

NOTA DE PRENSA

La CNMC aprueba el informe sobre la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2017

- La Comisión propone un incremento de los cánones del 4,2% frente al 15% planteado por ADIF y ADIF Alta Velocidad.
- Considera que unos cánones muy elevados podrían repercutir en la demanda futura y excluir a algunos viajeros de los servicios ferroviarios.
- Frente a la congelación del tráfico prevista por ADIF y ADIF Alta Velocidad, la CNMC estima un incremento del 3%

Madrid, 4 de noviembre de 2016.- La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha aprobado la Resolución de propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2017, que aplica por primera vez la nueva estructura establecida por la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario. [\(STP/DTSP/200/16\)](#)

Los cánones por utilización de las líneas ferroviarias son una serie de tarifas que las empresas ferroviarias (por ejemplo, Renfe Viajeros) abonan a los administradores de las infraestructuras (ADIF y ADIF Alta Velocidad) cuando utilizan la red ferroviaria, y que deben servir para cubrir los costes de esas infraestructuras.

En concreto, la CNMC considera que ADIF y ADIF Alta Velocidad deberían recortar sustancialmente la subida de los cánones propuesta para 2017. Frente a una subida del 15% que plantean los gestores ferroviarios (ADIF y ADIF Alta Velocidad), la Comisión limita su incremento a un 4,2%.

La CNMC propone este recorte en la propuesta de Adif, entre otros factores, porque estas tarifas no pueden ser una barrera al crecimiento del transporte ferroviario, dado que afectaría a la demanda y a largo plazo se traduciría en unos menores ingresos para los gestores de infraestructuras.

Además, una propuesta de cánones muy alta podría repercutir en los viajeros que utilizan los servicios de alta velocidad, de forma que quienes no pudieran afrontar el coste directo del servicio, quedarán excluidos del mercado. Asimismo, supone una barrera de entrada para nuevos operadores que frenaría la liberalización.

Tipo de cánones ferroviarios y sus cálculos

Actualmente, existen dos tipos de cánones: (1) los que se pagan por utilizar las líneas ferroviarias (vía del tren) y (2) los que se pagan por utilizar las instalaciones
Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

de servicio (estaciones o uso de los andes, entre otros).

En el caso de los cánones del primer tipo (líneas ferroviarias) se componen de dos elementos: (1) el canon propiamente dicho, que debe servir para recuperar los costes directos del servicio ferroviario, y (2) un recargo adicional, que se aplica en función de si el mercado puede asumirlo, de acuerdo con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.

La legislación comunitaria (Reglamento 2015/909) establece una metodología muy detallada para que no se puedan imputar ciertos costes fijos a los cánones ferroviarios. En este sentido, la CNMC ha identificado elementos del modelo de costes actual de ADIF y ADIF Alta Velocidad que estarían incluyendo en los cánones propuestos costes que no deberían recuperarse por esa vía.

Por ello, la CNMC considera que ADIF y ADIF Alta Velocidad deberían modificar su modelo de costes para cumplir con el Reglamento comunitario antes de su fecha límite de aplicación, el 3 de julio de 2017.

Previsiones de tráfico

Otro elemento que se tiene en cuenta a la hora de calcular los cánones es el coste unitario por viajero que se estima sobre la previsión del tráfico ferroviario. La CNMC ha considerado que la previsión de congelación de tráfico de viajeros que realiza ADIF Alta Velocidad para las líneas de alta velocidad es demasiado conservadora.

Concretamente, la CNMC estima un incremento del 3% en este tipo de tráfico, coherente con la propia estimación a largo plazo de los gestores de infraestructuras. Por tanto, los costes que justifican la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad deben ajustarse de forma coherente con esta previsión.

Recargos en los cánones de la Alta Velocidad

En cuanto a los recargos que ADIF Alta Velocidad propone aplicar a ciertos cánones, la CNMC explica que la situación de la demanda en los diferentes corredores de alta velocidad no es idéntica, por lo tanto, se deberían modular esos recargos, por ejemplo, en líneas como las de Madrid-Toledo/Sevilla/Málaga o Madrid/Valladolid/León, que, a diferencia de lo que ocurre con las líneas Madrid-Barcelona o Madrid/Sevilla, presentan resultados negativos en la prestación del servicio. Por ello, debería eliminarse el recargo propuesto por ADIF Alta Velocidad en dichos corredores.

Finalmente, ADIF y ADIF Alta Velocidad no han propuesto ni el recargo por un uso

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

ineficiente de la capacidad que se aplicaría a empresas ferroviarias (Renfe y sus potenciales competidores), ni las bonificaciones que contempla la Ley 38/2015, para incentivar el tráfico. La CNMC explica que ambos elementos son obligatorios por Ley, por lo que la propuesta debería incluirlos.

ADIF y ADIF Alta Velocidad deberán someter su propuesta de recargo y bonificación anterior, de conformidad con el artículo 100 de la Ley 38/2015, a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de esta Comisión.

Por último, en relación con los cánones por utilización de instalaciones de servicio, regulados en el artículo 98 de la Ley 38/2015, la CNMC ha concluido que las tarifas unitarias por utilización de estaciones de viajeros debe reducirse en línea con el incremento del tráfico previsto señalado anteriormente.

[\(STP/DTSP/200/16\)](#)