLUS |
| A5. MADRID-ZAMORA-GALICIA (*) | 1,8642 | 2,1624 | 2,6631 | 3,0892 | 3,9947 | 4,2610 |

No se devenga recargo, para los segmentos VL1 definidos para las líneas tipo A, en las siguientes líneas:

- * Las líneas cuyo origen o destino sea un cambiador de ancho.

b) Recargos para los servicios VCM que circulan por líneas tipo A y NO A:

Se establecen recargos del artículo 97.5. 3º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, para los Servicios VCM en función de los tráficos realizados (tarifa € Tren/Km.), teniendo en cuenta el tipo de línea (diferenciando los servicios VCM que circulan por líneas A de los que circulan por líneas NO A).

Se establecen las siguientes tarifas, como recargo para las líneas tipo A:

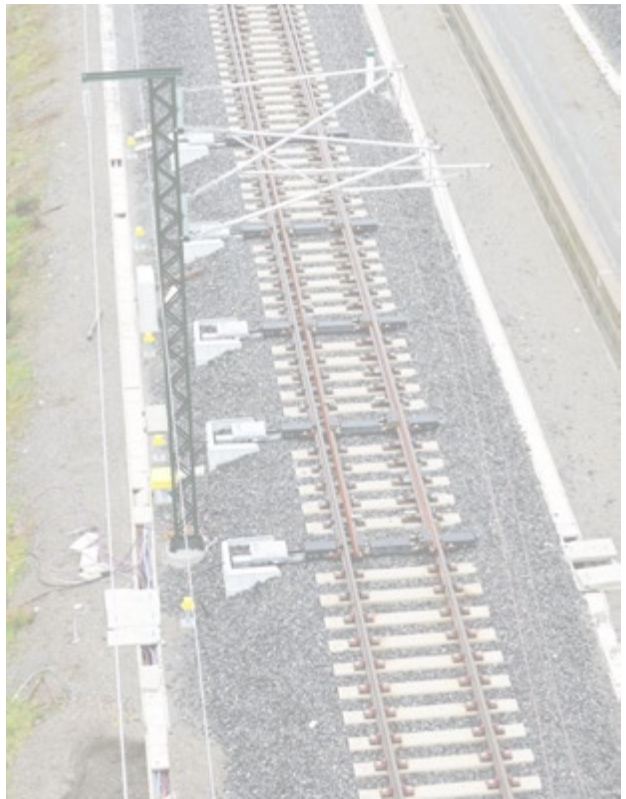
| PROPUESTA TARIFA DE LOS RECARGOS DE LA MODALIDAD B SERVICIOS VCM EN LÍNEA A | |
|---|--------|
| Euros tren-km | VCM |
| Líneas A | 3,3857 |

Se establecen las siguientes tarifas, como recargo para las líneas tipo NO A:

| PROPUESTA TARIFA DE LOS RECARGOS DE LA MODALIDAD B SERVICIOS VCM EN LÍNEA NO A | |
|--|--------|
| Euros tren-km | VCM |
| Líneas NO A | 3,3857 |

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

- A. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica de tracción, cuando estén disponibles.
- B. 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.
- C. Las tarifas se establecen para cada uno de los servicios de líneas tipo A y servicios del resto de las líneas (líneas tipo no A). Dentro de los servicios VL1 de las líneas tipo A se establece una tarifa diferenciada para la modalidad C del canon, en función de que la expedición del tren se produzca en composición simple o doble, independientemente del número de plazas del tren.



| CANON POR UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN, MODALIDAD C | | | | | | |
|---|-----------|------------------|--------|--------|--------|--------|
| TIPO LÍNEA | | TIPO DE SERVICIO | | | | |
| | VL1 | | VL2 | VCM | VOT | M |
| | Simple C. | Doble C. | | | | |
| €/ Tren-km | | | | | | |
| Líneas tipo A. | 0,0875 | 0,1750 | 0,0938 | 0,0938 | 0,0938 | 0,0408 |
| Líneas tipo distinto de A. | 0,0886 | | 0,0895 | 0,1839 | 0,0958 | 0,0287 |

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

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

1. Tipos de línea

Las líneas 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:

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

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

| TIPO DE LÍNEA | LONGITUD | |
|------------------|------------|-------|
| TITULARIDAD ADIF | KMS. LÍNEA | % |
| A | 84,1 | 0,7% |
| B1 | 397,0 | 3,4% |
| B2 | 4.238,6 | 36,3% |
| C1 | 1.062,1 | 9,1% |
| C2 | 1.545,0 | 13,2% |
| D | 1.579,8 | 13,5% |
| E | 2.766,0 | 23,7% |
| TOTAL | 11.672,7 | 100% |



2. Tipos de Servicios.

Los tipos de servicio se clasificarán en función de la distancia y recorrido. Los tipos de servicio son los siguientes:

| TABLA | | CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS Y TIPOS DE TREN |
|------------|------|---|
| CLASE | TIPO | CARACTERÍSTICAS |
| VIAJEROS | VL | <p>Servicios de viajeros larga distancia y sus ramas comerciales, así como los trenes internacionales y los trenes turísticos, distinguiendo los siguientes subtipos:</p> <ul style="list-style-type: none"> VL1.- Servicios de larga distancia, con recorridos superiores a 300 kilómetros que circulan por línea A y líneas no A, excepto los designados como VL2 y VOT. Asimismo, los servicios de trenes turísticos e internacionales se calificarán como servicios VL1. VL2.- Servicios de larga distancia con recorridos superiores a 300 kilómetros 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%. <p>(*) Relaciones de ancho variable: aquéllas donde la ruta de un tren recorre trayectos con diferentes anchos de vía.</p> |
| | VCM | <p>Servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos, distinguiendo los siguientes subtipos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías. Servicios interurbanos: los que no siendo urbanos ni suburbanos tienen recorridos inferiores a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas comerciales de trenes de larga distancia. Servicios declarados como obligaciones de servicio público (OSP). |
| | VOT | Trenes y material de viajeros sin pasajeros, incluidas máquinas aisladas, movimiento de trenes en vacío, formación y pruebas. |
| MERCANCÍAS | M | Servicios de Mercancías: Todos los servicios de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos y pruebas. |

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

3. Tipos de Tracción:

El tipo de tracción se clasificará en función del tipo de fuentes de energía que utilizan los trenes o locomotoras para su desplazamiento a la hora de circular por los diferentes tipos de línea.

Los tipos de tracción son:

- * **E:** trenes de tracción Eléctrica: Locomotoras o formaciones autopropulsados que utilizan un sistema de electrificación ferroviario que les provea energía a sus unidades de tracción eléctrica para su desplazamiento.
- * **D:** trenes de tracción NO Eléctrica: Locomotoras o trenes autopropulsadas que NO utilizan un sistema de electrificación ferroviario para su desplazamiento.

4. Definición de los tipos de Segmentos para los servicios VL1:

Dentro de los servicios VL1 se distinguen los siguientes tipos segmentos para trenes de larga distancia que circulan por líneas tipo A:

- * **Segmento Base Reducida:** Son los servicios de larga distancia VL1 que circulan por líneas A para los que el total de plazas del tren (independientemente de que la expedición del tren se produzca en composición simple y/o doble) es inferior o igual a 300 plazas y el tren tiene establecido el horario de salida de la estación de origen en horario definido como "Normal".
- * **Segmento Top Reducida:** Son los servicios de larga distancia VL1 que circulan por líneas A para los que el total de plazas del tren (independientemente de que la expedición del tren se produzca en composición simple y/o doble) es inferior o igual a 300 plazas y el tren tiene establecido el horario de salida de la estación de origen en horario definido como "Punta".
- * **Segmento Base:** Son los servicios de larga distancia VL1 que circulan por líneas A para los que el total de plazas del tren (independientemente de que la expedición del tren se produzca en composición simple y/o doble) se encuentra entre 301 y 599 plazas y el tren tiene establecido el horario de salida de la estación de origen en horario definido como "Normal".
- * **Segmento Top:** Son los servicios de larga distancia VL1 que circulan por líneas A para los que el total de plazas del tren (independientemente de que la expedición del tren se produzca en composición simple y/o doble) se encuentra entre 301 y 599 plazas y el tren tiene establecido el horario de salida de la estación de origen en horario definido como "Punta".
- * **Segmento Plus:** Son los servicios de larga distancia VL1 que circulan por líneas A para los que el total de plazas del tren (independientemente de que la expedición del tren se produzca en composición simple y/o doble) es igual o superior a 600 plazas y el tren tiene establecido el horario de salida de la estación de origen en horario definido como "Normal".
- * **Segmento Top Plus:** Son los servicios de larga distancia VL1 que circulan por líneas A para los que el total de plazas del tren (independientemente de que la expedición del tren se produzca en composición simple y/o doble) es igual o superior a 600 plazas y el tren tiene establecido el horario de salida de la estación de origen en horario definido como "Punta".

| SEGMENTOS SERVICIOS VL1 - LÍNEAS TIPO A | | |
|---|-------------|---------------------|
| TARIFA | Hora salida | Capacidad en plazas |
| Base reducida | Normal | =< 300 |
| Top reducida | Punta | =< 300 |
| Base | Normal | de 301 a 599 |
| Top | Punta | de 301 a 599 |
| Plus | Normal | >= 600 |
| Top Plus | Punta | >= 600 |

Resultando la siguiente matriz para estos segmentos de servicios VL1 y de tipo de líneas A:

| SEGMENTOS | | CAPACIDAD EN PLAZAS | | |
|--------------------------|--------|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------|
| Servicios VL1 - Líneas A | | Menor o igual a 300 plazas (Z1) | De 301 a 599 plazas (Z2) | Mayor o igual a 600 plazas (Z3) |
| HORARIO DE SALIDA | Normal | BASE REDUCIDA | BASE | PLUS |
| | Punta | TOP REDUCIDA | TOP | TOP PLUS |

De esta forma, según el número de plazas totales del tren, se clasifican en:

- * Z1: para los trenes de menos o igual a 300 plazas.
- * Z2: para los trenes de 301 a 599 plazas.
- * Z3: para los trenes de más o igual a 600 plazas.

5. Tipos de horario para los servicios VL1:

Los tipos de horario son:

- **Normal:** Son horarios normales los módulos horarios que se establecen en la tabla adjunta y se utilizan para referenciar los Servicios VL1 definidos como:
 - * Segmento Base Reducida.
 - * Segmento Base.
 - * Segmento Plus.
- **Punta:** Son horarios punta los módulos horarios que se establecen en la tabla adjunta y se utilizan para referenciar los Servicios VL1 definidos como:
 - * Segmento Top Reducida.
 - * Segmento Top.
 - * Segmento Top Plus.

Los Módulos Horarios que se definen como “Horario Normal” y “Horario Punta” son los que se establecen, a continuación, en la tabla diferenciando cada día de la semana, teniendo en cuenta que:

- * En caso de días festivos nacionales, los módulos horarios se asimilarán a los horarios del día “Domingo”. No se tendrán en cuenta los días festivos autonómicos ni festivos locales.
- * Los módulos horarios se tendrán en cuenta como hora de salida que tiene prevista el tren de la estación origen en el surco adjudicado, con independencia de la hora real de salida del tren.

Los Módulos horarios semanales son los siguientes:

| MODULACIÓN HORARIA | De lunes a viernes | Sábado | Domingo y Festivo Nacional |
|--------------------|--------------------|--------|----------------------------|
| 00:00 - 00:59 | Normal | Normal | Normal |
| 01:00 - 01:59 | Normal | Normal | Normal |
| 02:00 - 02:59 | Normal | Normal | Normal |
| 03:00 - 03:59 | Normal | Normal | Normal |
| 04:00 - 04:59 | Normal | Normal | Normal |
| 05:00 - 05:59 | Normal | Normal | Normal |
| 06:00 - 06:59 | Punta | Punta | Normal |
| 07:00 - 07:59 | Punta | Punta | Normal |
| 08:00 - 08:59 | Punta | Punta | Normal |
| 09:00 - 09:59 | Punta | Punta | Normal |
| 10:00 - 10:59 | Normal | Normal | Normal |
| 11:00 - 11:59 | Normal | Normal | Normal |
| 12:00 - 12:59 | Normal | Normal | Normal |
| 13:00 - 13:59 | Normal | Normal | Normal |
| 14:00 - 14:59 | Punta | Normal | Normal |
| 15:00 - 15:59 | Punta | Normal | Normal |
| 16:00 - 16:59 | Normal | Normal | Normal |
| 17:00 - 17:59 | Normal | Normal | Normal |
| 18:00 - 18:59 | Punta | Punta | Punta |
| 19:00 - 19:59 | Punta | Punta | Punta |
| 20:00 - 20:59 | Punta | Punta | Normal |
| 21:00 - 21:59 | Normal | Normal | Normal |
| 22:00 - 22:59 | Normal | Normal | Normal |
| 23:00 - 2359 | Normal | Normal | Normal |



Clasificación nominativa de Estaciones.

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

Prestaciones mínimas por la utilización de las estaciones de viajeros

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

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

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



5.4. Servicios Básicos y Precios

Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio que se relacionan en el Artículo 42 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Los precios por la prestación de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable. Su prestación no es obligatoria, siendo las disposiciones aplicables únicamente cuando el servicio sea ofrecido por el explotador de la instalación de servicio.

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

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

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

5.5. Servicios Complementarios y Precios

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

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

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

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

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

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

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO GENERAL

| SC-1 TRANSPORTES EXCEPCIONALES | |
|--------------------------------|--|
| Descripción | Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales |
| Operaciones Asociadas | <ul style="list-style-type: none"> Estudios realizados por Adif asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte. Plan de marcha. Acompañamiento, asistencia al transporte y vehículos de apoyo para la circulación. Apertura extraordinaria de estaciones. Servicios contratados de apoyo y seguridad. |
| Unidad de Facturación | Por Estudio. <ul style="list-style-type: none"> Por Plan de Marcha. Por Servicio. |
| Condiciones de aplicación | Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálíbos y la ficha UIC 502/1. En el caso de comunicación de la supresión o cambio de fecha de la circulación de un Transporte Excepcional con menos de 72 horas de antelación y esta nos sea por una causa de fuerza mayor, la E.F. estará obligada a abonar el 15% de valor de los costes estimados para la realización del transporte. |

| SC-1 | TRANSPORTES EXCEPCIONALES | UNIDAD DE FACTURACIÓN | PRECIO AÑO 2026 |
|----------------|--|-----------------------|--|
| | Estudios realizados por Adif asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte. | POR ESTUDIO | 93 € / h /agente |
| PLAN DE MARCHA | | | |
| | Itinerario UN área territorial operativa | PLAN DE MARCHA | 950 € |
| | Itinerario DOS o más áreas territoriales operativas | PLAN DE MARCHA | 1.500 € |
| | Acompañamiento y asistencia al transporte | SERVICIO PRESTADO | 68 € / h /agente |
| | Vehículos de apoyo a la circulación(*) | SERVICIO PRESTADO | 658 €/100 km y 6,6 €/km. cuando supere los 100 Km. iniciales |
| | Apertura Extraordinaria de Estaciones | SERVICIO PRESTADO | 68 € / h /agente |
| | Servicios contratados de apoyo y seguridad | SERVICIO PRESTADO | Coste servicio |

(*) Circulación de vagonetas y otro equipamiento necesario precediendo o tras el Transporte Excepcional.

Los Precios para el año 2026 contenidos en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Complementarios que se presten en las instalaciones de servicio pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por el administrador de infraestructuras.

Estos precios entrarán en vigor el 1 de enero de 2026 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2026, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO GENERAL

SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN

SC-2

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

5.6. Servicios Auxiliares y Precios

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

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

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

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

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

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

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

Asimismo, las fichas descriptivas de los servicios auxiliares prestados en el ámbito de las Terminales de Carga y de las Estaciones de Viajeros, así como sus condiciones de prestación, condiciones de acceso y precios, se encuentran disponibles en el capítulo 7 de esta DR y en las fichas descriptivas de las instalaciones de servicio, disponibles en la aplicación PISERVI.

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

5.7. Sanciones de Incentivos Financieros

5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SURCO

No aplica

5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SURCO

No aplica

5.7.3. SANCIONES POR NO USO DE SURCO

Las cuantías aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 283 de fecha 25 de noviembre de 2025.

5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SURCO

Las cuantías aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 283 de fecha 25 de noviembre de 2025.

La cuantía del recargo se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-km de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea y tipo de servicio.

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

Para más información, ver anexo IV del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 283 de fecha 25 de noviembre de 2025.

Asimismo, otras sanciones que puedan derivarse del incumplimiento de los Acuerdos Marco.

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

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

5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS

1.º Bonificación 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, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá introducir una bonificación en los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio.

Las bonificaciones aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado.

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

Podrán introducirse bonificaciones en los cánones regulados en este apartado para incentivar la implantación en los trenes del sistema ERTMS. Estas bonificaciones no tendrán impacto en los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias y afectarán exclusivamente al ámbito que se determine, de conformidad con el derecho de la Unión Europea.

Las bonificaciones aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado.

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

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

- Se determinarán las franjas horarias bonificadas. Dichas franjas podrán abarcar una línea o un tramo de esta o bien determinarse como un conjunto de franjas horarias que abarquen una línea o un tramo de la misma, varias líneas o tramos de las mismas o un área geográfica determinada mediante tramos de líneas ferroviarias.
- Se determinará el intervalo temporal dentro del período de vigencia del horario de servicio durante el cual estará vigente la bonificación.
- Se relacionará el tráfico en las franjas bonificadas con la bonificación establecida para el canon. El tráfico podrá determinarse mediante los trenes-kilómetro, número de frecuencias, número de pasajeros o número de pasajeros-kilómetro. Se podrán establecer bonificaciones distintas dentro del mismo intervalo temporal y para distintos volúmenes de tráfico.
- Una vez publicada la bonificación, las empresas ferroviarias podrán presentar el volumen de tráfico que se comprometen a efectuar en el período determinado por el administrador.
- En función del volumen del tráfico se determinará el canon total del período temporal a abonar por el operador, aplicando la bonificación que le corresponde.
- El canon resultante del período completo deberá ser abonado por el operador mensualmente durante el plazo de vigencia de la bonificación en partes iguales.
- Únicamente será objeto de devolución la parte del canon correspondiente a aquellos tráficos no realizados por debajo del tráfico comprometido por la empresa ferroviaria cuando dicha bajada de tráfico no sea imputable a la empresa ferroviaria.
- El administrador podrá establecer que, en caso de que la empresa ferroviaria realice tráficos superiores al tráfico comprometido, dichos tráficos sean bonificados con un porcentaje de la bonificación prevista.

Las bonificaciones aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado.

Las bonificaciones recogidas en los epígrafes 1.º, 2.º y 3.º de este apartado, se aplicarán de modo similar a servicios similares y de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria.

BONIFICACIONES POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO.

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

5.8 Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

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

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

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

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

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

| TABLA 1 INDICADORES DE P.P.S.I. PARA TRENES POR PRODUCTOS | | |
|---|-----------------------|--|
| PRODUCTO | MARGEN DE PUNTUALIDAD | OBSERVACIONES |
| Larga Distancia AV | 15' | |
| Media Distancia AV | 15' | |
| Larga Distancia NO AV | 30' | |
| Media Distancia NO AV | 30' | |
| Cercanías | 20' | |
| Mercancías | 100' | Con el parámetro de Oferta Ajustada y Retraso Neto |

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

- **TRENES DE VIAJEROS.**- Si el retraso a la llegada (RLL) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual:
 $RLL > Ip = \text{Tren impuntual}$
 La diferencia, medida en minutos, entre el retraso a la llegada (RLL) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):
 $Rc = RLL - Ip$
- **TRENES DE MERCANCÍAS.**- Si el retraso neto (Rn) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual.
 $Rn > Ip = \text{Tren impuntual}$
 La diferencia, medida en minutos, entre el retraso neto (Rn) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):
 $Rc = Rn - Ip$

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

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



El valor unitario (V) de cada minuto de retraso imputable será el siguiente:

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

Evaluación del Programa de Incentivos

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

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

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

FASE 3.- El 1 de enero de 2024, ha entrado en funcionamiento un nuevo sistema de medida y control de la puntualidad para los servicios de Cercanías. Se ha implantado criterios que son más acordes con los estándares europeos actuales y más próximos a la visión del viajero que utiliza estos servicios. Sobre la base de estos nuevos criterios se han iniciado los trabajos para incorporar las cercanías en el Sistema de Incentivos, con horizonte de implantación el 1 de enero de 2026

Comité de Seguimiento del sistema de incentivos.

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

| SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE a 30/09/2025 (cifras en minutos) | | | |
|---|------------|------------|-------------|
| Empresa Ferroviaria | Bonus | Malus | Saldo |
| Empresa Ferroviaria 1 | 177,29 | 1.723,57 | -1.546,28 |
| Empresa Ferroviaria 2 | 0,00 | 0,79 | -0,79 |
| Empresa Ferroviaria 3 | 16.190,84 | 38.278,81 | -22.087,97 |
| Empresa Ferroviaria 4 | 152,00 | 2.744,51 | -2.592,51 |
| Empresa Ferroviaria 5 | 14.233,88 | 60.838,37 | -46.604,49 |
| Empresa Ferroviaria 6 | 80,00 | 160,00 | -80,00 |
| Empresa Ferroviaria 7 | 5.072,32 | 5.665,82 | -593,50 |
| Empresa Ferroviaria 8 | 3.374,4908 | 707,98 | 2.666,51 |
| Empresa Ferroviaria 9 | 1.503,88 | 7.353,24 | -5.849,36 |
| Empresa Ferroviaria 10 | 3.355,07 | 8.735,29 | -5.380,22 |
| Empresa Ferroviaria 11 | 13.513,98 | 23.622,87 | -10.108,89 |
| Empresa Ferroviaria 12 | 926,19 | 293,24 | 632,95 |
| Empresa Ferroviaria 13 | 91.304,64 | 291.589,08 | -200.284,43 |
| Empresa Ferroviaria 14 | 79.724,03 | 101.502,22 | -21.778,19 |
| Empresa Ferroviaria 15 | 1.498,97 | 5.823,74 | -4.324,77 |
| Empresa Ferroviaria 16 | 5.248,14 | 11.394,89 | -6.146,75 |
| TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS | | | -324.078,69 |
| Administrador | Bonus | Malus | Saldo |
| Adif | 531.418,07 | 207.339,38 | 324.078,69 |

| SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE a 30/09/2025 (cifras en euros) | | | |
|---|--|--|-------------|
| Empresa Ferroviaria | | | Euros |
| Empresa Ferroviaria 1 | | | -1.546,28 |
| Empresa Ferroviaria 2 | | | -0,79 |
| Empresa Ferroviaria 3 | | | -22.087,97 |
| Empresa Ferroviaria 4 | | | -2.592,51 |
| Empresa Ferroviaria 5 | | | -46.604,49 |
| Empresa Ferroviaria 6 | | | -80,00 |
| Empresa Ferroviaria 7 | | | -593,50 |
| Empresa Ferroviaria 8 | | | 2.666,51 |
| Empresa Ferroviaria 9 | | | -5.849,36 |
| Empresa Ferroviaria 10 | | | -5.380,22 |
| Empresa Ferroviaria 11 | | | -10.108,89 |
| Empresa Ferroviaria 12 | | | 632,95 |
| Empresa Ferroviaria 13 | | | -200.284,43 |
| Empresa Ferroviaria 14 | | | -21.778,19 |
| Empresa Ferroviaria 15 | | | -4.324,77 |
| Empresa Ferroviaria 16 | | | -6.146,75 |
| TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS | | | -324.078,69 |
| Administrador | | | Euros |
| Adif | | | 324.078,69 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2026_V0 (ED 12/12/2025)

Resumen de la información relativa a la desagregación por tipologías de retraso a 30 de septiembre 2025

| GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS | | ACUMULADO ENERO/SEPTIEMBRE 2025 | | | |
|----------------------------|--|---------------------------------|-------|------------|-------|
| | | Trenes | | Minutos | |
| | | Total | % | Total | % |
| A.3 | Errores en el procedimiento de las operaciones. | 36,81 | 0,20% | 1.350,95 | 0,18% |
| A.5 | Personal. | 13,84 | 0,07% | 1.002,30 | 0,13% |
| A.6 | Otras causas. | 20,34 | 0,11% | 1.610,69 | 0,21% |
| B.1 | Instalaciones de señalización. | 1.588,10 | 8,53% | 54.561,45 | 7,11% |
| B.3 | Instalaciones de telecomunicaciones. | 29,71 | 0,16% | 1.153,39 | 0,15% |
| B.4 | Equipo de suministro de corriente. | 616,19 | 3,31% | 38.315,62 | 4,99% |
| B.5 | Vía. | 90,46 | 0,49% | 3.070,36 | 0,40% |
| B.6 | Estructuras. | 6,76 | 0,04% | 193,78 | 0,03% |
| B.7 | Personal. | 11,13 | 0,06% | 1.028,17 | 0,13% |
| B.8 | Otras causas. | 56,33 | 0,30% | 4.685,02 | 0,61% |
| C.1 | Trabajos de construcción planificados. | 946,69 | 5,08% | 63.086,67 | 8,22% |
| C.2 | Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción. | 341,28 | 1,83% | 13.781,99 | 1,80% |
| C.3 | Restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas. | 858,34 | 4,61% | 23.087,72 | 3,01% |
| C.4 | Otras causas. | 6,03 | 0,03% | 411,28 | 0,05% |
| | ADIF | 4.622,02 | | 207.339,38 | |

| GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS | | ACUMULADO ENERO/SEPTIEMBRE 2025 | | | |
|----------------------------|---|---------------------------------|--------|------------|--------|
| | | Trenes | | Minutos | |
| | | Total | % | Total | % |
| E.1 | Rebasamiento del tiempo de parada. | 775,18 | 4,16% | 11.533,61 | 1,50% |
| E.2 | Solicitud de la empresa ferroviaria. | 6.274,81 | 33,68% | 255.559,80 | 33,29% |
| E.4 | Irregularidades en la carga. | 25,88 | 0,14% | 2.634,70 | 0,34% |
| E.5 | Preparación comercial del tren. | 252,44 | 1,36% | 23.018,27 | 3,00% |
| E.6 | Personal. | 43,97 | 0,24% | 2.016,42 | 0,26% |
| F.1 | Planificación/replanificación del registro. | 62,55 | 0,34% | 1.518,75 | 0,20% |
| F.2 | Formación del tren por la empresa ferroviaria. | 1.655,49 | 8,89% | 57.065,99 | 7,43% |
| F.3 | Problemas que afecten a los coches (transporte de viajeros). | 0,31 | 0,00% | 10,26 | 0,00% |
| F.4 | Problemas que afecten a los vagones (transporte de mercancías). | 141,89 | 0,76% | 10.543,24 | 1,37% |
| F.5 | Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores. | 4.043,60 | 21,71% | 163.703,60 | 21,32% |
| F.6 | Personal. | 728,81 | 3,91% | 32.739,79 | 4,26% |
| F.7 | Otras causas. | 1,00 | 0,01% | 90,00 | 0,01% |
| | EMPRESA FERROVIARIA | 14.005,93 | | 560.434,42 | |
| TOTAL GENERAL | | 18.627,95 | | 767.773,80 | |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2026_V0 (ED 12/12/2025)

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

TASAS Y CÁNONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

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

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

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

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

Para ello se establecerán criterios objetivos que justifiquen esas minoraciones sobre los precios máximos en función de parámetros y condiciones de aplicación debidamente explicitadas y, cuando proceda, se establecerán acuerdos específicos. Con objeto de que los clientes del administrador de infraestructuras ferroviarias puedan conocer con la suficiente antelación a la solicitud del servicio, la existencia de precios reducidos y las condiciones objetivas necesarias para su aplicación, el administrador de infraestructuras ferroviarias incluirá esta información en su página Web, www.adif.es y en las sucesivas actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

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

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

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

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

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

LIQUIDACIÓN DE TASAS Y CÁNONES

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

Las notificaciones de las liquidaciones de la tasa se practicarán preferentemente por medios electrónicos y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía.

El pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde que se produzca la notificación mediante transferencia bancaria en la cuenta de la entidad de crédito que preste el servicio de caja a esta Administración y que vendrá indicada en la liquidación. Se considera efectuado el pago en la fecha en que haya tenido entrada el importe correspondiente en la cuenta indicada en los términos del artículo 37 del Reglamento General de Recaudación.

El período ejecutivo de recaudación se inicia el día siguiente al del vencimiento del plazo indicado anteriormente. devengándose con el inicio de dicho período los recargos del período ejecutivo (de acuerdo con lo establecido en la Ley General Tributaria y en la Ley General Presupuestaria).

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

Las notificaciones de las liquidaciones de los cánones ferroviarios se practicarán preferentemente por medios electrónicos y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía.

El pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde que se produzca la notificación mediante transferencia bancaria en la cuenta de la entidad de crédito que preste el servicio de caja a esta Administración y que vendrá indicada en la liquidación. Se considera efectuado el pago en la fecha en que haya tenido entrada el importe correspondiente en la cuenta indicada en los términos del artículo 37 del Reglamento General de Recaudación.

El período ejecutivo de recaudación se inicia el día siguiente al del vencimiento del plazo indicado anteriormente. devengándose con el inicio de dicho período los recargos del período ejecutivo (de acuerdo con lo establecido en la Ley General Tributaria y en la Ley General Presupuestaria).

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

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

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

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

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las cuantías correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago.

La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de los precios por los servicios que preste.

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

