

Resolución de 4 de noviembre de 2025, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 283, de 25 de noviembre de 2025
Referencia: BOE-A-2025-23896

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

El Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en su sesión de 28 de octubre de 2025, en el ejercicio de la competencia que tiene atribuida por el artículo 100.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado de 2 de octubre de 2025, ha adoptado, por mayoría de sus miembros presentes con derecho a voto, los siguientes acuerdos:

Primero.

Aprobar, en el ejercicio de la competencia que tiene atribuida por el artículo 100.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado de 2 de octubre de 2025, el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), cuyo texto, junto con la correspondiente Memoria Económica-Financiera, queda incorporado al expediente de la sesión.

Segundo.

Disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), conforme a lo dispuesto en el artículo 100.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Tercero.

Acordar la incorporación de los valores recogidos en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) aprobado en la vigente Declaración sobre la Red de ADIF, conforme a lo establecido en el artículo 100.3, artículo 32 y en el anexo III de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

En consecuencia, en el ejercicio de la competencia para ejecutar los acuerdos del Consejo de Administración, atribuida por el artículo 23.2.d) del Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), aprobado mediante Real

Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, y conforme a lo dispuesto en el artículo 100.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que se incorpora como anexo a esta resolución.

Madrid, 4 de noviembre de 2025.–El Presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Luis Pedro Marco de la Peña.

ANEXO

Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

I

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 infraestructura 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. 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, 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 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.

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».

En consecuencia, el presente Reglamento tiene por objeto la actualización de la determinación de los cánones ferroviarios, dando 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.

II

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. Los artículos de 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, 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 incorpora y adapta la metodología descrita en la comunicación para la determinación de los costes directos. Asimismo, para la recuperación de los costes no elegibles, se establece una nueva propuesta de la estructura de las tarifas de los recargos, teniendo 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, adaptando esta nueva estructura de los recargos a los objetivos establecidos para la supervisión de la legalidad de los recargos de la CNMC de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Por otro lado, se modifica y redefinen los «tipos de servicio de viajeros» y, en concreto, se elimina el tipo de servicio de viajeros VL3, calificando estos servicios como servicios VL1.

Esta redefinición se justifica porque se trata de servicios que tienen prestaciones similares a los servicios VL1, al objeto de dar cumplimiento a lo establecido en 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, que establece que servicios de naturaleza semejante abonen cánones equivalentes.

Dentro de los servicios VL1 de las líneas tipo A se establece una tarifa diferenciada para las modalidades B y 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. En este sentido, el concepto de trenes de doble composición tiene en consideración el mayor peso o desgaste de la infraestructura por la utilización de dos composiciones conjuntas que, de facto, constituyen el «tren». Este concepto, además, tiene amparo en el artículo 5, apartados 2 y 4 del 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, al tratarse de parámetros relacionados con los costes unitarios directos asumidos por el administrador de infraestructuras.

Asimismo, con el objetivo de estructurar las tarifas de los recargos, dentro de los servicios VL1 se establecen seis segmentos para trenes de larga distancia que circulan por líneas tipo A, en función de los trenes kilómetro circulados por los distintos ejes de las líneas de tipo A que se han definido (ver anexo I).

Por otro lado, también se establecen recargos para los «Servicios VCM en líneas A y NO A», en función de los trenes kilómetro circulados, en ambos tipos de línea.

En cuanto a la determinación y cuantificación de los «cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura», se introduce el método y fórmula de cálculo para la cuantificación anual de los cánones en el artículo 7, modalidad B2, utilizando los Gráficos de Ocupación de Vía.

Significar que, en cuanto a las tarifas y recargos propuestos en este reglamento se incorporan todas las modificaciones propuestas por el regulador en 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.

Las tarifas propuestas en los títulos II y III no permiten a ADIF 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 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 durante la vigencia del actual convenio.

A tal efecto, ADIF 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 (firmados con fecha 26 de julio de 2021 y publicados en el BOE de 4 de agosto).

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, para el periodo 2021-2025, en concordancia con las prioridades establecidas en la Estrategia de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Estrategia Indicativa para el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de ADIF y la política común europea de transporte ferroviario, con el 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, 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.

En cuanto a la vigencia del mencionado convenio, en la condición décima del documento se establece que, «el presente convenio tendrá una duración de cinco años, en aplicación de lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con efectos desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2025, si bien, a efectos de su liquidación, expirará una vez cumplidas todas las obligaciones derivadas del mismo. Las partes podrán acordar la prórroga por un año del presente convenio, previa tramitación del correspondiente acuerdo de prórroga y cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con las disposiciones aplicables, en las mismas condiciones y por los importes medios anuales del convenio 2021-2025».

Dicho convenio contempla la posibilidad de acordar la prórroga de su vigencia por un año adicional, esto es, hasta el próximo 31 de diciembre de 2026.

Asimismo, el reglamento incorpora una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y una disposición final.

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

La disposición transitoria única clarifica el régimen aplicable a los cánones devengados desde la aprobación de la norma hasta su entrada en vigor. Asimismo, la referida disposición establece el mecanismo compensatorio a aplicar por el administrador de infraestructuras ferroviarias para garantizar que la recaudación por cánones no exceda de la cantidad equivalente a la aplicación de los nuevos cánones aprobados mediante este reglamento desde el inicio del horario de servicio.

La redacción de la disposición transitoria única atiende a la conclusión tercera 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 la Comisión Nacional de los Mercados y la competencia, de fecha 21 de mayo de 2025, refrendado en el Dictamen de la Comisión Permanente del Consejo de Estado n.º 693/2025 (estableciendo una observación de carácter esencial a los efectos del artículo 130.3 del Reglamento Orgánico del Consejo de Estado, aprobado por el Real Decreto 1674/1980, de 18 de julio).

Con la disposición derogatoria, se deroga el Reglamento de Determinación de los Cánones Ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración de ADIF en sesión celebrada en fecha 30 de septiembre de 2024, 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.

III

Este reglamento se ajusta a los principios previstos en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. En particular, al principio de necesidad, eficiencia y eficacia, al ser el instrumento indicado para garantizar la consecución de estos fines.

En cuanto al principio de proporcionalidad, esta iniciativa contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, ya que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, respetando igualmente el principio de seguridad jurídica al adaptarse de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, facilitando su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las empresas del sector.

En aplicación del principio de eficiencia, esta iniciativa normativa evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos. Además, supone una regulación necesaria habida cuenta de la

transposición de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, 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 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 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.

El presente reglamento se dicta en ejercicio de la habilitación normativa contenida en los artículos 96 y 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en los que se dispone que la determinación de los cánones deberá llevarse a cabo mediante un reglamento adoptado por el Consejo de Administración de los administradores de infraestructuras ferroviarias, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» e incorporado a la Declaración sobre la Red.

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

En consecuencia, en el ejercicio de la competencia que tiene atribuida por el artículo 100.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado de 2 de octubre de 2025, el Consejo de Administración de ADIF, en su sesión celebrada el día 28 de octubre de 2025, ha acordado la aprobación del presente reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de la entidad pública empresarial ADIF:

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto.

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

Este reglamento regula los cánones ferroviarios que se percibirán por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, así como, por la utilización de las instalaciones de servicio vinculadas a las mismas que gestiona, el administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF.

Artículo 2. *Normativa.*

1. Los cánones ferroviarios se rigen:

a) Por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la que se regulan los aspectos principales de los cánones ferroviarios, tales como el presupuesto de hecho, sujetos obligados al pago, período impositivo, exigibilidad y pago, base de cálculo y cuota.

b) Por 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.

c) Por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

d) Por el presente reglamento, de determinación de los cánones ferroviarios.

TÍTULO II

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

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

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el apartado a) del artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la prestación de los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio, de acuerdo con la definición prevista en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en el anexo I de este documento y en la Declaración sobre la Red.

3. Se establecen dos tipos de tarifa, una para los servicios de líneas tipo A y otra para el resto de las líneas:

Modalidad A - Euros tren-km	Tipo de servicio				
	VL1	VL2	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO A.	1,7497	1,7483	1,7493	1,7493	0,7696
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A.	0,8971	0,9062	1,8442	0,9708	0,0724

4. La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra una adición, de acuerdo con el artículo 97.5. 4.º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, 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.

La cuantía del recargo 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 circulados, por tipo de línea y tipo de servicio:

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

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

Euros por tren-km circulados en exceso o en defecto

Tipo de línea	VL1	VL2	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO A.	6,5444	1,0197	4,2159	0,3235	0,9660
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A.	0,5376	0,5431	4,3550	0,1902	0,1319

En el caso de trenes en que el candidato solicitante de la capacidad no sea la empresa ferroviaria que utiliza ésta, y 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.

En el anexo IV 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.

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

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el apartado b) del artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.

2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio, de acuerdo con la definición prevista en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en el anexo I. de este documento y en la Declaración sobre la Red.

3. 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 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.

Modalidad B - Euros tren-km	Tipo de servicio					
	VL1		VL2	VCM	VOT	M
	Simple C.	Doble C.				
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

4. La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra el recargo del artículo 97.5. 3.º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, por el uso de redes de altas prestaciones, explotación de servicios de ancho variable u otras situaciones de alta intensidad de tráfico en determinados horarios. 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).

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

En el anexo II se definen los mapas de las líneas donde se establece recargo para las diferentes relaciones/corredores para los servicios VL1 en líneas A. Asimismo, se describen las líneas donde se aplica, o no, recargo para cada relación/corredor.

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

Se establecen recargos del artículo 97.5. 3.º 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

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

1. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el apartado c) del artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.

2. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción, de acuerdo con la definición prevista en el artículo 97.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en el anexo I. de este documento y en la Declaración sobre la Red.

3. 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.

Modalidad C - Euros tren-km	Tipo de servicio					
	VL1		VL2	VCM	VOT	M
	Simple C	Doble C				
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

TÍTULO III

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

Artículo 6. *Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).*

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

2. La cuota íntegra se determinará en función de la categoría de las estaciones publicada en la Declaración sobre la Red, en base a los criterios de clasificación que se incluyen en el anexo III y, adicionalmente por cada parada en la estación de trenes que se encuentren realizando servicio de transporte de viajeros, teniendo en cuenta la intensidad de uso de las estaciones de viajeros, en función del número de viajeros subidos y bajados en la misma y en el caso de la apertura extraordinaria de la estación el tiempo de apertura (hora o fracción), en base a la siguientes tarifas:

a) En estaciones de categoría 1, 2, 3, 4 o 5, multiplicando la tarifa unitaria por el número de paradas, considerando la categoría de la estación, el tipo de parada y el tipo de tren, teniendo en cuenta la intensidad de uso de las estaciones de viajeros, en función del número de viajeros subidos y bajados en la misma y en base a las siguientes tarifas:

Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (Parada estación)

Precio parada tren

Categoría de estación	Tipo parada	Larga distancia	Interurbano	Urbanos
1	D	115,044	23,009	5,522
1	I	44,739	8,948	2,148
1	O	127,826	25,565	6,136
2	D	107,064	21,413	5,139
2	I	41,636	8,327	1,999
2	O	118,961	23,792	5,710
3	D	95,968	19,194	4,607
3	I	37,321	7,464	1,791
3	O	106,631	21,326	5,118
4	D	52,889	10,578	2,539
4	I	20,568	4,114	0,987
4	O	58,765	11,753	2,821
5	D	22,821	4,564	1,095
5	I	8,875	1,775	0,426
5	O	25,357	5,071	1,217

D: destino I: intermedia O: origen.

La tarifa anterior se incrementará tomando en consideración la intensidad de uso de la estación. A tal efecto, se computarán los viajeros subidos y bajados declarados por las empresas ferroviarias de viajeros, en cada parada en la estación, diferenciando por tipo de viajero, multiplicados por las siguientes tarifas:

Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (intensidad de uso instalaciones estaciones de viajeros)

	Larga distancia	Interurbano	Urbano-Suburbano
€/viajero subido y bajado.	0,4000	0,0800	0,0192

Por tanto, la cuota líquida del canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros de categoría 1, 2, 3, 4 o 5 se calculará aplicando la siguiente fórmula:

$$CI = P + FI$$

Donde:

CI = Cuantía íntegra.

P = Paradas, es el importe resultante de multiplicar la tarifa unitaria de cada parada, según la categoría de la estación, tipo de parada y tipo de tren, por el número de paradas mensuales que realiza cada tren.

FI = Factor de Intensidad de uso de las instalaciones de estaciones, que se calculará atendiendo al número de viajeros subidos y bajados declarados mensualmente por las empresas ferroviarias en cada parada de estación, multiplicado por la tarifa según el tipo de viajero.

Para los efectos de la liquidación por parada y por el factor de intensidad de uso de las instalaciones de estaciones, regulada en este artículo, la clasificación y definición de los tipos de trenes y los tipos de viajeros se establecen y encuentran incluidas en el anexo III.

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

Importes anuales categoría estación 6

Importes en euros

Núcleo de Cercanías	Importe mensual - Euros
ASTURIAS.	12.527
BARCELONA.	78.786
BILBAO.	33.480
CADIZ.	865
MADRID.	382.739
MALAGA.	32.639
MURCIA.	3.758
RAM ASTURIAS.	25.839
RAM BILBAO.	3.998
RAM CANTABRIA.	12.545
RAM LEON.	5.713
RAM MURCIA.	4.914
SAN SEBASTIAN.	34.292
SANTANDER.	2.864
SEVILLA.	4.666
VALENCIA.	15.633
Total general.	655.258

c) Por servicios fuera del horario de apertura de las estaciones publicados en la página web de ADIF y en el denominado Documento de Tren, la cuota íntegra se calculará

multiplicando la tarifa unitaria que figura a continuación por el número de horas o fracción de apertura extraordinaria de las estaciones, en función de la categoría de la estación.

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

Se establecen las siguientes cuantías:

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

	Euros por hora
ESTACIONES CATEGORÍA 1.	632
ESTACIONES CATEGORÍA 2.	108
ESTACIONES CATEGORÍA 3.	51
ESTACIONES CATEGORÍA 4.	23
ESTACIONES CATEGORÍA 5.	10

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

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

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

Artículo 7. *Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructuras (Modalidad B).*

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

Se distinguen las siguientes modalidades del canon:

- a) Modalidad B1: Utilización de vías de apartado, formación de trenes y maniobra, mantenimiento, lavado, limpieza y suministro de combustible.
- b) Modalidad B2: Vías de estaciones de viajeros, con andén, utilizadas como vías de apartado.
- c) Modalidad B3: Vías utilizadas para la realización de determinadas operaciones, distinguiéndose, a su vez, 2 tipologías:

1.º Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínimo (Frontales y cristales de puertas y ventanas).

2.º Tipo B: Operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y equipos utilizados.

2. Para la modalidad B1, la cuota íntegra será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el importe asociado al equipamiento con el que está dotado esa vía y el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo

solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento en función del tiempo objeto de autorización (años, meses, días, horas), según la siguiente fórmula:

$$\text{Canon B1} = (\text{C base} + \text{C equipamiento}) \times \text{T} \times \text{K (formula d.1)}$$

Donde:

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

C equipamiento = $(\sum_{i=1}^n L_i \times C_{\text{equipamientos lineales}}) + (\sum_{i=1}^n n_i \times C_{\text{equipamientos puntuales}})$.

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

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

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

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

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

Periodo de uso continuado	Coeficiente de rendimiento
Por 4 años.	0,960
Por 3 años.	0,970
Por 2 años.	0,980
Por 1 año.	1,000
Por meses.	1,350

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

La cuantía mínima por utilización de instalaciones de servicio para repostaje de combustible, para todos los puntos de suministro de combustible de ADIF, fijos y móviles, será de 3,7500 euros.

La cuantía mínima por la utilización del resto de instalaciones de servicio sujetas a esta modalidad será el equivalente al de un periodo mínimo de uso de cada instalación de servicio de 4 horas.

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

Canon por utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible (Modalidad B)

Componentes base	
C vía.	5,4020 euros/m de vía-año
C catenaria.	1,8260 euros/m de catenaria-año
C desvío tipo I (manual).	564,7550 euros/ud-año
C desvío tipo II (telemandado).	2.165,9540 euros/ud-año
Componentes de equipamiento asociados a la vía	
C pasillo entrevías.	1,1910 euros/m de vía-año
C Iluminación vía.	1,3680 euros/m de vía-año
C Iluminación playa.	2,0260 euros/m de vía-año
C Red de protección contra incendios.	5,9530 euros/m de vía-año
C Muelle de carga/descarga.	52,4900 euros/m de vía-año
Componentes de equipamiento opcionales	
C Bandeja recogida grasas.	521,5160 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante.	820,0490 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina.	20,9450 euros/ud-año
C Foso-piquera de descarga.	118,0500 euros/ud-año
C Foso de mantenimiento (sin tomas).	188,3880 euros/ud-año
C Rampa para carga/descarga.	602,6130 euros/ud-año
C Toma suministro agua, eléctrico-aire comprimido.	43,7500 euros/ud-año

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

1.º Bonificación por concurrencia.

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

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

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

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

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

Para aquellas vías especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario para larga duración, se aplicará un descuento al canon de esta Modalidad B1 en los componentes base, y que se indica en el cuadro siguiente, según la categoría de la vía, según se establece en la Declaración sobre la Red.

Vías de apartado	Descuento – Porcentaje
Categoría I.	0
Categoría II.	50

b) Asimismo, se establece un recargo a los adjudicatarios que, habiendo obtenido una adjudicación de capacidad para determinada instalación y periodo, cancelen dicha reserva con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado, quedando determinado de esta forma el importe de la penalización:

1.º Para aquellas instalaciones sin capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso puntual, por un día completo o por horas:

- Las cancelaciones realizadas con una antelación mayor de 24 horas al uso de la instalación no tendrán penalización alguna.
- Las cancelaciones realizadas con una antelación inferior o igual a 24 horas al uso de la instalación abonarán el cien por cien del canon.

2.º Para aquellas instalaciones con capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso continuado o bien para un periodo de uso puntual por días completos, las cancelaciones deberán realizarse con una antelación mínima de 30 días naturales y:

- Si no se ha utilizado el 50 por ciento del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50 por ciento del importe total del canon.
- Si se ha utilizado más del 50 por ciento del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna.

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

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

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

Tipo de estacionamiento:

A. Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 y 45 min en horario de saturación ordinaria.

B. Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 y 120 min en horario de saturación ordinaria.

C. Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de 120 min en horario de saturación ordinaria.

D. Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 y 45 min en horario de saturación baja.

E. Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 y 120 min en horario de saturación baja.

F. Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de 120 min en horario de saturación baja.

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

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

b) La liquidación del canon de utilización de vías, con andén, en estaciones de viajeros como vías de apartado utilizará los Gráficos de Ocupación de Vía por trenes programados del último ejercicio vigente, documentos mediante los que se realizarán las operaciones de cuantificación necesarias para determinar el importe anual de la deuda a ingresar por el obligado al pago con base en la semana de referencia tipo de trenes programados.

La cuantificación del año anterior estará vigente hasta la elaboración de la tasación de los Gráficos de Ocupación de Vía del año en curso, pudiendo resultar cantidades adicionales a ingresar o, en su caso, cantidades a devolver al obligado al pago por las diferencias entre los importes.

Para la liquidación anual de los Gráficos de Ocupación de Vía, los administradores de infraestructuras ferroviarias pondrán a disposición de cada empresa ferroviaria individualmente toda la información que soporta dicho cálculo.

c) El cálculo del importe anual de la deuda a ingresar se realizará tomando en consideración el importe de la tasación de los Gráficos de Ocupación de Vía por trenes programados en una semana de referencia del último trimestre del año, medido en importe medio diario en euros, por estación y por tipo de servicio.

La semana tipo podrá incluir trenes que no hayan utilizado la vía de la estación durante todas las semanas del ejercicio y no incluir trenes que no hayan utilizado la vía en la semana de referencia, pero sí hayan usado la vía en otras semanas del ejercicio, por lo que, se realiza la extracción de todos los trenes programados en el año con origen o destino en las estaciones afectadas.

El importe anual de la deuda a ingresar se determinará multiplicando los importes medios diarios, por el número de días del año y la ratio de número de trenes programados en el año para cada estación y tipo de servicio, en base a la siguiente fórmula:

Valores y fórmula de cálculo:

LE = Valor a liquidar para la estación tasada:

$$LE = DE \times RE \times 365$$

donde:

DE = Importe medio diario de la estación tasada en la semana de referencia (Importe total de la tasación de la estación en la semana de referencia/7 días).

RE = Ratio de circulaciones programadas Año/Semana (n.º de circulaciones con origen o destino en la estación tasada durante el año de referencia/n.º de circulaciones con origen o destino en la estación tasada durante la semana de referencia).

El importe anual de la deuda a ingresar será el sumatorio de la tasación anual de todas las estaciones en la que ha operado la empresa ferroviaria.

Los obligados al pago podrán proponer al administrador de infraestructuras ferroviarias un importe anual de la deuda a ingresar con base en los anteriores criterios y con el nivel de detalle de los gráficos de ocupación puestos a su disposición, que podrá ser aceptada o rechazada por éste.

4. La cuota íntegra de la modalidad B3 será la que resulte de aplicar la tarifa unitaria, determinada en función de la categoría de la estación y del tipo de operación a realizar en el tren, al número de operaciones de cada tipo realizadas durante el tiempo de estacionamiento.

Canon por utilización de vías en estaciones de viajeros para la realización de determinadas operaciones

	Euros por operación
Operación limpieza de tren en estaciones categoría 1-2.	0,6818
Operación limpieza de tren en resto estaciones.	0,5681
Carga y descarga a bordo del tren en estaciones categoría 1-2.	0,6722
Carga y descarga a bordo del tren en resto estaciones.	0,5601
Por otras operaciones.	0,3947

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

Artículo 8. *Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructuras (Modalidad C).*

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

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

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

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

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

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

Donde:

$C_{base} = (Longitud\ de\ la\ vía \times C_{vía}) + (Longitud\ de\ catenaria \times C_{catenaria}) + (n.^o\ desvíos \times C_{desvío}) + (Longitud\ de\ playa \times C_{pavimento})$

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

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

Componentes base	
C vía.	5,4020 euros/m de vía-año
C catenaria.	1,8260 euros/m de catenaria-año
C desvío tipo I (manual).	564,7550 euros/ud-año
C desvío tipo II (telemandado).	2.165,9540 euros/ud-año
C Playa Tipo I (hormigón/adoquín).	19,3400 euros/m-año
C Playa Tipo II (aglomerado).	11,2320 euros/m-año
C Playa Tipo III (zahorras).	5,1910 euros/m-año
Componentes de equipamiento asociados a la vía	
C pasillo entrevías.	1,1910 euros/m de vía-año
C Iluminación vía.	1,3680 euros/m de vía-año
C Iluminación playa.	2,0260 euros/m de vía-año
C Red de protección contra incendios.	5,9530 euros/m de vía-año
C Muelle de carga/descarga.	52,4900 euros/m de vía-año
Componentes de equipamiento opcionales	
C Bandeja recogida grasas.	521,5160 euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante.	820,0490 euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina.	20,9450 euros/ud-año
C Foso-piquera de descarga.	118,0500 euros/ud-año
C Foso de mantenimiento (sin tomas).	188,3880 euros/ud-año
C Rampa para carga/descarga.	602,6130 euros/ud-año
C Toma suministro agua, eléctrico-aire comprimido.	43,7500 euros/ud-año

TÍTULO IV

Financiación del déficit de cobertura del administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF

Artículo 9. *Determinación de las liquidaciones por subvención por compensación de tarifas (€ tren/km) en el marco de financiación del administrador de infraestructuras ADIF.*

A continuación, se establecen las 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.

En el caso de que se suscriba un nuevo convenio se tomarán de base estas mismas compensaciones que, previo los informes y trámites preceptivos, y de acuerdo con lo señalado en el artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, deberán ser objeto de compensación a ADIF.

1. El diferencial por compensación de tarifas por el Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (Modalidad A), que resulta de aplicación a los tráficos (tren-km.) que se liquiden a los operadores ferroviarios por esta modalidad del canon:

Modalidad A - Euros tren-km	Tipo de servicio				
	VL1	VL2	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A.	0,3485	0,5496	-	0,1776	0,0262

2. El diferencial por compensación de tarifas por el Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (Modalidad B), que resulta de aplicación a los tráficos (tren-km.) que se liquiden a los operadores ferroviarios por esta modalidad del canon:

Modalidad B - Euros tren-km	Tipo de servicio				
	VL1	VL2	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A.	0,1745	0,2751	–	0,0173	0,0373

Diferencial por compensación en los recargos para todos los servicios VL1 en líneas A:

En cuanto a los recargos, se establecen los siguientes diferenciales sobre las tarifas que se han incluido en el artículo 4.4 de este reglamento para los diferentes segmentos de los servicios VL1 para cada relación/corredor:

A5. Madrid-Zamora-Galicia (Ourense-Santiago de Comp.-A Coruña-Vigo).

Diferencial por compensación de tarifas en los recargos para todos los servicios VL1, en líneas A, que circulen por las siguientes líneas en la relación/corredor 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).

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

Compensación tarifaria de los recargos de la modalidad B servicios VL1 en líneas tipo A

Euros tren-km	Tarifa base reducida	Tarifa top reducida	Tarifa base	Tarifa top	Tarifa plus	Tarifa top plus
A5. MADRID-ZAMORA-GALICIA.	1,8769	2,1772	1,8769	2,1772	2,8154	3,0030

Esta compensación tarifaria se aplicará a los tráficos circulados y liquidados a los operadores ferroviarios por la modalidad B del canon (tren-km.) en los diferentes segmentos.

3. El diferencial por compensación de tarifas por el Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C), que resulta de aplicación a los tráficos (tren-km.) que se liquiden a los operadores ferroviarios por esta modalidad del canon:

Modalidad C - Euros tren-km	Tipo de servicio				
	VL1	VL2	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A.	0,0344	0,0542	–	0,0176	0,0104

Disposición adicional única. *Aprobación del reglamento y publicación en la Declaración sobre la Red.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 100.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, tras la aprobación del reglamento de determinación de cánones ferroviarios, se incluirán en la Declaración sobre la Red los valores que resulten del mismo.

Disposición transitoria única.

1. Los cánones devengados desde la publicación del presente reglamento en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) hasta su entrada en vigor, se registrarán por la normativa vigente en el momento de su devengo.

2. En el plazo de tres meses desde la finalización del horario de servicio 2024-2025, los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias establecerán para cada empresa ferroviaria una compensación global para el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General.

Dicha compensación garantizará que la recaudación total no exceda del importe equivalente a la aplicación del presente reglamento durante todo el horario de servicio,

reintegrando el exceso abonado desde el inicio del horario de servicio hasta su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única.

Queda expresamente derogado el reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por el Consejo de Administración de la Entidad en fecha 30 de septiembre de 2024 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 260, de fecha 28 de octubre de 2024.

Disposición final. Entrada en vigor.

El presente reglamento entrará en vigor el primer día del mes siguiente a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Definición de tipos de línea, de servicio, de tracción, definición de los segmentos y módulos horarios para establecer los recargos

1. Tipos de línea.

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

a) A: Todas las líneas y sus enlaces y bypass que permiten una velocidad máxima superior a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.

El resto de los tipos de líneas se definirá, en general, como NO A, resultando las siguientes:

b) B1 y B2: Comprende los trayectos interciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales para los mismos. Se consideran líneas B1 aquellas que permiten una velocidad superior a 160 kilómetros/hora e inferior o igual a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.

Tendrán la consideración de B2 aquellos trayectos no clasificados en los tipos A, C o B1 en los cuales concurra al menos una de las siguientes condiciones:

- 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) C1 y C2: Son los trayectos que conforman los núcleos de cercanías. Se consideran C1 aquellos núcleos de cercanías con una densidad de circulación por kilómetro de línea igual o superior a 80 circulaciones por día. Los restantes núcleos de cercanías se calificarán como C2.

d) D: Aquellos trayectos no clasificados como A, B o C en los que concurra al menos una de estas circunstancias:

- a. Que el tráfico de mercancías sea mayoritario y supongan al menos 2 circulaciones por día.
- b. Se trata de enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte de mercancías (apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares).
- c. Exista una línea alternativa para el transporte de viajeros de categoría A.
- e) E: Los no comprendidos en los anteriores tipos de línea.

La clasificación de las distintas líneas se publicará anualmente en la Declaración sobre la Red.

2. Los tipos de servicio son los siguientes:

– 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 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 %.

(*) Relaciones de ancho variable: aquéllas donde la ruta de un tren recorre trayectos con diferentes anchos de vía.

– 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 comerciales 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.

3. Tipo 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.

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)
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.

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 - 23:59	Normal.	Normal.	Normal.

ANEXO II

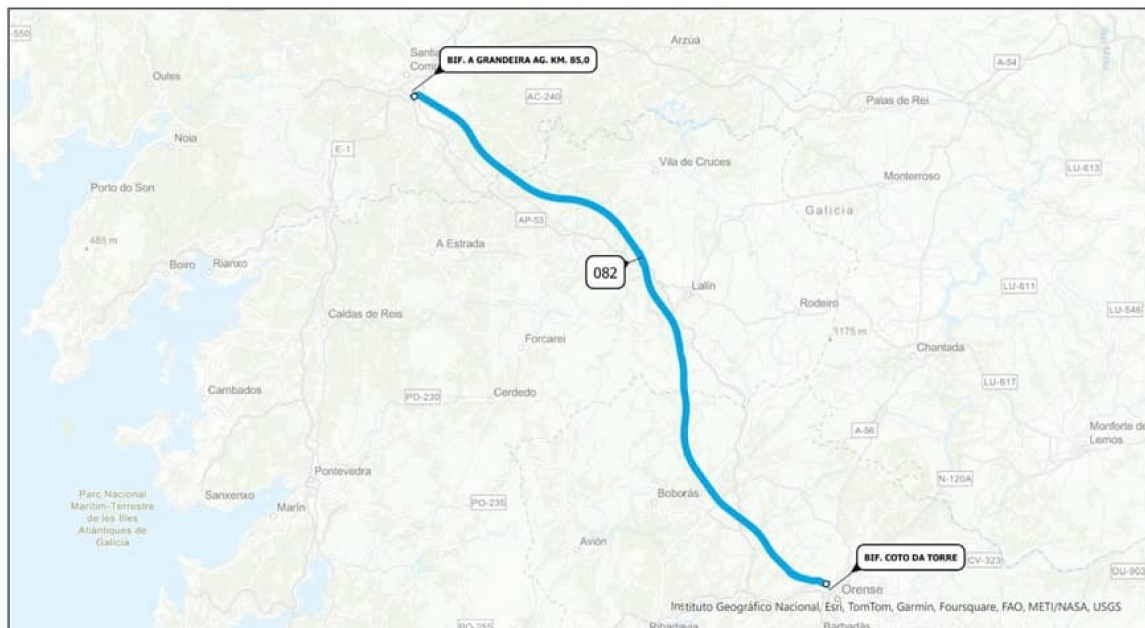
Relaciones donde se establece un recargo para los servicios VL1 que circulen por las líneas tipo a que se describen

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)

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.

En la Declaración sobre la Red de la entidad ADIF se establecerán las modificaciones y/o actualizaciones sobre las denominaciones y números de líneas que describen las líneas tipo A donde se devengan los recargos para los servicios VL1, anteriormente descritos.

ANEXO III

Categorías de las estaciones de viajeros y definición de los tipos de trenes, paradas y viajeros para los efectos de la modalidad regulada en el artículo 6

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

Las categorías de estaciones son:

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

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará anualmente en la Declaración sobre la Red la clasificación de las distintas estaciones que integran la Red Ferroviaria de Interés General, de acuerdo con las categorías anteriormente descritas. Todas las estaciones se encuadran en una única categoría de las establecidas. La clasificación de estaciones se actualizará con la información del año natural inmediatamente anterior. Las nuevas estaciones se clasificarán para la fecha de su puesta en explotación, valorándose en

lo que respecta a los criterios de número de viajeros y número de trenes conforme a la información efectiva disponible o a las expectativas de menor tráfico.

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Áreas de explotación ferroviaria: espacios de venta, de información, salas de espera de viajeros, vestíbulos, espacios de control de seguridad, aseos públicos, otros espacios de viajeros. Coeficiente = 1,2.
- Áreas comerciales: espacios comerciales, sin aparcamientos. Coeficiente = 1.
- Áreas de circulación de viajeros: andenes, accesos y pasos a los andenes, corredores de correspondencia con otros modos de transporte, otros espacios de circulación. Coeficiente = 0,6.

– Intermodalidad (I): contabiliza el número de enlaces con otros medios de transporte, existentes dentro de la estación o en el entorno más próximo a los accesos a la estación.

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

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

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

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

Criterio	K = 1	K = 2	K = 3	K = 4	K = 5	Valor Pi
Número de viajeros (V)	Viajeros larga distancia e interurbanos V < 150	Viajeros larga distancia e interurbanos 150 <= V < 750	Viajeros larga distancia e interurbanos 750 <= V < 2.000	Viajeros larga distancia e interurbanos 2.000 <= V < 10.000	Viajeros larga distancia e interurbanos V > 10.000	0,30
	Total viajeros V < 400	Total viajeros 400 <= V < 7.500	Total viajeros 7.500 <= V < 20.000	Total viajeros 20.000 <= V < 100.000	Total viajeros V > 100.000	
	T < 25	25 <= T < 85	85 <= T < 190	190 <= T < 500	T > 500	
Número de trenes (T)	T < 25	25 <= T < 85	85 <= T < 190	190 <= T < 500	T > 500	0,25
Tamaño de la estación (S)	S < 2.500	2.500 <= S < 5.000	5.000 <= S < 10.000	10.000 <= S < 50.000	S > 50.000	0,25
Intermodalidad (I)	I < 3 sin información dedicada	I >= 3 sin información dedicada	I = 4 con información dedicada	I > 4 con información dedicada	I > 4 con información dedicada y tratarse de un intercambiador	0,10
Ubicación y número de andenes (U)	Resto situaciones	En líneas tipo B y n.º andenes >= 3	En líneas tipo A y n.º andenes >= 2	En capital provincia o de Comunidad Autónoma y n.º andenes >= 2	En líneas tipo A y capital provincia o de Comunidad Autónoma	0,10

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

Los trenes y viajeros se clasificarán, para los efectos de la Modalidad regulada en el artículo 6, de la forma siguiente:

– Larga distancia: trenes y viajeros con trayecto origen-destino superiores o igual a 300 kilómetros. Se incluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia con recorrido inferior a 300 kilómetros.

- Interurbanos: trenes y viajeros con trayecto origen-destino inferiores a 300 kilómetros que al menos parte de su recorrido discurre fuera de un núcleo de cercanías. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.

- Urbanos o suburbanos: trenes y viajeros cuyo recorrido discurre íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.

Las paradas se clasificarán atendiendo a las siguientes categorías:

- Origen: parada comercial en estación de transporte de viajeros de inicio del trayecto del tren.

- Intermedia: parada comercial en estación de transporte de viajeros durante el recorrido del tren.

- Destino: parada comercial en estación de transporte de viajeros de finalización del trayecto del tren.

ANEXO IV

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

1. Introducción.

La adición a la cuota íntegra del canon de capacidad por el uso no eficiente de ésta tiene por objeto optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los operadores.

«La adición se aplicará a la diferencia, en valor absoluto, entre el número de trenes kilómetro reservados y el número de trenes kilómetro circulados, por tipo de línea y tipo de servicio».

Para los servicios de Viajeros, cuando dicha diferencia sea superior al 2 % de la capacidad reservada y en cuanto exceda a dicho porcentaje y para los servicios de Mercancías, cuando dicha diferencia sea superior al 15 % de la capacidad reservada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.

En el caso de trenes en que la empresa que solicita la capacidad no sea la empresa ferroviaria que la utiliza, si existe defecto de utilización de la capacidad reservada, la adición se liquidará a la empresa solicitante; si existe exceso de utilización de la capacidad reservada, la adición se liquidará a la empresa ferroviaria que ha utilizado la línea.

2. Descripción del tiempo de antelación que las empresas ferroviarias de viajeros y mercancías disponen para poder modificar su solicitud de capacidad a efectos de determinar los trenes.km adjudicados y, a partir, de los cuales se calcula la adición al canon por adjudicación de capacidad a la Modalidad A del artículo 97. (cancelación de los distintos surcos, en función de la tipología de tren).

El incumplimiento del uso de la capacidad asignada en el horario de servicio se penaliza a través de adición al canon por adjudicación de capacidad, modalidad A.

En la actualidad y, en todo caso, la adición al canon por cancelación de reserva de capacidad se aplica cuando la cancelación por parte de la empresa ferroviaria se produce posteriormente a las 12:00 del día anterior a la salida programada del tren (en caso de fin de semana tendría que ser comunicado como tarde el viernes a las 12:00 para garantizar su supresión).

Lo mismo sucedería, en la actualidad, para la aplicación del canon por cancelación de reserva de capacidad, en el caso de cancelación de solicitudes de capacidad durante el transcurso del horario de servicio se hayan realizado bajo el amparo del acuerdo marco, penalizando los trenes no circulados y no des anunciados:

«la adición al canon por cancelación de reserva de capacidad se aplica cuando la cancelación por parte de la empresa ferroviaria se produce posteriormente a las 12:00 del

día anterior a la salida programada del tren (en caso de fin de semana tendría que ser comunicado como tarde el viernes a las 12:00 para garantizar su supresión)».

A este respecto y según ya se ha comunicado al organismo regulador (CNMC), el administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF está trabajando para el establecimiento de diferentes tarifas a la adición al canon por cancelación de reserva según el margen temporal con el que las empresas ferroviarias comuniquen al administrador la cancelación del surco. De este modo, las cancelaciones que se realicen con menos antelación tendrán una adición superior a aquellas que se realicen con mayor margen temporal.

En cualquier caso, la regulación que finalmente se establezca será coherente con la normativa europea que está actualmente en tramitación mediante la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por la que se modifica la Directiva 2012/34/UE y se deroga el Reglamento (UE) 913/2010.

3. Tarifas que resultan de aplicación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 «Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (Modalidad A)».

El incumplimiento del uso de la capacidad asignada en el horario de servicio se penaliza a través de adición al canon por adjudicación de capacidad, modalidad A.

Según lo establecido en el artículo 3 del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el cálculo de la adición al canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (Modalidad A) se realiza poniendo en relación el número de trenes-kilómetro adjudicados y el número de trenes-kilómetro circulados:

– La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra una adición, de acuerdo con el artículo 97.5. 4.º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, 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.

La cuantía del recargo 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 circulados, por tipo de línea y tipo de servicio:

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

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

Tarifas que resultan de aplicación en función del tipo de línea (A y no A) y tipo de servicio:

Euros por tren-km circulados en exceso o en defecto

Tipo de línea	VL1	VL2	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO A.	6,5444	1,0197	4,2159	0,3235	0,9660
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A.	0,5376	0,5431	4,3550	0,1902	0,1319

En el caso de trenes en que el candidato solicitante de la capacidad no sea la empresa ferroviaria que utiliza ésta, y 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.

4. Cómo se realiza el cálculo de la adición al canon por adjudicación de capacidad a la Modalidad A del artículo 97.

Paso 1: Cálculo del exceso o defecto.

En ADIF, para cada empresa ferroviaria, por Tipo de Línea, Tipo de Servicio y los umbrales por exceso o defecto, se aplica el siguiente cálculo:

- Los kilómetros reservados, es decir, la suma de los kilómetros mensual correspondientes al canon de reserva (7A0), diferenciando por tipo de línea y tipo de servicio.

- Los kilómetros circulados, es decir, la suma de los kilómetros mensual correspondientes al canon de circulación (7B0), diferenciando por tipo de línea y tipo de servicio.

- El Umbral sobre la reserva:

- 2 % a aplicar a los servicios de Viajeros por los Kilómetros Reservados mensuales y
 - 15 % a aplicar a los servicios de Mercancías por los Kilómetros Reservados mensuales.

- De forma que si el valor absoluto (Km Reservados – Km Circulados) > Umbral de Reserva, existe defecto o exceso de circulación con respecto a la reserva.

En este caso se calcula:

- Si hay defecto (Km Reservados > Km Circulados) el umbral de km por defecto:

$$\text{Km_Defecto_Umbral} = (\text{Valor absoluto (Km Reservados – Km Circulados)}) - \text{Umbral sobre la reserva}$$

- Si hay exceso (Km Reservados < Km Circulados) el umbral de km por exceso:

$$\text{Km_Exceso_Umbral} = (\text{Valor absoluto (Km Reservados – Km Circulados)}) - \text{Umbral sobre la reserva}$$

Paso 2: Cálculo del canon.

El cálculo de la adición al canon por adjudicación de capacidad a la Modalidad A del artículo 97 para ADIF, por empresa ferroviaria y por mes, agregando para cada tipo de línea y tipo de servicio, es el siguiente:

- Si hay defecto:

$$\text{Importe Adición} = \text{Tarifa según Reglamento} \times \text{Km_Defecto_Umbral}$$

- Si hay exceso:

$$\text{Importe Adición} = \text{Tarifa según Reglamento} \times \text{Km_Exceso_Umbral}$$

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.