

MEMORIA ECONÓMICO-FINANCIERA DEL PROYECTO DE REGLAMENTO DE DETERMINACIÓN DE LOS CÁNONES FERROVIARIOS DE ADIF-ALTA VELOCIDAD PARA LOS EJERCICIOS ECONÓMICOS 2026, 2027 Y 2028.

La presente memoria se elabora al amparo de lo previsto en el artículo 100.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

1.- OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA DE REGLAMENTO.

1.1.- Necesidad de la norma.

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, transformó 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 infraestructuras ferroviarias que dimana del artículo 4 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, estableciendo que su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, 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, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se ha flexibilizado el sistema de determinación de los cánones, trasladando las competencias para su cuantificación final a los administradores de infraestructuras ferroviarias. 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 establece en la Exposición de Motivos 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, 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 ferroviarias, con el principio de reserva de ley del artículo 31.3 de la Constitución.

En fecha 30 de septiembre de 2024 el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad aprobó el primer Reglamento de determinación de los cánones

ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 28 de octubre de 2024 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de noviembre de 2024.

Asimismo, el pasado 28 de octubre de 2025, el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad aprobó un nuevo texto reglamentario del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, que se publicó en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025.

De conformidad con el artículo 100.1, segundo párrafo, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, debe procederse, con carácter anual, a la revisión “de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones”.

La normativa sectorial establece que los cánones ferroviarios y el resto de las condiciones de acceso a la red ferroviaria deben incluirse en la declaración sobre la red de los administradores de infraestructuras ferroviarias, y que ésta debe publicarse con un año de antelación respecto del inicio del horario de servicio correspondiente (artículos 96.1 y 100.3 y anexo III de la Ley del Sector Ferroviario).

Asimismo, el Consejo de Estado, en su Dictamen 694/2025 sobre el proyecto de Reglamento de determinación de cánones ferroviarios, se refiere también a la importancia de la seguridad jurídica y de la estabilidad y predictibilidad de los cánones que son, por una parte, un instrumento fundamental para asegurar un aprovechamiento óptimo de las infraestructuras ferroviarias y, por otra parte, un elemento básico a tener en cuenta por los operadores a la hora de formular sus solicitudes de capacidad de la red y deben incorporarse a la declaración sobre la red (Ley 38/2015, artículo 100.3), al menos, antes de un año de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio (Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, artículo 7), “así las cosas, los cánones han de estar determinados al menos trece meses antes del período en que se van a aplicar”.

En consecuencia, con el objetivo de dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 96 y siguientes de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, tras la reforma operada por la Ley 26/2022 de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y a las recomendaciones realizadas por el regulador y el Consejo de Estado, la presente Memoria tiene por objeto la actualización anual de las cuantías de los cánones ferroviarios de los artículos 97 y 98, correspondientes a los ejercicios económicos 2026, 2027 y 2028.

1.2.- Objetivos.

El artículo 100.1 de la LSF establece, en relación con el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, que *“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”.

La aprobación de este Reglamento pretende dar cumplimiento al mandato explícito de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en orden a actualizar anualmente la determinación de los cánones ferroviarios, tomando en consideración que el primer Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios se aprobó por el Consejo de Administración el 30 de septiembre de 2024 y se publicó en el Boletín Oficial del Estado en fecha 28 de octubre de 2024. Mientras que el segundo Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios se aprobó por el Consejo de Administración el 28 de octubre de 2025 y se publicó en el Boletín Oficial del Estado en fecha 25 de noviembre de 2025.

Por lo demás, el presente Reglamento completa asimismo el marco jurídico necesario para la determinación de los cánones ferroviarios para el período que se encuentre vigente. Debe recordarse, en este sentido, que los cánones ferroviarios constituyen uno de los recursos principales de los administradores de infraestructuras ferroviarias, en los términos previstos en el artículo 26 del citado texto legal.

En definitiva, la norma tendría como finalidad determinar los cánones ferroviarios a aplicar por ADIF-Alta Velocidad en las distintas modalidades previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. En consecuencia, el Reglamento:

- a) Concreta la forma de cálculo de la cuota íntegra de los cánones previstos en la citada norma.
- b) Determina las tarifas aplicables a cada canon.
- c) Concreta los recargos previstos en la Ley 38/2015.
- d) Precisa los tipos de línea y servicio necesarios para el cálculo de los cánones previstos en el artículo 97 de la Ley 38/2015.
- e) Determina los criterios de clasificación de las estaciones de viajeros, necesarios para la determinación de los cánones previstos en el artículo 98 de la citada norma.

1.3.- Adecuación a los principios previstos en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Este Reglamento se ajusta a los principios recogidos en el último párrafo del apartado 1 del artículo 100 de la Ley 38/2015. En particular, se ajusta 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, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

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.

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-Alta Velocidad, 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, como, la mejora de la eficiencia energética para reducir emisiones, el consumo de electricidad 100% renovable, el desarrollo de proyectos de autoconsumo en nuestras instalaciones, la creación de áreas de movilidad sostenible en nuestras estaciones para vehículos cero emisiones y, estableciéndose como principales metas hasta 2030.

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

ADIF-Alta Velocidad está comprometido 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, diseñando y llevando a cabo actuaciones destinadas a aprovechar las oportunidades derivadas de un proceso de liberalización exitoso que garantice una oferta de servicios más eficiente, de calidad, integradora e inclusiva para los Grupos de Interés.

El ferrocarril es la mejor respuesta para responder a un nuevo modelo de movilidad y es, además, un acelerador del cambio impulsado por la Unión Europea hacia una economía basada en los principios verde y digital.

1.4.- Análisis de Alternativas.

No existen otras posibles soluciones alternativas, regulatorias o no regulatorias que den respuesta al mandato legal expuesto, habida cuenta que, tratándose de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, es necesario respetar el principio de reserva de ley y partir de un instrumento normativo, a los efectos de determinar los cánones ferroviarios (art. 100 LSF).

2.- CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO.

2.1.- Contenido.

El presente Reglamento se estructura en cuatro Títulos. El primero de ellos, denominado “Disposiciones Generales”, se refiere al objeto 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, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Dichos títulos distinguen las modalidades de cada uno de los cánones ferroviarios y, a su vez, se incluyen los recargos.

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 y para cada uno de los ejercicios económicos 2026, 2027 y 2028, desarrollando de este modo los extremos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con respecto 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, de acuerdo con la comunicación 1/2024 de 12 de marzo publicada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), en relación con “Los criterios para la supervisión de los cánones ferroviarios”, se utiliza la metodología descrita en la comunicación para la determinación de los costes directos correspondientes a cada uno de los ejercicios para los que se actualizan las tarifas de cánones ferroviarios. Asimismo, para la

recuperación de los costes no elegibles, se mantiene la misma estructura de las tarifas de los recargos aprobada en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025. En el mismo, para la determinación de los recargos se tiene en cuenta su asignación eficiente y equitativa a cada uno de los segmentos, según su sensibilidad y su cuantificación, siendo asumibles por el mercado de acuerdo con la metodología de Ramsey-Boiteux y el Test de Mercado. Esta estructura de los recargos está alineada con los objetivos establecidos por la CNMC para la supervisión de la legalidad de los recargos de los administradores de infraestructuras ferroviarias y se justifican sus variaciones.

Con carácter general, la revisión anual de las cuantías de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones ferroviarios para los ejercicios 2026 y 2027, consiste en mantener las mismas tarifas recogidas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025.

A partir del 1 de enero de 2028, la revisión anual de las cuantías de los cánones del sistema de cánones ferroviarios para el ejercicio 2028, consiste en mantener las mismas tarifas y recargos recogidas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025, con la excepción de determinados recargos establecidos en las Líneas A para los servicios VL1 y para cada uno de sus segmentos (tarifa base reducida, tarifa top reducida, tarifa base, tarifa top, tarifa plus y tarifa top plus), que a partir del día 1 de enero de 2028, se adecuarán en base a la capacidad de cada segmento de mercado de soportar el recargo propuesto (aplicación metodología Ramsey-Boiteaux y estudio de rentabilidad Operador Eficiente Medio).

En lo relativo 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, para el ejercicio 2028 se incrementan las tarifas de recargo unitario vigente durante el ejercicio 2027 para cada uno de sus segmentos (tarifa base reducida, tarifa top reducida, tarifa base, tarifa top, tarifa plus y tarifa top plus) en los corredores A1. Madrid-Barcelona, A3. Madrid-Valencia-Castellón-Alicante-Murcia, A5. Madrid-Zamora-Galicia y A6. Tráficos internacionales de viajeros entre Barcelona y Frontera Francesa.

Por lo demás y en cuanto a las líneas de tipo no A, durante el ejercicio 2028, se mantienen todas las cuantías de los cánones, adiciones y recargos y otros elementos del sistema de cánones recogidas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de

noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025.

En cuanto a los cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los administradores generales de infraestructura, se mantienen las cuantías de los cánones, adiciones y recargos y otros elementos del sistema de cánones, a excepción de las tarifas de las paradas en estaciones de las categorías 1 a 5. En este sentido, para el cálculo de estas tarifas, la diferencia entre estimación de ingresos y costes incurridos en el ejercicio por la actividad prevista para 2028 por cánones del art. 98 resulta de la aplicación de un beneficio razonable(WACC) en torno al 3,2%, bastante inferior al permitido por la Resolución de la CNMC STP/DTSP/062/25 de 20 de noviembre de 2025, como beneficio razonable (máximo 7,73%), conforme con lo establecido en las conclusiones del Acuerdo por el que se emite “Informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF y ADIF-Alta Velocidad (STP/DTSP/071/24), de fecha 21 de mayo de 2025”.

Las cuantías de los cánones ferroviarios que se establecen para el ejercicio 2028 se mantendrán vigentes hasta la aprobación de un nuevo Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF-Alta Velocidad.

Por último, dentro del Título II, se incorpora el artículo 6 que establece una bonificación de cánones por la utilización de la infraestructura para el tráfico de mercancías, de acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Novena de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, donde se propone adoptar las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. En su apartado b), se indica: Establecer e implementar un sistema de bonificaciones en los cánones ferroviarios para el tráfico de mercancías con el objeto de impulsar el cambio modal de la carretera al ferrocarril. Estas bonificaciones serán aplicables durante un período mínimo de 5 años, y tendrán en especial consideración a aquellos servicios de mercancías que circulan por líneas tipo A.

Por tanto, se implementa una bonificación de cánones que se aplicará a los servicios de mercancías que van a circular por líneas tipo A durante el periodo de vigencia de este Reglamento, con el objetivo de que la aplicación de estas bonificaciones consiga igualar las tarifas de estos tráficos de mercancías con los establecidos para el resto de las líneas (líneas tipo no A).

Significar que, en cuanto a las tarifas y recargos propuestos en este Reglamento se incorporan todas las modificaciones propuestas por el regulador en el “Acuerdo por el que se emite informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF y ADIF-Alta Velocidad” (STP/DTSP/071/24) de la CNMC, de fecha 21 de mayo de 2025 y en el Dictamen del Consejo de Estado 694/2025, de ADIF-Alta Velocidad. Asimismo, con la incorporación de la bonificación de los tráficos

por los servicios de mercancías en las líneas tipo A, se da cumplimiento al requerimiento de la CNMC establecido en el referido acuerdo, garantizando que los costes aplicados para la determinación de las tarifas aplicadas a los servicios de mercancías en las líneas diseñadas para el tráfico de viajeros no recojan las imputaciones de los gastos por servicios que no utilizan.

Las tarifas propuestas en los Títulos II y III no permiten a ADIF-Alta Velocidad la recuperación del 100% de los costes directamente imputables al servicio ferroviario, ya que si estos se trasladaran en su totalidad supondrían un incremento muy significativo respecto de las tarifas que vienen abonando los Operadores. Por lo tanto, tal y como estableció el Consejo de Estado en su dictamen de 4 de julio de 2024, referido al Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, *“mientras se mantenga la situación actual en la que no es posible cubrir en la mayor parte de los casos con los cánones la totalidad de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario y los costes no elegibles de los administradores de infraestructuras, es necesario seguir contando con financiación pública, que deberá canalizarse por medio del correspondiente convenio en aplicación de lo dispuesto en el artículo 25.2 de la Ley 38/2015.”*.

En este sentido, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, *“los Estados miembros se asegurarán de que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período no superior a cinco años, la contabilidad de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los ingresos procedentes de los cánones por la utilización de infraestructuras, los excedentes de otras actividades comerciales, ingresos no reembolsables de origen privado y la financiación estatal incluidos, en su caso, los anticipos abonados por el Estado, y, por otra, los gastos de infraestructura.”* Asimismo, en el artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se 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.

Por tanto, derivado de lo anteriormente expuesto, en el Título IV se establecen las compensaciones por tarifas (€ tren/Km.) que se tendrán en cuenta para el cálculo de las liquidaciones resultantes de aplicar dichas tarifas a los tráficos circulados y liquidados a los operadores ferroviarios, de acuerdo con las condiciones establecidas en los Convenios que se encuentren vigentes cuando se devenguen los tráficos circulados.

A tal efecto, ADIF-Alta Velocidad suscribió un Convenio con la Administración General del Estado, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025 (firmado con fecha

26 de julio de 2021 y publicados en el BOE de 4 de agosto), que ha sido prorrogado con fecha 30 de diciembre de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2026 (BOE de 6 de febrero de 2026).

Este Convenio tiene por objeto principal, regular las aportaciones económicas de la Administración General del Estado a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, para el periodo 2021-2026, 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-Alta Velocidad y la política común europea de transporte ferroviario, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad económica de las funciones que tiene atribuidas, en particular respecto de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición o mejora de las infraestructuras, así como también en relación a la magnitud de la infraestructura y a sus necesidades financieras, especialmente para hacer frente a nuevas inversiones así como, lograr el equilibrio de la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF-Alta Velocidad, conforme a lo establecido en el artículo 8.4 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Asimismo, el Reglamento incorpora dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y una disposición final.

La disposición adicional primera regula cómo debe acompasarse la aprobación del Reglamento y su publicación en la Declaración sobre la Red.

Por su parte, la disposición adicional segunda regula de forma expresa las fechas de aplicación de las cuantías previstas para cada uno de los ejercicios económicos, es decir, 2026, 2027 y 2028.

La disposición transitoria única clarifica el régimen aplicable a los cánones devengados desde la aprobación de la norma hasta su entrada en vigor.

La disposición derogatoria, establece el fin de la vigencia del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad en sesión celebrada en fecha 28 de octubre de 2025, que queda sustituido por el presente Reglamento.

La disposición final concreta la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

El Reglamento concluye con cuatro Anexos. En el primero de ellos se definen los tipos de línea, tipos de servicio, tipo de tracción, definición de los segmentos y módulos horarios para establecer los recargos. En el segundo anexo se concretan

las relaciones donde se establecen los recargos para los servicios VL1 que circulen por las líneas tipo A. En el tercer anexo se incluyen los criterios para la clasificación de las estaciones de viajeros y se definen los tipos de tren, de parada y de viajeros, base para la determinación y cuantificación de los cánones previstos en el Título III “Cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura”. Por último, en el cuarto anexo se establece la descripción y forma de cálculo de la liquidación de la adición al canon por adjudicación de capacidad (7A1) para las distintas tipologías de trenes: trenes de servicios comerciales de viajeros y mercancías, trenes técnicos y trenes de formación.

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, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, 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, 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.

2.2.- Análisis jurídico.

2.2.1.- Fundamento jurídico y rango normativo.

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 infraestructuras ferroviarias que dimana del artículo 4 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.

En este sentido, la vigente redacción de la Ley 38/2015 establece que la determinación de los cánones 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 infraestructuras ferroviarias. 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 ferroviarias, con el principio de reserva de ley del artículo 31.3 de la Constitución.

En este sentido, el Tribunal Constitucional (por todas, Sentencias nº 19/1987, nº 233/1999 y nº 63/2019) ha reconocido una aplicación flexible del principio de reserva de ley aplicable a las prestaciones patrimoniales públicas no tributarias, pero al llevar a cabo su modulación, se requiere que las previsiones legales básicas que las conforman sean complementadas o desarrolladas mediante disposiciones reglamentarias.

En consecuencia, los elementos que justifican el rango reglamentario se desprenden de la propia normativa citada y el respeto al principio de reserva de ley.

2.2.2.- Adecuación de la norma al orden de distribución de competencias.

El artículo 149.1, apartado 21ª de la Constitución Española establece que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

En ejercicio de dicha competencia, se publicó la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, así como, sus sucesivas modificaciones, entre ellas la Ley 26/2022, de 19 de diciembre.

La Ley 38/2015 establece en sus artículos 19 y 22 la competencia de los administradores generales de infraestructuras para la administración de las infraestructuras integradas en la Red Ferroviaria de Interés General. Asimismo, dicha norma establece en su artículo 96 la competencia de los administradores generales de infraestructuras para determinar los cánones ferroviarios, mediante un Reglamento a aprobar por sus respectivos Consejos de Administración.

2.2.3.- Engarce de la norma con el derecho nacional y de la Unión Europea.

Son antecedentes legales y reglamentarios las siguientes normas:

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

Respecto al derecho de la Unión Europea:

- 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 de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

3.- DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

En fecha 30 de abril de 2026 se publicó el proyecto de Reglamento en la página web de ADIF-Alta Velocidad al objeto de dar audiencia durante un plazo no ampliable de 15 días naturales, a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones pudieran hacerse por otras personas o entidades.

Asimismo, en la misma fecha se consultará con los obligados al pago de los cánones y con las comunidades autónomas.

Tras el análisis de las alegaciones recibidas en el citado trámite y de conformidad con lo previsto en el artículo 100.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el proyecto de Reglamento se someterá a informe de la CNMC.

En último término y de conformidad con lo previsto en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, se recabará el correspondiente Dictamen de la Comisión Permanente del Consejo de Estado.

4.- JUSTIFICACIÓN DEL COSTE O VALOR DEL RECURSO O ACTIVIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LA CUANTÍA PROPUESTA - MEMORIA ECONÓMICA SOBRE LA ACTUALIZACIÓN DE LAS TARIFAS DE CÁNONES PARA LOS EJERCICIOS ECONÓMICOS 2026, 2027 y 2028.

4.1.- Descripción de las tarifas aplicables.

Para establecer las tarifas que proponen los administradores de infraestructuras ferroviarias se van a mantener los siguientes **tipos de servicio**:

- **VL:** Servicios de viajeros de larga distancia y sus ramas comerciales, así como los trenes internacionales y los trenes turísticos, distinguiendo los siguientes subtipos:

- **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 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%.
 - **VCM:** Servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos.
 - **Servicios urbanos o suburbanos:** los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.
 - **Servicios interurbanos:** los que no siendo urbanos ni suburbanos tienen recorridos inferiores a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
 - **Servicios declarados como obligaciones de servicio público (OSP).**
 - **VOT:** Servicios que circulan con 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.
- (*) Relaciones de ancho variable:** aquéllas donde la ruta de un tren recorre trayectos con diferentes anchos de vía.

También se mantiene la definición de los 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 trenes 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 autopropulsados que NO utilizan un sistema de electrificación ferroviario para su desplazamiento.

Adicionalmente y, siguiendo el criterio de segmentación de otros administradores de infraestructuras europeos, para la recuperación de los costes no elegibles, se mantiene la propuesta de recargos ligados a la capacidad de pago del tren.

Se mantiene que las tarifas del recargo para los servicios VL1, discriminen según el día de la semana en que circula el tren y la hora de salida del mismo, distinguiendo entre hora normal (N) y hora punta (P).

Asimismo, se mantiene una variable adicional que es el número de plazas totales del tren, según la cual se clasifican en: trenes de 300 plazas o menos (Z1), trenes de entre 301 y 599 plazas (Z2) y trenes de 600 plazas o más (Z3).

Considerando ambas variables se mantienen seis rangos tarifarios a aplicar a los trenes-km circulados por las líneas de alta velocidad (tipo líneas A):

SEGMENTOS SERVICIOS VL1 - TIPO LÍNEAS 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)
HORA 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.

Por tanto, para los servicios VL1 que circulan por líneas A se definen seis tipos de segmentos, teniendo en cuenta la hora de salida del tren de la estación origen y el número de las plazas totales del tren:

- **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".

Los tipos de Horario para los servicios VL1 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 - 23:59	Normal	Normal	Normal

En ADIF-Alta Velocidad, los segmentos identificados en la propuesta analizada para aplicar el recargo **se asocian a líneas tipo A, y a todos los tráficos (Servicios VL1)** que circulan por las siguientes relaciones:

- A1. MADRID-BARCELONA
- A2. MADRID-SEVILLA-CÁDIZ-HUELVA-MÁLAGA-GRANADA
- A3. MADRID-VALENCIA-CASTELLÓN-ALICANTE-MURCIA
- A4. MADRID-LEÓN-ASTURIAS (OVIEDO-GIJÓN)
- A5. MADRID-ZAMORA-GALICIA (OURENSE-SANTIAGO DE COMP.-A CORUÑA-VIGO)

Por otro lado, de conformidad con la normativa (Anexo VI de la Directiva RECAST establece que los administradores de infraestructuras ferroviarias deberán distinguir al menos un conjunto de parejas de segmentos para establecer los recargos, entre las que se incluyen los servicios nacionales e internacionales) y el *Informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios*

de Adif y Adif-alta velocidad (STP/DTSP/071/24) de fecha 21 de mayo de 2025, se define un segmento para los tráficos internacionales entre Barcelona y la frontera francesa (límite ADIF LFP S.A.), aplicando un recargo equivalente al de los servicios VL1 en el corredor Madrid-Barcelona.

A6. TRÁFICOS INTERNACIONALES DE VIAJEROS ENTRE BARCELONA – FRONTERA FRANCESA

Adicionalmente, se establecen unos recargos de la modalidad B, **de menor cuantía**, para los servicios de larga distancia VL1, que atienden distancias muy largas (superiores a 700 kilómetros) en relaciones transversales de las líneas tipo A, cuyos trenes no tengan origen, destino o parada intermedia en las estaciones de Madrid Puerta de Atocha-Almudena Grandes y Madrid Chamartín-Clara Campoamor y sus ramas, para los trenes que circulen por las líneas tipo A de las relaciones:

A1. MADRID-BARCELONA.

A2. MADRID – SEVILLA – CÁDIZ – HUELVA – MÁLAGA - GRANADA.

A3. MADRID – VALENCIA – CASTELLÓN – ALICANTE – MURCIA.

Aunque el Test de Mercado evalúa el impacto de los recargos sobre la rentabilidad esperable de un Operador Eficiente representativo, no garantiza una distribución equitativa de los mismos, que sí garantiza el Test de Eficiencia y, por tanto, ***el principal objetivo del Test de Mercado es comprobar que el mercado puede “aceptar” los recargos obtenidos en el Test de Eficiencia, modulando su cuantía para asegurar la rentabilidad de un Operador Eficiente.***

Por otro lado, en ADIF-Alta Velocidad también se va a establecer un recargo del artículo 97.5. 3º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre para los **“Servicios VCM en tipo de líneas A y tipo de líneas NO A”, en función de los tráficos realizados (tarifa € Tren/Km.), teniendo en cuenta el tipo de línea (diferenciando los servicios VCM que circulan por tipo de líneas A de los que circulan por tipo de líneas NO A).**

Por último, **se establece un recargo del art. 97.5. 4º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (Modalidad A), para todos los tipos de servicios, en tipos de líneas A y tipo de líneas NO A, 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.

Los costes directamente imputables a la prestación del servicio ferroviario, directos a cada modalidad de canon por tipo de línea, se distribuyen por tipo de servicio según criterios de ponderación diferenciados por modalidad de canon, basados principalmente en el tráfico real del ejercicio.

Los costes subyacentes al **Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (Modalidad A)** se distribuyen por tipo de servicio en función de los trenes-km reservados, entendiendo que el tren-km reservado es la unidad que mejor determina los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico y seguridad en la circulación, dado que es el volumen de tráfico lo que afecta a estos costes y no las características del tren.

Los costes directos al **Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (Modalidad B)** se distribuyen por tipo de servicio ponderando los trenes-km circulados en función del Tráfico Virtual Equivalente, es decir, los tráficos en función de la degradación que cada servicio produce en la vía. Esta modalidad es la que concentra los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura por lo que es la más afectada por el impacto que provoca la mayor carga y su concentración por eje del tren y su velocidad.

La degradación que cada servicio produce en la vía se calcula con el **Tráfico Virtual**, magnitud definida en la ficha UIC 714 R que pretende cuantificar la contribución de los diferentes tráficos al deterioro de la infraestructura, teniendo en cuenta no sólo las toneladas acumuladas sino también su mayor o menor agresividad sobre la vía.

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

Por otro lado, los costes subyacentes al **Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C)** se distribuyen por tipo de servicio en función de los tren-km circulados con tracción eléctrica por líneas ferroviarias electrificadas en cada servicio, puesto que es el volumen de tráfico el que determina los costes de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción y no las características del tren.

La metodología para calcular las **previsiones de tráfico ferroviario** sobre la RFIG de ADIF-Alta Velocidad se basa en un modelo de capas superpuestas, en el que partiendo de la evolución del tráfico actual (tráfico base) se van superponiendo capas del impacto de nuevas situaciones futuras de la infraestructura (nuevas puestas en servicio o bajas de la infraestructura o equipamiento en la RFIG) y del mercado (entrada o salida de empresas operadoras y la evolución de la liberalización del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías).

4.2.- Actualización y justificación de las tarifas propuestas para los ejercicios económicos 2026, 2027 y 2028.

4.2.1. Revisión anual de las cuantías de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones ferroviarios para los ejercicios 2026 y 2027.

Con carácter general, la revisión anual de las cuantías de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones ferroviarios para los ejercicios 2026 y 2027, consiste en mantener las mismas tarifas recogidas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025.

Para el ejercicio 2026, estas cuantías estarán vigentes desde la entrada en vigor del presente texto reglamentario y hasta el 31 de diciembre de 2026, fin del ejercicio económico 2026.

En el caso del ejercicio 2027, las cuantías que se recogen en este texto reglamentario estarán vigentes desde el 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2027, fin del ejercicio económico 2027.

4.2.2. Revisión anual de las cuantías de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones ferroviarios para el ejercicio 2028.

A partir del 1 de enero de 2028, la revisión anual de las cuantías de los cánones del sistema de cánones ferroviarios para el ejercicio 2028, consiste en mantener las mismas tarifas y recargos recogidas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025, con la excepción de determinados recargos establecidos en las Líneas A para los servicios VL1 y para cada uno de sus segmentos (tarifa base reducida, tarifa top reducida, tarifa base, tarifa top, tarifa plus y tarifa top plus), que a partir del día 1 de enero de 2028, se adecuarán en base a la capacidad de cada segmento de mercado de soportar el recargo propuesto (aplicación metodología Ramsey-Boiteaux y estudio de rentabilidad Operador Eficiente Medio).

En base a lo anteriormente descrito, resulta la siguiente actualización de las cuantías:

- a) Cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio. (art. 97):**

- **Tarifas Líneas tipo A (Modalidad A, B y C).**

Durante el ejercicio 2028, se mantienen las cuantías de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones ferroviarios para el ejercicio 2028 del sistema de cánones recogidas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025.

A excepción de para las líneas A de los servicios VL1, cuya revisión anual de las cuantías de las adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones ferroviarios consiste en el incremento de la tarifa de recargo unitario vigente durante el ejercicio 2027 para cada uno de sus segmentos (tarifa base reducida, tarifa top reducida, tarifa base, tarifa top, tarifa plus y tarifa top plus) en los siguientes corredores:

- A1. Madrid-Barcelona.
- A3. Madrid-Valencia-Castellón-Alicante-Murcia.
- A5. Madrid-Zamora-Galicia.
- A6. Tráficos internacionales de viajeros entre Barcelona y Frontera Francesa.

- **Tarifas Líneas tipo NO A (Modalidad A, B y C).**

Durante el ejercicio 2028, se mantienen todas las cuantías de los cánones, adiciones y recargos y otros elementos del sistema de cánones del sistema de cánones recogidas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 25 de noviembre de 2025 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de diciembre de 2025.

b) Cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los administradores generales de infraestructura (art.98):

Se mantienen las cuantías de los cánones, adiciones y recargos y otros elementos del sistema de cánones, a excepción de las tarifas de las paradas en estaciones de las categorías 1 a 5. En este sentido, para el cálculo de estas tarifas, la diferencia entre estimación de ingresos y costes incurridos en el ejercicio por la actividad prevista para 2028 por cánones

del art. 98 resulta de la aplicación de un WACC (beneficio razonable) en torno al 3,2%, bastante inferior al permitido por la Resolución de la CNMC STP/DTSP/062/25 de 20 de noviembre de 2025, como beneficio razonable (máximo 7,73%) (*), conforme con lo establecido en las conclusiones del Acuerdo por el que se emite "Informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF y ADIF-Alta Velocidad (STP/DTSP/071/24), de fecha 21 de mayo de 2025.

(*) El beneficio obtenido es razonable si la rentabilidad sobre el valor neto contable de los activos (**valor de adquisición menos la amortización y depreciación acumulada**) necesarios para la prestación del servicio y sobre el capital circulante necesario para financiar las necesidades operativas y de liquidez a corto plazo no supera el WACC determinado por la CNMC".

No se incrementa el canon de utilización de estaciones hasta el límite del beneficio razonable porque un incremento superior supondría gravar excesivamente las tarifas a aplicar a los Operadores Ferroviarios, lo que no sería admitido ya que afectaría a la rentabilidad de Operador Medio Eficiente y por lo tanto supondría "que el mercado no puede aceptarlo" y por lo tanto no se podría llevar a cabo la subida.

4.2.3.- Costes previsionales imputables al servicio ferroviario, recaudación de ingresos por tarifas y grado de cobertura de los costes previsionales estimados para el ejercicio económico 2026:

Los administradores de infraestructuras ferroviarias establecen las tarifas de cánones con el objetivo de cubrir los costes necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan a los administradores de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran.

Con las tarifas propuestas en este Reglamento se recuperarían, en el caso del **Canon por Utilización de Líneas Ferroviarias**, el 56,73% de los costes previsionales establecidos para el **ejercicio económico 2026** en las líneas de altas prestaciones, y el 52,94% en el resto de las líneas.

En el caso del **Canon por Utilización de Instalaciones de Servicio**, se recuperaría mediante tarifas el 77,49% de los costes previsionales establecidos para el **ejercicio económico 2026**.

Como se puede observar y, con el objetivo de lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran, el Reglamento contempla el establecimiento de recargos, que, en todo caso, no conseguirían financiar el 100% de los costes previstos para el ejercicio 2026.

Utilización de Líneas Ferroviarias 2026:

TOTAL COSTES PREVISIONALES: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2026			
<i>Datos estimados ejercicio 2026 (en millones de €)</i>	LÍNEAS A	LÍNEAS NO A	TOTAL
Total Costes Subyacentes Recuperables por Tarifa	233,9	405,5	639,4
Total Costes Recuperables por Recargos	909,9	719,1	1.629,0
Total Costes Previsionales 2026	1.143,8	1.124,6	2.268,4

TOTAL INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2026			
<i>Datos estimados ejercicio 2026 (en millones de €)</i>	LÍNEAS A	LÍNEAS NO A	TOTAL
Total Ingresos por Tarifas	231,1	283,0	514,1
Total Ingresos por Recargos Estimados	417,8	312,3	730,1
Total Ingresos Previstos 2026	648,9	595,3	1.244,3

% TOTAL COBERTURA DE COSTES MEDIANTE INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2026			
% Total Cobertura de Costes Mediante Ingresos Previstos 2026	56,73%	52,94%	54,85%

Utilización de Instalaciones de Servicio 2026:

TOTAL COSTES PREVISIONALES:UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2026	
<i>Datos estimados ejercicio 2026 (en millones de €)</i>	TOTAL
Total Costes Servicio Básico de Estaciones	170,4
Total Costes Utilización Otras Instalaciones de Servicio	81,0
Total Costes Previsionales 2026	251,4

TOTAL INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2026	
<i>Datos estimados ejercicio 2026 (en millones de €)</i>	TOTAL
Total Ingresos Servicio Básico de Estaciones	167,8
Total Ingresos Utilización Otras Instalaciones de Servicio	27,0
Total Ingresos Previstos 2026	194,8

% TOTAL COBERTURA DE COSTES MEDIANTE INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2026	
% Total Cobertura de Costes Mediante Ingresos Previstos 2026	77,49%

4.2.4.- Costes previsionales imputables al servicio ferroviario, recaudación de ingresos por tarifas y grado de cobertura de los costes previsionales estimados para el ejercicio económico 2027:

Con las tarifas propuestas en este Reglamento se recuperarían, en el caso del **Canon por Utilización de Líneas Ferroviarias**, el 55,53% de los costes previsionales establecidos para el **ejercicio económico 2027** en las líneas de altas prestaciones, y el 48,41% en el resto de las líneas.

En el caso del **Canon por Utilización de Instalaciones de Servicio**, se recuperaría mediante tarifas el 73,10% de los costes previsionales establecidos para el **ejercicio económico 2027**.

Como se puede observar y, con el objetivo de lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran, el Reglamento contempla el establecimiento de recargos, que, en todo caso, no conseguirían financiar el 100% de los costes previstos para el ejercicio 2027.

Utilización de Líneas Ferroviarias 2027:

TOTAL COSTES PREVISIONALES: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2027			
<i>Datos estimados ejercicio 2027 (en millones de €)</i>	LÍNEAS A	LÍNEAS NO A	TOTAL
Total Costes Subyacentes Recuperables por Tarifa	242,3	420,0	662,3
Total Costes Recuperables por Recargos	958,8	807,4	1.766,2
Total Costes Previsionales 2027	1.201,1	1.227,4	2.428,5

TOTAL INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2027			
<i>Datos estimados ejercicio 2027 (en millones de €)</i>	LÍNEAS A	LÍNEAS NO A	TOTAL
Total Ingresos por Tarifas	237,2	281,9	519,1
Total Ingresos por Recargos Estimados	429,7	312,3	742,1
Total Ingresos Previstos 2027	667,0	594,2	1.261,1

% TOTAL COBERTURA DE COSTES MEDIANTE INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2027			
% Total Cobertura de Costes Mediante Ingresos Previstos 2027	55,53%	48,41%	51,93%

Utilización de Instalaciones de Servicio 2027:

TOTAL COSTES PREVISIONALES:UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2027	
<i>Datos estimados ejercicio 2027 (en millones de €)</i>	TOTAL
Total Costes Servicio Básico de Estaciones	179,5
Total Costes Utilización Otras Instalaciones de Servicio	90,1
Total Costes Previsionales 2027	269,6

TOTAL INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2027	
<i>Datos estimados ejercicio 2027 (en millones de €)</i>	TOTAL
Total Ingresos Servicio Básico de Estaciones	170,1
Total Ingresos Utilización Otras Instalaciones de Servicio	27,0
Total Ingresos Previstos 2027	197,1

% TOTAL COBERTURA DE COSTES MEDIANTE INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2027	
% Total Cobertura de Costes Mediante Ingresos Previstos 2027	73,10%

4.2.5.- Costes previsionales imputables al servicio ferroviario, recaudación de ingresos por tarifas y grado de cobertura de los costes previsionales estimados para el ejercicio económico 2028:

Con las tarifas propuestas en este Reglamento se recuperarían, en el caso del **Canon por Utilización de Líneas Ferroviarias**, el 56,64% de los costes previsionales establecidos para el **ejercicio económico 2028** en las líneas de altas prestaciones, y el 47,08% en el resto de las líneas.

En el caso del **Canon por Utilización de Instalaciones de Servicio**, se recuperaría mediante tarifas el 74,98% de los costes previsionales establecidos para el **ejercicio económico 2028**.

Como se puede observar y, con el objetivo de lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran, el Reglamento contempla el establecimiento de recargos, que, en todo caso, no conseguirían financiar el 100% de los costes previstos para el ejercicio 2028.

Utilización de Líneas Ferroviarias 2028:

TOTAL COSTES PREVISIONALES: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2028			
<i>Datos estimados ejercicio 2028 (en millones de €)</i>	LÍNEAS A	LÍNEAS NO A	TOTAL
Total Costes Subyacentes Recuperables por Tarifa	257,0	422,9	679,9
Total Costes Recuperables por Recargos	994,5	839,0	1.833,4
Total Costes Previsionales 2028	1.251,5	1.261,9	2.513,4

TOTAL INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2028			
<i>Datos estimados ejercicio 2028 (en millones de €)</i>	LÍNEAS A	LÍNEAS NO A	TOTAL
Total Ingresos por Tarifas	240,0	281,8	521,8
Total Ingresos por Recargos Estimados	468,9	312,3	781,2
Total Ingresos Previstos 2028	708,8	594,1	1.303,0

% TOTAL COBERTURA DE COSTES MEDIANTE INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE LINEAS FERROVIARIAS - 2028			
% Total Cobertura de Costes Mediante Ingresos Previstos 2028	56,64%	47,08%	51,84%

Utilización de Instalaciones de Servicio 2028:

TOTAL COSTES PREVISIONALES:UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2028	
<i>Datos estimados ejercicio 2028 (en millones de €)</i>	TOTAL
Total Costes Servicio Básico de Estaciones	186,2
Total Costes Utilización Otras Instalaciones de Servicio	94,2
Total Costes Previsionales 2028	280,4

TOTAL INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2028	
<i>Datos estimados ejercicio 2028 (en millones de €)</i>	TOTAL
Total Ingresos Servicio Básico de Estaciones	182,8
Total Ingresos Utilización Otras Instalaciones de Servicio	27,0
Total Ingresos Previstos 2028	209,8

% TOTAL COBERTURA DE COSTES MEDIANTE INGRESOS PREVISTOS: UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO - 2028	
% Total Cobertura de Costes Mediante Ingresos Previstos 2028	74,82%

5.- BONIFICACIÓN DE CÁNONES POR LA UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS.

Se implementa una bonificación de cánones que se aplicará a los servicios de mercancías que van a circular por líneas tipo A durante el periodo de vigencia de este Reglamento, con el objetivo de que la aplicación de estas bonificaciones consiga igualar las tarifas de estos tráficos de mercancías con los establecidos para el resto de las líneas (líneas tipo no A).

La bonificación resulta de aplicación a los cánones previstos en los artículos 3, 4 y 5, esto es, a los cánones por los servicios de acceso y gestión de capacidad (modalidad A), por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (modalidad B) y por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (modalidad C).

La bonificación se aplicará de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Para los servicios de transporte ferroviario de mercancías.
- b) Para las líneas de tipo A.

La bonificación se determinará multiplicando la tarifa unitaria establecida para la bonificación por los trenes-kilómetro devengados para los servicios de mercancías (M) en las líneas tipo A para cada ejercicio.

El administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF-Alta Velocidad, durante el primer cuatrimestre del año siguiente al año bonificado, practicará la devolución de los cánones devengados que procedan de aplicar esta bonificación a los tráficos de mercancías circulados por las líneas tipo A durante cada ejercicio.

6.- ANÁLISIS DE IMPACTOS: IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.

El Reglamento determina uno de los costes a soportar por los candidatos a los que se adjudica capacidad de infraestructura ferroviaria, que, a su vez, se traslada a los precios que las empresas ferroviarias y demás candidatos repercuten a sus clientes.

6.1.- Impacto económico y presupuestario.

El impacto económico y presupuestario mide el efecto que el proyecto normativo tendrá previsiblemente sobre los gastos y los ingresos públicos, tanto no financieros como financieros.

En este sentido, las tarifas propuestas en los Títulos II y III de los proyectos reglamentarios, tarifas que abonarán los operadores ferroviarios, no permiten a ADIF-Alta Velocidad la recuperación del 100% de los costes directamente imputables al servicio ferroviario, ya que si estos se trasladaran en su totalidad supondrían un incremento muy significativo respecto de las tarifas que vienen abonando los Operadores.

Por lo tanto, tal y como estableció el Consejo de Estado en su dictamen de 4 de julio de 2024, referido al Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, *“mientras se mantenga la situación actual en la que no es posible cubrir en la mayor parte de los casos con los cánones la totalidad de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario y los costes no elegibles de los administradores de infraestructuras, es necesario seguir contando con financiación pública, que deberá canalizarse por medio del correspondiente convenio en aplicación de lo dispuesto en el artículo 25.2 de la Ley 38/2015.”*

A tal efecto, ADIF-Alta Velocidad suscribió un Convenio con la Administración General del Estado, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025 (firmado con fecha 26 de julio de 2021 y publicados en el BOE de 4 de agosto), que ha sido prorrogado con fecha 30 de diciembre de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2026 (BOE de 6 de febrero de 2026).

Derivado de lo anteriormente expuesto, en el Título IV de los proyectos reglamentarios se establecen las compensaciones por tarifas (€ tren/Km.) que se tendrán en cuenta para el cálculo de las liquidaciones resultantes de aplicar dichas tarifas a los tráficos circulados y liquidados a los operadores ferroviarios durante la vigencia del actual Convenio, que tendrán impacto en los gastos públicos.

6.2.- Análisis de las Cargas Administrativas.

La aprobación del presente Reglamento no supone un incremento de las tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y la ciudadanía, ya que únicamente se ha afectado de forma concreta a la competencia y al procedimiento de determinación de los cánones ferroviarios, manteniéndose las mismas obligaciones de los candidatos relativas a su liquidación y pago.

La obligación de presentación una declaración de información de los viajeros subidos y bajados en cada estación, por cada día del mes y para cada número de tren se viene estableciendo, desde el año 2017 en la Declaración sobre la Red, con los mismos datos y la siguiente estructura:

- 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 Larga Distancia / Alta Velocidad, I Interurbano, U Urbano.

Por tanto, no supone un incremento de las tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas ferroviarias.