



FUNDACIÓN DE LOS  
FERROCARRILES  
ESPAÑOLES

Asistencia técnica para la realización de un estudio jurídico y técnico  
para la realización de servicios transfronterizos dentro de la  
Eurorregión Aquitania - Euskadi - Navarra

## INFORME 7

### Tasas, Cánones Ferroviarios y Tarifas



AQUITANIA-EUSKADI/EUROESKUALDEA  
ELIORREGION AQUITANIA EUSKADI  
EURORÉGION AQUITAINE EUSKADI

RÉGION  
NOUVELLE-  
AQUITAINE



Nafarroako Gobernua  
Gobierno de Navarra



## Índice

1	Consideraciones previas .....	- 3 -
2	Tasas y cánones ferroviarios. Cuestiones generales.....	- 5 -
3	Regulación normativa específica de las tasas y cánones ferroviarios.....	- 5 -
4	Tasas ferroviarias.....	- 6 -
5	Cánones ferroviarios .....	- 11 -
6	Tarifas .....	- 17 -
6.1	Tarifas de los servicios de Renfe Cercanías .....	- 17 -
6.2	Tarifas de los servicios de TER de SNCF .....	- 19 -
6.3	Tarifas de los servicios transfronterizos entre Francia y Luxemburgo .....	- 21 -

## 1 Consideraciones previas

Conforme a lo dispuesto en el art. 2.2 de la Ley 58/2003 de 17 de diciembre, General Tributaria, en adelante LGT, los tributos, que originan ingresos tributarios, se clasifican en impuestos, tasas y contribuciones especiales, quedando encuadrado tradicionalmente por la doctrina jurídico tributaria el canon ferroviario en la categoría de las tasas.

Quedarían definidas las tasas, por tanto, como aquellos ingresos tributarios, establecidos por una norma de rango legal, percibidos por un ente público como consecuencia de la utilización del dominio público, la prestación de un servicio público o la realización de una actividad de que se refiera, y que son satisfechos por el sujeto pasivo al que afecte o beneficie de modo particular esa utilización o servicio.

El precio público no queda encuadrado dentro de la categoría de ingresos tributarios sino dentro de la categoría de ingresos financieros, si bien ambos forman parte de los ingresos públicos (percibidos por la administración), tienen distinta naturaleza y se someten a distintos principios.

Tal y como establece la Exposición de Motivos de la Ley 8/1989 de 13 de abril de Tasas y Precios Públicos, la distinción entre tasa y precio público es una cuestión clásica de la Hacienda Pública; ambas tienen en común ser ingresos que percibe un Ente Público por la entrega de ciertos bienes o por la prestación de determinados servicios, y a partir de este hecho construyen sus diferencias:

- En la tasa, la solicitud o recepción del servicio o bien que la origina debe ser obligatoria para el obligado a satisfacerla y, además el servicio o actividad que se presta por parte del Ente Público, no puede ser prestado por el sector privado, es decir, no puede existir concurrencia entre el sector público y el privado en la prestación del servicio (Obligatoriedad y no concurrencia).
- Si, por el contrario, el servicio es susceptible de ser prestado por el sector privado o bien su solicitud no es obligatoria, estaremos ante un precio público.

Hecha esta distinción, concluiremos estas consideraciones previas con un breve análisis previo de la figura de la tasa incluida en la Ley 8/1989 para proceder al estudio de las tasas afectadas por nuestro estudio jurídico:

En primer lugar, y por lo que se refiere a las fuentes normativas de las tasas, éstas se regirán por los Tratados, por la Ley de Tasas y Precios Públicos (aplicable, en su caso, supletoriamente respecto de la legislación de tasas de las CCAA y Haciendas Locales), por la Ley General Tributaria, Ley General Presupuestaria, por la Ley propia de cada tasa y, en su caso, por las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de estas leyes.

En definitiva, el establecimiento y regulación de los elementos esenciales de las tasas deberá realizarse en todo caso por ley.

Las tasas tenderán a cubrir el coste del servicio o de la actividad que constituya su hecho imponible, tal y como impone el denominado principio de equivalencia, que debe conjugarse con el principio de capacidad económica que determina que en la fijación de las tasas se tendrán en cuenta, cuando lo permitan las características del tributo, la capacidad económica de las personas que deben satisfacerlas.

Para terminar este análisis general debe mencionarse el artículo 19 de la Ley de Tasas y Precios Públicos en el que se regulan los elementos cuantitativos de la tasa y entre los que deben ser destacados:

- El importe de la tasa por la utilización del dominio público se fijará tomando como referencia el valor de mercado correspondiente o el de la utilidad derivada de aquélla.
- El importe de la tasa no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible del servicio o actividad de que se trate, o en su defecto, de la prestación recibida (a diferencia del precio público donde el coste opera como límite mínimo).
- Para la determinación del importe, se tomarán en consideración los costes directos o indirectos, inclusive los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y desarrollo del servicio o actividad, con independencia del presupuesto con cargo al cual se satisfagan.

- Toda propuesta de establecimiento de una tasa o de modificación de las cuantías de una preexistente deberá incluir una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso y sobre la justificación de su cuantía.

## 2 Tasas y cánones ferroviarios. Cuestiones generales

Un jurista tributario percibirá una misma categoría impositiva- exacciones parafiscales- (tasas, cánones, contribuciones especiales, y en general todas las figuras que no tengan la calificación técnica de impuestos, pero tengan la consideración de ingresos tributario) y atribuirá las diferencias entre ellos a los principios y normas que rigen su establecimiento.

Un economista analizará cada una de las figuras atendiendo a la finalidad perseguida, aproximándose así más al concepto económico de “precio o tarifa”, que al tributario de “prestación debida a un ente público”, utilizando criterios de costes, eficiencia o rentabilidad.

Desde el punto de vista de la financiación de servicios públicos, son tres las alternativas que pueden plantearse, a saber: i) financiación por el conjunto de los administrados- contribuyentes, mediante impuestos o deuda pública, ii) financiación (total o parcial) por parte de los administrados -usuarios efectivos, y los inversores de capital que financian la estructura o el servicio y iii) una combinación de las anteriores.

La puesta en marcha del tráfico ferroviario transfronterizo entre San Sebastián y Bayona, estará afectada por la aplicación de tasas y cánones cuya base económica supondrá una clara combinación de sistemas de financiación de servicios públicos y desde el punto de vista tributario se encuadrará en la categoría, amplia, de tasas.

## 3 Regulación normativa específica de las tasas y cánones ferroviarios

Las leyes propias reguladoras de los cánones y tasas ferroviarias se concretan en las siguientes:

- Ley Sector Ferroviario (LSF), que regula en su Título VI bajo la rúbrica “Régimen económico y tributario”, tanto las tasas como los cánones ferroviarios.
- Habrán de ser tenidas en cuenta también la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año, estando vigente en la actualidad la Ley 3/2017, de 27 de junio, a falta de la aprobación definitiva de la correspondiente a 2018.
- La OM 898/2005, de 8 de abril por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios establecidos en los art. 74 y 75 de la LSF.
- Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

## 4 Tasas ferroviarias

A los efectos de sistematizar las tasas ferroviarias, las agruparemos en dos grandes grupos, las que afectan a la prestación de servicios realizados por el ente público (Agencia Española de Seguridad Ferroviaria) y las que se devengan con ocasión de la ocupación del dominio público ferroviario a satisfacer a ADIF.

Respecto a las primeras, tal y como se expone en el Informe 3 relativo a las condiciones de acceso a las redes de los Gestores de Infraestructuras, podrán acceder a la red ferroviaria nacional las empresas ferroviarias con licencia y certificación de seguridad en vigor que sean emitidos, en el caso español por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y en el caso francés por la ESPF.

A su vez, ya tal y como se expone en el Informe 12 relativo al análisis técnico y económico de los servicios regionales el material rodante deberá contar con unas características específicas, de vital importancia e impacto en la viabilidad económica del proyecto, que, para garantizar la continuidad en el trayecto transfronterizo deberá estar en condiciones de ser utilizado por personal español y francés con las especialidades contenidas en el Informe 10 relativo a aspectos laborales.

Pues bien, todas estas actuaciones tienen en común la necesidad del pago de la correspondiente tasa en el sentido que a continuación se expone, y referida a las siguientes:

1. Tasa por licencia ferroviaria.
2. Tasa por otorgamiento de certificado de seguridad.
3. Tasa por homologación de centros, certificados de entidades, material rodante, títulos y mantenimiento de vehículos.
4. Tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad.

Todas ellas tienen en común las siguientes características:

- El importe de la recaudación, la gestión, liquidación y recaudación de la tasa corresponderá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que ingresará su importe, como parte de su patrimonio.
- Una vez satisfechas, no se generará en ningún caso el derecho a la devolución de la misma en tanto que se produzcan situaciones que determinen la suspensión o la revocación de la misma.
- Los sujetos pasivos obligados al pago de las mismas, será la empresa ferroviaria en todo caso, salvo en el caso de determinadas actividades en materia de seguridad, cuyo pago corresponderá a ADIF.
- La cuantía de las tasas se determinará por vez primera en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y podrá ser actualizada posteriormente mediante una orden del Ministro de Fomento.
- La revisión posterior de estas cuantías deberá contar con una memoria económico-financiera ajustada a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de tasas y precios públicos.

Por lo que se refiere a la tasa para la obtención de licencia ferroviaria, La empresa ferroviaria (RENFE Operadora en el momento actual) deberá operar en el tráfico transfronterizo a través de la oportuna licencia, sujeta a su autorización, renovación o modificación en el que caso de modificaciones de las circunstancias que originaron su

otorgamiento, que se devengará en el momento en el que se produzcan las circunstancias que determinan su exacción.

El segundo de los condicionantes de acceso a las redes ferroviarias es el de estar en posesión del certificado de seguridad de empresa ferroviaria, y en este sentido, podemos distinguir dos modalidades de tasas:

La que corresponde satisfacer a ADIF (sujeto pasivo) por el otorgamiento de la expedición, modificación, renovación o revisión de la autorización de seguridad y la que corresponde satisfacer al prestador del servicio (sujeto pasivo) para la obtención, renovación o revisión del certificado de seguridad de empresa ferroviaria.

En tercer lugar, una vez obtenida la licencia como empresa ferroviaria y otorgado el correspondiente certificado de seguridad, los principales medios materiales y personales utilizados en la prestación del servicio ferroviario transfronterizo estarán sujetos al pago de las tasas que se derivan de los procesos de homologación de centros, certificación de entidades y material rodante, de otorgamiento de títulos y licencias y autorizaciones de entrada en servicio.

Así, darán derecho a la Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria a exigir el pago de la misma a las personas que soliciten el otorgamiento de los títulos o autorizaciones, entendiéndose que este tipo de tasas, se establecen con la finalidad de compensar el coste de los trámites administrativos necesarios para la obtención de las licencias y autorizaciones (expedición inicial, emisión de duplicados, renovaciones, modificaciones, organización de convocatorias de examen, etc).

El devengo de estas tasas se producirá en el momento de la solicitud del trámite administrativo y deberán ser satisfechas por los solicitantes, con independencia de su condición de persona física o jurídica.

- a. Homologación de centros de reconocimiento médico y de formación del personal ferroviario, y sus renovaciones o ampliaciones, ya sea autorizando nuevas instalaciones o la impartición de nuevas disciplinas formativas.

- b. Otorgamiento de títulos y licencias de conducción al personal ferroviario.
- c. Organización de convocatorias de examen para personal ferroviario, previos al otorgamiento de títulos y licencias de conducción.
- d. Homologación de centros de mantenimiento del material rodante ferroviario.
- e. Certificación de entidades encargadas de mantenimiento de vehículos ferroviarios o certificación de las funciones de mantenimiento delegables.
- f. Autorización de entrada en servicio de vehículos ferroviarios.
- g. El otorgamiento de títulos de consejeros de seguridad en relación con el transporte de mercancías peligrosas.
- h. Por certificación de entidades encargadas de mantenimiento de vehículos ferroviarios o de las funciones de mantenimiento delegables:
- i. Por autorización de vehículos ferroviarios, la que se determine respecto de cada tipo de material, en función de sus condiciones técnicas o de su valor económico.

En cuarto lugar, y por último, existe un último grupo de tasas derivadas de la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, cuyo hecho imponible será la realización por parte de la Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria de actividades de supervisión e inspección en materia de seguridad ferroviaria.

En este caso, y como especialidad, serán los sujetos pasivos de la tasa las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias a los que la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria preste los servicios sujetos a la misma, devengándose la misma en el momento de realización de la actividad o servicio correspondiente, y será liquidada mensualmente.

Las bases para el cálculo de la cuantía de esta tasa serán distintas para el administrador de infraestructura, que para las empresas ferroviarias:

a) Para los administradores de infraestructura:

- Importe por tren por km totales de los tráficos que circulan por la red que gestiona, y habrá que tener en cuenta que, en ningún caso el importe de la tasa podrá

incorporarse por el administrador de infraestructura dentro de los costes que se consideran en el cálculo de futuras actualizaciones de las cuantías de los cánones que percibe de las empresas ferroviarias.

b) Para las empresas ferroviarias:

- La base de cálculo para la cuantía de la tasa a satisfacer por las empresas ferroviarias por las prestaciones de servicios de seguridad será siempre el tren por km atendiendo a la categoría del servicio (distinguiendo la larga distancia de otras).

Respecto al segundo grupo de tasas ferroviarias, la referida a la utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario que se hagan por concesiones o autorizaciones, cuyos ingresos corresponderán a ADIF y ADIF-ALTA VELOCIDAD.

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

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

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

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

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

La base imponible se determinará en función de la superficie ocupada medida en metros cuadrados, resultando la cuota tributaria de aplicar a la base imponible la cuantía que se determinará en la Ley de Presupuestos Generales del Estado por mes o fracción de mes por cada metro cuadrado de superficie ocupada.

El administrador de infraestructuras ferroviarias que realice la prestación de servicios o sea titular del dominio público ferroviario gestionará la tasa e ingresará en su patrimonio el producto de la recaudación.

La liquidación de la tasa se notificará al sujeto pasivo y su pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde que se produzca la notificación.

La cuantía de la tasa regulada en esta sección se determinará por vez primera en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y podrá ser actualizada posteriormente mediante una orden del Ministro de Fomento.

En el momento actual, y tal y como se expone en el art.69 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017 la tasa por la utilización o aprovechamiento especial de los bienes de dominio público ferroviario queda establecida en 0,6799 euros por mes o fracción de mes por cada metro cuadrado de superficie ocupada.

## 5 Cánones ferroviarios

Recibirán el nombre de cánones ferroviarios las tasas que perciba ADIF o ADIF ALTA VELOCIDAD de las empresas ferroviarias que utilicen las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, así como de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias, y que se regulan en el art. 73 a 77 de la LSF.

Podemos sistematizar el sistema de cánones ferroviarios en tres grupos, sujetas las tres modalidades a unos principios generales comunes:

- Canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias.
- Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

a) Principios generales comunes.

El hecho imponible de los cánones ferroviarios será la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, las estaciones de transporte de viajeros, las terminales de transporte de mercancías y otras instalaciones de servicio, que sean administradas por ADIF o por ADIF ALTA VELOCIDAD.

Los cánones se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario, quedando los ingresos percibidos afectos al patrimonio de los administradores de infraestructuras, con independencia de las tarifas o los precios privados que puedas percibir de las empresas ferroviarias.

Para la cuantificación de los cánones se tomarán en consideración los costes directamente imputables al servicio ferroviario, sin perjuicio de que puedan establecerse mediante convenio aportaciones al administrador de infraestructuras ferroviarias para la explotación, mantenimiento, conservación y reposición de las infraestructuras ferroviarias, en la medida en que los citados cánones no permitan la recuperación de todos los costes vinculados a la prestación de estos servicios.

Con la finalidad de fomentar el uso eficaz de las redes, para la fijación de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias se podrán establecer sistemas de incentivos y recargos.

1.- Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (Art. 97 LSF), que a su vez presenta tres modalidades:

Modalidad	Servicio prestado	Coste repercutido
Adjudicación de capacidad  Modalidad A	Asignación de franjas horarias, definidas en la declaración de red.	Costes del proceso de adjudicación de capacidad, gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de instalaciones de seguridad y control imputables a la explotación.
Utilización de vías-Reserva de capacidad  Modalidad B	Acción y efecto de utilización de vías ferroviarias	Costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura imputables a la explotación.
Utilización de instalaciones de electrificación de la vía ferroviaria  Modalidad C	Acción y efecto de la utilización e instalación de electrificación	Costes de mantenimiento y conservación, reposición de las instalaciones de electrificación (catenaria, estaciones y subestaciones y otras necesarias para distribución de energía de tracción).

*Tabla 1. Canon por utilización de las líneas ferroviarias de la RFIG- Fuente: LSF*

El devengo del canon se producirá en el momento de la adjudicación de la capacidad en la Modalidad A y cuando se utilice la línea ferroviaria en la Modalidad B y las instalaciones de electrificación en la Modalidad C, y el administrador lo liquidará por meses naturales, notificando al sujeto pasivo la liquidación que deberá abonarlo en el plazo de los veinte días hábiles siguientes, y en esta liquidación se tendrán en cuenta los siguientes elementos tributarios:

Modalidad	Base Imponible	Cuota íntegra	Bonificaciones	Adiciones
Adjudicación capacidad Modalidad A	Tren/KM adjudicado	Cuantía s/ PGE según tipo de línea y servicio, distinguiendo líneas Tipo A del resto.	<p>Incentivar la explotación eficaz, y nuevos servicios de transporte.</p> <p>Implantación de sistema ERTMS</p> <p>Incentivar aprovechamiento de capacidad disponible (frangas horarias o tramos de infraestructura bonificados)</p>	<p>Por uso ineficiente (diferencia entre capacidad adjudicada y utilizada).</p> <p>Revisable cada tres años.</p>
Utilización de vías Modalidad B	Tren /KM circulado	Cuantía s/ PGE según tipo de línea de la estación (tipo A y resto), tiempo de ocupación y tipo de servicio tren.	<p>Incentivar explotación eficaz, nuevos servicios transporte, aumentos de tráfico anual.</p> <p>Incentivar implantación de sistema ERTMS</p> <p>Incentivar aprovechamiento de capacidad disponible.</p>	<p>Uso de redes de altas prestaciones, situaciones de alta intensidad de tráfico según horarios</p>
Utilización de instalaciones transformación Modalidad C	Tren/KM Circulado por vía electrificada	Cuantía s/ PGE.		

Tabla 2. Elementos tributarios del canon por utilización de las líneas ferroviarias de la RFIG- Fuente: LSF

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

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

2.- Canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias. (art. 98 LSF).

Modalidad	Sujeto pasivo	Coste repercutido
A: Utilización de estaciones de transporte de viajeros	EEFF que utilicen las estaciones de transporte.	Mantenimiento y conservación de estaciones, prestación de servicios básicos.
B: Paso por cambiadores de ancho B	EEFF que utilicen los cambiadores de ancho	Mantenimiento y reposición de cambiadores de ancho.
C: Utilización de vías con andenes de estacionamiento para servicios comerciales (c.1) y limpieza, carga y descarga de servicios a bordo(c.2).	EEFF que utilicen las vías con andenes	Mantenimiento y conservación de instalaciones utilizadas
D: Utilización de vías en otras instalaciones , mantenimiento, lavado, combustible	EEFF y titulares de material rodante.	Mantenimiento y reposición de instalaciones.
E: Puntos de carga de mercancías	EEFF, titular de material rodante, agentes de transporte, cargadores, operadores de transporte combinado	Mantenimiento y reposición de las instalaciones.

Tabla 3. Canon por utilización de las instalaciones de servicio- Fuente: LSF

El devengo del canon por la utilización de instalaciones de servicio se producirá cuando se utilice la instalación ferroviaria para las modalidades A, B y C1 del canon y cuando se produzca la adjudicación de la capacidad de la instalación para las modalidades C2, D y E, salvo que las adjudicaciones impliquen una utilización por periodos superiores al mes natural para estas modalidades D y E, en cuyo caso el devengo se producirá el primer día de los sucesivos periodos objeto de liquidación.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades de este canon por meses naturales. No obstante en las modalidades D y E, para periodos de utilización inferiores al mes natural, se liquidará ese periodo; y para periodos de utilización superiores al año, previa solicitud del sujeto pasivo, el administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades D y E por periodos anuales anticipados aplicando una bonificación que será determinada anualmente en función de los costes de financiación del administrador de infraestructuras ferroviarias y recogida en la propuesta de actualización de la cuantía de los cánones.

La liquidación de las modalidades de este canon se notificará al sujeto pasivo y su pago se efectuará en el plazo de 20 días de liquidación individualizada o conjunta, para un mismo sujeto pasivo y periodo.

La gestión de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, los cuales podrán exigir, respecto del canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y otras instalaciones ferroviarias, la presentación de las correspondientes declaraciones de informaciones singulares o periódicas que tendrán consideración de declaraciones tributarias.

El importe de lo recaudado por estos cánones formará parte del presupuesto de ingresos de los administradores de infraestructuras ferroviarias, y el procedimiento para su modificación o revisión deberá realizarse por ADIF previa justificación a través de la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril.

Dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, particularizando en su caso, en cada línea, elemento de la red o periodos de aplicación.

Los valores así obtenidos se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en el anteproyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

El programa de actividad de los administradores generales de infraestructura previsto en el artículo 25.4 contendrá una previsión de las actualizaciones de los cánones durante el período de vigencia de dicho programa. La propuesta de modificación o actualización indicada en el apartado 1 anterior se basará en dicha propuesta de manera que las cuantías no podrán incrementarse individualmente en más de un 5 por ciento respecto a las indicadas en el programa de actividad salvo por causas excepcionales que deberán ser justificadas en la memoria económico financiera correspondiente a dicho ejercicio.

## 6 Tarifas

En el presente apartado se describirán los tipos de tarifas que actualmente se aplican en los servicios Regionales/cercanías a ambos lados de la frontera por parte de Renfe y de SNCF en la actualidad. Como último apartado se añade un ejemplo de hacia donde debería tender las futuras tarifas de un servicio transfronterizo de las características del estudiado, es este caso se muestra el ejemplo de los ferrocarriles de Luxemburgo (CFL) y Francia (SNCF) en su servicio transfronterizo entre Luxemburgo y Metz.

### 6.1 Tarifas de los servicios de Renfe Cercanías

El servicio que Renfe presta entre San Sebastián e Irún corresponde al servicio de Renfe Cercanías del Núcleo de San Sebastián, como se muestra destacado en la figura siguiente.



Figura 1. Esquema de las Cercanías en el Núcleo de San Sebastián- Fuente: Renfe

El esquema tarifario de este servicio se compone de un sistema de zonas concéntricas con el centro en San Sebastián. En este caso entre San Sebastián e Irún el trayecto discurre entre dos zonas tarifarias diferentes. Existen las siguientes modalidades de billetes con precio creciente en función de las zonas tarifarias que se vayan a utilizar:

- Billetes:
  - Sencillo
  - Ida y vuelta
- Abonos:

- Abono mensual limitado (dos viajes al día)
- Abono mensual ilimitado
- Descuentos:
  - Niños menores de 6 años gratis
  - Grupos de 10 o más personas
  - Pensionistas mayores de 60 años
  - Familias numerosas

Indicar por último que estos billetes y abonos son sólo válidos para viajar en los trenes de Renfe Cercanías, no siendo válidos para ningún otro medio de transporte (incluido otros trenes de Renfe).

## 6.2 Tarifas de los servicios de TER de SNCF

SNCF ofrece en este en el corredor Burdeos-Hendaya (Línea 61) un servicio regional conocido como TER que realiza paradas entre Bayona y Hendaya como se indica en la figura siguiente. Este servicio está transferido a la región de Nouvelle Aquitaine.



Figura 2. Esquema de las línea 61 de TER de SNCF- Fuente: SNCF

Las tarifas de esta línea dependen del recorrido realizado por el viajero, no existiendo zonas tarifarias. El servicio TER gestionado por la Región de Nouvelle Aquitaine está estructurado como un servicio regional aunque con una buena frecuencia en las horas punta de la mañana y la tarde. Existen las siguientes modalidades de billetes con precio creciente en función del recorrido realizador:

- Billetes:
  - Sencillo
  - Ida y vuelta
- Abonos:
  - Abono mensual ilimitado

- Abono anual multimodal
- Descuentos:
  - Niños
  - Jóvenes menores de 28 años
  - Grupos escolares
  - Estudiantes universitarios
  - Grupos a partir de 2 personas
  - Tarjeta descuento Carte +

### 6.3 Tarifas de los servicios transfronterizos entre Francia y Luxemburgo

En la región fronteriza entre Luxemburgo y Francia, los ferrocarriles franceses (SNCF) y los de Luxemburgo (CFL) desarrollan un servicio transfronterizo de cercanía entre Metz en Francia y Luxemburgo capital. Se trata de un servicio regional transfronterizo con una alta frecuencia en las horas punta tanto de la mañana como de la tarde. Este servicio realiza paradas intermedias entre Metz y Luxemburgo, disponiendo de un sistema tarifario simplificado.

Las tarifas de este servicio se dividen en función del recorrido realizado en dos grupos. Las tarifas disponibles para este servicio son las siguientes:

- Billetes corta duración (válidos para 2 horas).
- Billetes de larga duración (válidos hasta las 4h00 del día siguiente).
- Abonos:
  - Abono mensual
  - Abono anual
- Transporte gratuito:
  - Niños
  - Jóvenes menores de 20 años
  - Estudiantes universitarios
  - Discapacitados

Indicar que todas estas tarifas están disponibles tanto en primera clase como en segunda y que estos bonos y descuentos son válidos para cualquier modo de transporte disponible (multimodal)



Una política tarifaria como la aplicada en este caso, sería idónea para el caso del tren Transfronterizo que se está estudiando, ya que se trata de tarifas sencillas e integradas que favorecerían el uso del nuevo servicio.