

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO A LAS DECLARACIONES SOBRE LA RED 2021 DE ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD.

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/033/20

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 19 de noviembre de 2020

En el ejercicio de la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), en relación con el artículo 32 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente informe:

I. ANTECEDENTES

El pasado 28 de septiembre de 2020 tuvieron entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) las propuestas de actualización de las Declaraciones sobre la Red para el ejercicio 2021 de las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras (en adelante, ADIF) y ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV).

La Ley del Sector Ferroviario establece, en su artículo 32, que los administradores de infraestructuras ferroviarias “(...) *elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuaciones, así como sus actualizaciones*” que se atenderá a lo recogido en el anexo III de dicha ley.

El artículo 5 de la Orden FOM/897/2005¹ impone que los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán la declaración de red en su portal web, con una antelación mínima de doce meses respecto de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio. El horario de servicio correspondiente a la Declaración objeto de este Acuerdo se inicia el 12 de diciembre de 2021², por lo que deberá publicarse a más tardar el 12 de diciembre de 2020.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Corresponde a esta Comisión informar sobre las propuestas de modificación de las Declaraciones sobre la Red para el ejercicio 2021 de ADIF y ADIF AV, en virtud de la función cuyo ejercicio le atribuyen el artículo 11.1.g) de la LCNMC y el artículo 32.2 de la Ley del Sector Ferroviario al establecerse, en este último, que los administradores de infraestructuras deberán consultar, de forma previa a la aprobación de la declaración sobre la red *“al Ministerio de Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (...)”*.

La aprobación del presente informe debe entenderse sin perjuicio de las posibles medidas que la CNMC adopte de acuerdo con las competencias previstas en el artículo 11.2.a) de la LCNMC relativas al control y supervisión, por iniciativa propia, de las declaraciones sobre la red, una vez los gestores de infraestructuras publiquen su versión definitiva.

Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre las propuestas de modificación de las Declaraciones sobre la Red para el ejercicio 2021 de ADIF y ADIF AV. Por otra parte, atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y el artículo 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el órgano decisorio competente para emitir del presente informe es la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC.

III. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Según la Ley del Sector Ferroviario, la Declaración sobre la Red es *“el documento que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad. Contiene,*

¹ Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, modificada por la Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.

² De acuerdo con el artículo 7 de la Orden FOM/897/2005, el horario de servicio entra en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre.

asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura”.

Las empresas ferroviarias y otros candidatos deben conocer las características técnicas de la infraestructura, las reglas aplicables a la gestión de la circulación y a la adjudicación de capacidad para el acceso a la red ferroviaria y a sus instalaciones de servicio, así como las condiciones económicas aplicables a la capacidad solicitada, tanto en las infraestructuras ferroviarias como en instalaciones de servicio.

Estos aspectos son relevantes tanto para la solicitud de la capacidad, que se realiza hasta seis meses antes del inicio del horario de servicio, como una vez se les ha otorgado capacidad. Para el uso de la capacidad, durante el horario de servicio, la Declaración sobre la Red incluye aspectos relevantes como el procedimiento para la modificación de los surcos ya asignados. Por tanto, las empresas ferroviarias deben conocer, a través de la Declaración sobre la Red, las condiciones de acceso tanto del horario de servicio en curso (en el que tienen ya asignada la capacidad) como del siguiente (para que puedan solicitar la capacidad conociendo las condiciones que resultarán aplicables)³.

ADIF y ADIF AV sustituyen la Declaración sobre la Red cada ejercicio⁴, señalando que *“se mantendrá vigente hasta la publicación de una nueva que la sustituya y podrá ser actualizada por el administrador de infraestructuras ferroviarias cuando así lo requieran sus contenidos”*. Esta práctica impide conocer qué aspectos de la Declaración sobre la Red son de aplicación para el horario de servicio en curso y cuáles para el siguiente horario de servicio.

Esta forma de proceder difiere de la seguida por la práctica totalidad de los administradores de infraestructuras ferroviarias europeos, que extienden la validez de cada declaración de red hasta la finalización del horario de servicio a que se refiere el citado documento. Esta es la razón por la que en las páginas web de estos gestores de infraestructuras⁵ se encuentran disponibles

³ A modo ilustrativo, la Declaración sobre la Red objeto del informe se refiere a las condiciones de acceso que aplicarán al horario de servicio 2022, que se extiende desde el 12 de diciembre de 2021 hasta el 10 de diciembre de 2022. Además, el 13 de diciembre de 2020 comienza un horario de servicio para el que las empresas ferroviarias y candidatos solicitaron capacidad en julio de 2020.

⁴ Ver epígrafe 1.5.1 de la propuesta de la Declaración sobre la Red que se refiere a su periodo de vigencia.

⁵Véanse las páginas web de algunos países de nuestro entorno:

RFI (Italia): <https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/prospetto-informativo-della-rete.html>

SNCF Réseau (Francia): <https://www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau>

Infrabel (Bélgica): <https://infrabel.be/fr/networkstatement>

Prorail (Holanda): <https://www.prorail.nl/vervoerders/network-statement>

IP (Portugal): <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/diretorio-da-rede>

simultáneamente dos Declaraciones sobre la Red, identificándose el horario de servicio a que les resulta de aplicación.

Una de las razones de esta situación, como ya ha puesto de manifiesto la CNMC⁶, es que los cánones ferroviarios son aprobados mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado, lo que impide que ADIF y ADIF AV puedan incluir en la Declaración sobre la Red las condiciones económicas que serán de aplicación cuando las empresas ferroviarias y candidato utilicen la capacidad adjudicada. A modo ilustrativo, el Anexo A de la Declaración sobre la Red⁷ detalla los principales hitos del proceso de adjudicación de capacidad para el horario de servicio 2020/2021; de acuerdo con este documento, las empresas ferroviarias debieron solicitar los surcos anuales antes del 3 de julio de 2020, siendo adjudicados, provisionalmente, el 13 de agosto de 2020.

Los cánones ferroviarios incluidos en la Declaración sobre la Red no son aplicables a la capacidad solicitada en ese momento. El artículo 81 del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2021⁸ señala que *“partir del primer día del mes siguiente a su publicación en el BOE y con una vigencia indefinida serán de aplicación las cuantías unitarias siguientes para los cánones ferroviarios”*. Por tanto, los cánones ferroviarios que serán de aplicación a los surcos que las empresas ferroviarias y candidatos solicitaron en julio de 2020 serán los que se aprueben en los Presupuestos de 2021, si bien hasta que esto se produzca continuarán vigentes los actuales.

La CNMC informó⁹ una modificación de la Ley del Sector Ferroviario que afecta el régimen de los cánones ferroviarios, de modo que se elimina la necesidad de incluir los cánones en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, encomendando su aprobación a los administradores de infraestructuras. Una vez que se efectúe esta modificación legislativa no habrá obstáculos para que los gestores de infraestructuras puedan vincular las Declaraciones sobre la red a los horarios de servicio a los que se aplican las condiciones de acceso incluidas en las mismas.

Si bien sigue sin aprobarse la estrategia indicativa prevista en el artículo 5 de la Ley del Sector Ferroviario (lo que ya reclamó la CNMC en su Acuerdo de 21 de noviembre de 2019¹⁰), hay que poner de manifiesto que el pasado 27 de julio el

⁶ Véase por ejemplo el Acuerdo por el que se emite Informe sobre la Declaración de Red 2018 de ADIF y ADIF AV https://www.cnmc.es/sites/default/files/1915195_1.pdf

⁷ http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/conocenos/doc/DR_ADIF_AV_V1_2020_05082020.pdf

⁸ http://www.congreso.es/docu/pge2021/pge_2021-web/PGE-ROM/doc/1/1/N_21_A_R_1_ARTICULADO%20DE%20LA%20LEY.PDF

⁹ <https://www.cnmc.es/sites/default/files/2920257.pdf>

¹⁰ Acuerdo por el que se emite informe relativo a las declaraciones sobre la red 2020 de ADIF y ADIF Alta Velocidad.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana inició su tramitación, con la remisión de su propuesta al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico¹¹.

A partir de este documento, que señalará las prioridades sobre la evolución de la red ferroviaria, los gestores de infraestructuras tendrán que elaborar su programa de actividad, de acuerdo con el artículo 25.4 de la misma ley, definiendo las actuaciones que tienen previsto acometer sobre la red ferroviaria durante los cinco años siguientes, conociendo sus necesidades financieras y las aportaciones públicas con que contarán para abordarlas.

Cuando este marco de actuación se aplique, los administradores de infraestructuras podrán anticipar e incluir en la declaración sobre la red con una mayor certidumbre las obras previstas sobre la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), así como ofrecer una mejor información sobre las restricciones de capacidad, conforme con el Anexo VII de la Directiva RECAST, que soportan las empresas ferroviarias con motivo de las actuaciones de mejora sobre la red.

Cabe, por tanto, reiterar la necesidad de que se apruebe la estrategia indicativa lo antes posible y, dado el impacto en las materias objeto de supervisión por la CNMC, se remita a esta Comisión para observaciones en el trámite de audiencia previsto en el artículo 5.1 de la Ley del Sector Ferroviario.

IV. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA ENVIADA POR ADIF Y ADIF AV

IV.1. Valoración general

Como se ha señalado anteriormente, la Declaración sobre la Red es un instrumento esencial para garantizar el acceso transparente, objetivo y no discriminatorio a la red ferroviaria, así como para establecer un espacio ferroviario europeo. Por ello, su contenido se encuentra regulado por el marco europeo, transpuesto al ordenamiento jurídico español en el Anexo III de la Ley del Sector Ferroviario. Además, organizaciones paneuropeas, como Rail Net Europe¹² (RNE), publican directrices para armonizar su estructura y contenidos.

Cabe reconocer el esfuerzo realizado por ADIF y ADIF AV para alargar el procedimiento de consulta hasta casi dos meses¹³. Además, las propuestas

¹¹ <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-27072020-1216>

¹² Rail Net Europe (RNE) es una asociación que reúne a los administradores de infraestructuras y organismos adjudicadores de capacidad a nivel europeo formada por 36 miembros de 25 países. <https://rne.eu/organisation/rne-network-members/>

¹³ Esta modificación del procedimiento de consultas está en línea con las recomendaciones de la CNMC emitidas en el Acuerdo de 25 de enero de 2018 por el que se emite informe relativo a las declaraciones sobre la red 2018 de ADIF y ADIF Alta Velocidad, donde se señalaba que *“los gestores de infraestructuras deberían adelantar el proceso de consultas con el sector, en línea*

remitidas para 2021 se han actualizado a la nueva estructura y requerimientos derivados de las modificaciones legislativas, como la transposición en los diferentes Estados miembros del 4º Paquete Ferroviario.

Sin embargo, se considera que los gestores de infraestructuras deben mejorar el procedimiento de consulta y actualización de la Declaración sobre la Red para adecuarlo a las normas de transparencia que se aplican en otros países europeos. En primer lugar, el documento sometido a consulta debe ser lo más completo posible para que pueda ser correctamente analizado tanto por los interesados como por la CNMC. Además, ADIF y ADIF AV deberían, además de señalar los principales cambios introducidos en el documento, justificar las modificaciones más relevantes permitiendo que las empresas ferroviarias y candidatos entendieran con mayor facilidad las razones de las mismas.

En segundo lugar, la mencionada propuesta para modificar la Ley del Sector Ferroviario en relación con el sistema de aprobación de los cánones ferroviarios, permitirá que ADIF y ADIF AV coordinen y eventualmente unifiquen ambos procedimientos de consulta, el que trata de los cánones y el que aborda el resto de cuestiones que recoge la Declaración sobre la Red.

Una vez publicada la Declaración sobre la Red, pueden surgir imprevistos u otras necesidades adicionales de diversa índole que justifiquen su actualización. En la Declaración sobre la Red de ADIF de 2020 se han realizado cinco actualizaciones y ocho en la de ADIF AV. Estas modificaciones tratan aspectos muy diversos, como, entre otros, la modificación del plazo límite para la petición de surcos en el horario de servicio anual, la publicación de la capacidad marco remanente, la modificación de las fichas descriptivas de algunas instalaciones de servicio, la actualización del catálogo de restricciones de capacidad, las prescripciones sobre la medida de energía embarcada, la clasificación de las estaciones o la incorporación de nuevas prescripciones sobre las franjas horarias para la realización de pruebas.

Los gestores de infraestructuras requieren de cierta flexibilidad para adaptar la Declaración sobre la Red a cambios sobrevenidos en las condiciones de acceso una vez se ha publicado. Con el objeto de combinar esta flexibilidad con lo previsto en el artículo 32.2 de la Ley del Sector Ferroviario, ADIF y ADIF AV deben comunicar con antelación los cambios que pretende introducir, incluyendo los motivos para ello, a las empresas ferroviarias y resto de candidatos, así como a la CNMC.

con las prácticas de otros gestores europeos, por ejemplo mediante la publicación de una versión provisional entre dos y tres meses antes de la aprobación definitiva”.

IV.2. Estructura de la Declaración sobre la Red

La aprobación de la Directiva 2016/2370¹⁴ incluyó como funciones esenciales de los gestores de infraestructuras la gestión del tráfico y la planificación del mantenimiento. El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (en adelante, RE 2017/2177) introdujo nuevas obligaciones de transparencia sobre los explotadores de instalaciones de servicio, incluyendo aquellas gestionadas por los administradores de infraestructuras.

Las modificaciones anteriores afectan a las Declaraciones sobre la Red. Con el objetivo de armonizar estos documentos entre los diferentes países europeos RNE aprobó, el pasado 20 de mayo de 2020, una nueva plantilla común de las declaraciones de red de los administradores ferroviarios a nivel europeo¹⁵.

ADIF y ADIF AV han adecuado la estructura de sus propuestas de Declaración sobre la Red, como se presenta de forma resumida en la tabla siguiente:

Tabla 1. Estructura de la Declaración de Red de ADIF/ADIF AV

Propuesta Declaración Red 2021		Declaración Red 2020	
Cap. 1	Información general	Cap. 1	Información general
Cap. 2	Descripción de las infraestructuras ferroviarias	Cap. 2	Condiciones de acceso
Cap. 3	Condiciones de acceso	Cap. 3	Descripción de las infraestructuras ferroviarias
Cap. 4	Adjudicación de capacidad	Cap. 4	Adjudicación de capacidad
Cap. 5	Servicios y Precios. Régimen económico y Tributario de ADIF/ADIF AV	Cap. 5	Servicios de ADIF/ADIF AV
Cap. 6	Operación y Gestión del Tráfico	Cap. 6	Régimen económico y tributario
Cap. 7	Instalaciones de servicio		

Las principales modificaciones incorporadas por ADIF y ADIF AV son:

- 1) **Capítulo 6.** Este capítulo, dedicado a la operación y la gestión del tráfico, incluye las normas operativas, los criterios para la gestión del tráfico y las

¹⁴ Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

¹⁵ Network Statement common structure and implementation guide for timetable 2022. https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE_NS_Common_Structure_TT_2022.pdf

actuaciones en caso de perturbación del tráfico, indicando los sistemas informáticos que se utilizan. Esta información venía previamente recogida fundamentalmente en el capítulo 4, dedicado a la adjudicación de la capacidad.

Un aspecto novedoso es el tratamiento de las perturbaciones de tráfico que pueden generar interrupciones o retrasos del servicio. Como señaló la CNMC en el Acuerdo de 21 de noviembre de 2019¹⁶, la *“liberalización del mercado nacional de viajeros incrementará el número de empresas ferroviarias, lo que potencialmente podría complicar la gestión de las perturbaciones. Interrupciones del servicio, elevados retrasos y otros aspectos relacionados con la calidad percibida del cliente respecto a los servicios prestados por una empresa ferroviaria pueden tener efectos relevantes sobre su reputación, imagen de marca y, a la postre, capacidad de competir”*.

A este respecto ADIF y ADIF AV señalan, en el epígrafe 6.3.3 de la propuesta remitida, que *“la puntualidad no es responsabilidad exclusiva del administrador de infraestructuras ferroviarias. Las EE.FF. [empresas ferroviarias] tienen un papel muy importante que desempeñar para conseguir que los trenes (propios o de otras EE. FF.) circulen sin retraso. Por ese motivo, el administrador de infraestructuras ferroviarias promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EE.FF., en los que se podrán establecer objetivos de calidad del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos”*.

Sin embargo, estas referencias resultan excesivamente generales y se limitan a la remisión al Plan de Contingencia de los gestores de infraestructuras, como instrumento para ordenar y resolver las situaciones en que se vea afectado el normal desarrollo del tráfico ferroviario. Por ello, se recomienda que se complemente este epígrafe con aspectos que resultan de especial interés para las empresas ferroviarias, como son los criterios de regulación del tráfico utilizados por el administrador en caso de contingencia, así como los protocolos de coordinación y comunicación entre las partes involucradas.

Por lo que se refiere al tráfico internacional, deberían indicarse, por su repercusión sobre las empresas ferroviarias y en la línea señalada por RNE, los acuerdos bilaterales entre los administradores de infraestructura que puedan resultar de aplicación, así como el manual para la gestión de

¹⁶ Acuerdo por el que se emite informe sobre el Proyecto de Real Decreto sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
<https://www.cnmc.es/sites/default/files/2758174.pdf>

contingencias internacionales adoptado por los gestores de infraestructuras europeos (*Handbook for International Contingency Management*)¹⁷.

- 2) **Capítulo 7.** La nueva estructura dedica también un nuevo capítulo a las instalaciones de servicio, lo cual simplifica el acceso a la información que hasta la fecha se recogía en diferentes capítulos. El Acuerdo de 20 de noviembre de 2018 sobre la propuesta de Declaraciones sobre la Red para el año 2019¹⁸ ya señalaba que “*los administradores de infraestructuras deben configurar las Declaraciones sobre la Red de forma que el acceso a esta información sea sencillo, con independencia de la titularidad de la instalación de servicio. Sin embargo, las propuestas remitidas no cumplen con estos requisitos, dado que la información de las instalaciones de servicio está actualmente repartida en los capítulos 3, 4, 5 y 6. Además, las instalaciones en las que ADIF o ADIF AV bien es titular o explotador, debe presentarse, en el contexto de la Declaración sobre la Red, de forma simétrica a las de otros titulares o explotadores*”.

La información del nuevo capítulo sobre instalaciones de servicio se complementa con el Catálogo de fichas descriptivas de las instalaciones de servicio que se adjunta a la Declaración sobre la Red desde diciembre de 2019. En este Catálogo se recoge la información aportada por los distintos explotadores de instalaciones de servicio en cumplimiento de sus obligaciones de transparencia recogidas en los artículos 4 y 5 del citado Reglamento de Ejecución 2017/2177.

Sin embargo, en la propuesta remitida aún persisten algunos aspectos referidos al régimen económico de las instalaciones de servicio explotadas por ADIF y ADIF AV que, o bien se encuentran duplicados en los capítulos 5 y 7, o bien que se recogen únicamente en el primero de ellos. En concreto, en la propuesta remitida se incorpora, en el capítulo 5, información relativa al régimen económico aplicable en las instalaciones de servicio gestionadas por los administradores de infraestructuras, tanto en lo que se refiere a servicios básicos como complementarios y auxiliares¹⁹.

17

https://rne.eu/wpcontent/uploads/International_Contingency_Management_Handbook_final_v1.5.pdf

18 https://www.cnmc.es/sites/default/files/2216729_5.pdf

19 En el capítulo 5 aparecen referencias a los siguientes aspectos de instalaciones de servicio gestionadas por ADIF y ADIF AV: i) el canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras reguladas por el artículo 98 de la Ley del Sector Ferroviario (epígrafe 5.3.2); ii) los precios de los servicios básicos de suministro de combustible, manipulación de UTIs, maniobras y operaciones del tren, el servicio de información sobre viajes, venta de billetes e información atendido, venta de billetes e información a través de máquinas de autoservicio y atención al personal de a bordo (apartado 5.4); y iii) precio de los servicios auxiliares de información y atención puntual, almacenamiento de equipamientos móviles en andenes, control de acceso a andenes, servicio de atención de última hora, servicio de vestuario

ADIF y ADIF AV deberían dedicar, en la línea de lo planteado por RNE, el capítulo 5 al régimen económico aplicable al paquete de acceso mínimo y los servicios complementarios o auxiliares que excedan el ámbito de las instalaciones de servicios, como el suministro de energía de tracción o el servicio de transportes excepcionales. En el capítulo 7 se concentraría la información económica de las instalaciones de servicio, incluyendo cánones y precios de los distintos servicios.

En definitiva, se valora positivamente que ADIF y ADIF AV hayan adoptado la nueva estructura aprobada por RNE en sus propuestas de Declaración sobre la Red si bien se deberían aplicar completamente los cambios en el nuevo capítulo 7, dedicado íntegramente a las instalaciones de servicio, eliminando las referencias a las mismas en el capítulo 5. Asimismo, se recomienda incorporar información adicional sobre la operación y gestión del tráfico en el capítulo 6.

IV.3. Acuerdos Marco de Capacidad

El pasado 11 de mayo de 2020 ADIF AV suscribió los acuerdos marco para la adjudicación de capacidad en la red ferroviaria de alta velocidad durante un periodo de 10 años, previamente aprobados por la CNMC²⁰, con RENFE Viajeros, ILSA y RIELSFERA.

El 5 de agosto de 2020, ADIF AV publicó en la Declaración sobre la Red la Capacidad Marco Indicativa Remanente en los tres ejes de la red de alta velocidad que fueron objeto de los acuerdos marco, de conformidad con el artículo 3.4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria (en adelante, RE 2016/545).

Dicho Reglamento también prevé, en su artículo 13.3.a), que los candidatos puedan modificar o rescindir sin penalizaciones el acuerdo marco *“cuando el acuerdo haya sido modificado o anulado por causas ajenas a la voluntad del candidato y que hayan sido comunicadas sin demora al administrador de infraestructuras”*.

Por otra parte, los acuerdos marco suscritos por RENFE Viajeros, ILSA y RIELSFERA prevén, en su cláusula cuarta, que los compromisos de capacidad

no atendido para personal operativo, gestión de objetos perdidos, atención preferente a clientes en salas dedicadas y logística de carga y descarga de servicios a bordo (el epígrafe 5.6).

²⁰ El Pleno de la CNMC aprobó, el 6 de abril de 2020, las Resoluciones sobre los Acuerdos marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad e Intermodalidad del Levante, S.A. y RielSfera, S.A.U. Posteriormente, mediante Resolución de 6 de mayo de 2020 se aprobó el Acuerdo Marco correspondiente a Renfe Viajeros, S.A., S.M.E.

asumidos no sean de aplicación por causas de fuerza mayor. Al contrario del mencionado artículo del RE 2016/545, esta cláusula no prevé que los candidatos informen con antelación sobre reducciones en las peticiones de surcos con respecto a la capacidad comprometida en los acuerdos marco, lo que impide que la capacidad no utilizada se incluya en la oferta de capacidad marco remanente para su eventual solicitud para la firma de nuevos acuerdos marco por parte de otros candidatos.

El artículo 11 del RE 2016/545 que señala que “[E]l administrador de infraestructuras reexaminará periódicamente el acuerdo marco con los candidatos a fin de evaluar la capacidad marco. Los candidatos informarán sin demora al administrador de infraestructuras de cualquier intención permanente de no utilizar la totalidad o parte de la capacidad marco”. En el contexto de esta revisión, ADIF AV debe asegurar que se cumplen los requisitos para aceptar una solicitud de los operadores para aplicar la cláusula de fuerza mayor, incluyendo su motivación y duración temporal. Esta exigencia es tanto más relevante cuanto el propio RE 2016/545 prevé un cauce que permite de forma justificada la modificación de los acuerdos marco por las empresas ferroviarias por causas ajenas a los candidatos, a la vez que asegura la necesaria transparencia sobre la capacidad disponible en la red.

De hecho, la CNMC ha reconocido la aplicabilidad del artículo 13.3.a) del RE 2016/545 a la situación actual en las Resoluciones de 6 de abril de 2020²¹: la *“posibilidad prevista en el epígrafe a) [del artículo 13.3 del RE 2016/545] anterior sobre la posibilidad de que el gestor no aplique penalizaciones cuando se modifique el acuerdo marco por “causas ajenas a la voluntad del candidato” cobra especial importancia tanto ante los riesgos señalados sobre la disponibilidad de material rodante y de equipos de señalización y los plazos comprometidos para iniciar los servicios como por la incertidumbre intrínseca sobre la evolución de la demanda de transporte en un periodo tan extenso como el cubierto por los Acuerdos Marco”*. De hecho, se señalaba la situación derivada de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 como un elemento a tener en cuenta por los gestores de infraestructuras a la hora de aplicar el señalado artículo 13.3.a) del RE 2016/545.

La necesidad de preservar la transparencia en la disponibilidad de capacidad en la red gestionada por el administrador de la infraestructura implica que, de acuerdo con lo previsto en el RE 2016/545, todos los operadores le informen con diligencia sobre las modificaciones en su utilización por causas ajenas a su voluntad, recurriendo así a invocar la existencia de fuerza mayor solo cuando se encuentre suficientemente motivada.

²¹ Ver nota al pie 20.

En su caso, estas modificaciones deberán remitirse a la CNMC de conformidad con el artículo 38 de la Ley del Sector Ferroviario y, una vez firmadas, el gestor de infraestructuras deberá actualizar la Declaración de capacidad marco en el plazo de tres meses, según establece el artículo 3.4 del RE 2016/545, permitiendo su solicitud por terceros.

IV.4. Servicios ferroviarios

IV.4.1. Servicios en estaciones de viajeros

El Reglamento (CE) 1371/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, señala el ámbito compartido de las obligaciones que tienen el explotador de la estación, que en España son los administradores de infraestructuras, y las empresas ferroviarias, en lo que respecta a la atención de las personas con discapacidad o movilidad reducida (PMRs):

- El artículo 22.1 indica que a *“la salida de la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida de una estación de ferrocarril dotada de personal, durante su tránsito por la misma o a su llegada a ella, el administrador de la estación ofrecerá asistencia gratuita de modo que dicha persona pueda embarcar en el tren saliente o desembarcar del tren entrante para el que haya adquirido un billete, sin perjuicio de las normas de acceso a las que se refiere el artículo 19, apartado 1”*.
- En relación con los servicios a bordo, en el artículo 23 se establece que sin *“perjuicio de las normas de acceso a que se refiere el artículo 19, apartado 1, las empresas ferroviarias prestarán gratuitamente a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida asistencia a bordo del tren y en el momento de embarcar en un tren y desembarcar de él”*.

De este modo, es posible identificar dos partes en la prestación de este servicio, en función de que el mismo tenga lugar en la estación o en el interior del tren. A pesar de este reparto de responsabilidades y para una prestación más eficiente del servicio, una única empresa puede hacerse cargo de la prestación completa del servicio de atención a PMRs. De hecho, en la actualidad RENFE Viajeros presta este servicio de forma integral en los trenes AVE, Larga Distancia, AVANT y Media Distancia bajo la marca ATENDO²².

Al igual que sucede en otros ámbitos de transporte liberalizados²³, ante la entrada de nuevos operadores que prestarán servicios de transporte de viajeros

²² <https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/atendo/que-es-atendo>

²³ El gestor de los aeropuertos, AENA, presta el servicio integral de atención a PMRs.

por ferrocarril se considera recomendable que sea el gestor de infraestructuras, en tanto que explotador de las estaciones de viajeros, el que preste este servicio a las distintas empresas ferroviarias.

La forma en que se lleve a cabo este servicio por el gestor ha de ser compatible, como no puede ser de otra forma, con lo previsto en la regulación vigente. Así, la atención a los PMRs a bordo del tren es, de acuerdo con el señalado Reglamento 1371/2007, responsabilidad de las empresas ferroviarias y no del explotador de la estación. El artículo 44.3 de la Ley del Sector Ferroviario indica, en relación con los servicios auxiliares, que el *“explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite”*. En este sentido, la prestación del servicio de PMRs a bordo tendría, por tanto, las características de un servicio auxiliar.

Además, la configuración de los servicios de realice ADIF y ADIF AV deberá ser compatible con el artículo 8.2 del RE 2017/2177 que establece que los *“explotadores de instalaciones de servicio no condicionarán el acceso a la instalación o a la prestación de servicios ferroviarios conexos a la compra obligatoria de otros servicios no relacionados con el solicitado”*, añadiendo, en su considerando 13 que los *“explotadores de instalaciones de servicio no deben obligar a los candidatos a comprar los servicios ofrecidos en una instalación si no los necesitan”*. De esta forma, la definición del servicio de atención a PMRs deberá permitir que las empresas puedan prestar el servicio a bordo por sus propios medios, en caso que prefieran esta opción.

De acuerdo con el artículo 4 y 5 del RE 2017/2177, ADIF y ADIF AV deberán publicar con antelación suficiente las características del servicio de atención a PMRs en la ficha descriptiva de las estaciones correspondientes, incluyendo la fecha de inicio del servicio, las estaciones y servicios ferroviarios a los que aplica, así como las condiciones económicas de su prestación y las hipótesis adoptadas para su cálculo.

Finalmente, los administradores de infraestructuras prevén, en relación con los servicios prestados en estaciones, la suscripción de acuerdos marcos de larga duración o bien acuerdos periódicos de duración anual o inferior. En el citado Acuerdo de 21 de noviembre de 2019 sobre la propuesta de Declaración sobre la Red para 2020, esta Sala indicó que *“debido a su relación con los acuerdos marco de capacidad, estos contratos deberían ser remitidos con anterioridad a su suscripción a la CNMC para su supervisión”*. Ante la firma de los acuerdos marco de capacidad en el primer semestre de 2020, es necesario reiterar la

necesidad de remitir a la CNMC los acuerdos que ADIF y ADIF AV firmen en relación con los servicios prestados en las estaciones de viajeros.

IV.4.2. Servicio de suministro de energía eléctrica de tracción

ADIF y ADIF AV comunicaron en 2019 su intención de modificar la facturación del servicio de suministro de corriente de tracción para adecuarlo a los consumos reales de las empresas ferroviarias. Este aspecto gana relevancia en un contexto de liberalización del mercado nacional de viajeros, en el que los consumos ya no se realizarán exclusivamente por una empresa. En el Acuerdo de 25 de junio de 2019²⁴, la CNMC señaló la *“importancia de los costes de energía eléctrica para los operadores ferroviarios implica la conveniencia de que se facture en función del consumo real, de forma que se incentiven medidas de eficiencia en la conducción y el material rodante”*.

La facturación de la energía de acuerdo con los consumos reales está prevista en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) de Material Rodante²⁵ y de Energía²⁶. Su aplicación hace posible identificar el impacto en el consumo energético de variables como la orografía, la eficiencia energética de los trenes, la conducción del maquinista o la energía devuelta a la red durante el frenado de recuperación.

En sus propuestas de Declaración sobre la Red, los administradores de infraestructuras indican que a partir del 1 de enero de 2022 se fija un protocolo²⁷ único de comunicación en la red de alta velocidad entre los equipos de medición en los trenes (EMS²⁸) y el sistema de captación de datos en tierra del administrador (DCS²⁹).

Con el fin de ofrecer la necesaria predictibilidad a las empresas ferroviarias, ADIF AV debería incluir en la Declaración sobre la Red la fecha en la que prevé estar en disposición de facturar a las empresas ferroviarias utilizando este nuevo

²⁴ Véase el Acuerdo del Pleno de la CNMC, de fecha 25 de junio de 2019, por el que se emite informe relativo a las propuestas de ADIF y ADIF AV sobre la modificación de la Declaración de Red de 2019 https://www.cnmc.es/sites/default/files/2541816_2.pdf

²⁵ Reglamento (UE) 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea.

²⁶ Reglamento (UE) 1301/2014 de la Comisión de 18 de noviembre de 2014 sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión.

²⁷

[http://descargas.adif.es/ade/u18/GCN/NormativaTecnica.nsf/v0/F9D84C39D8BDE4E8C12584F003F981C/\\$FILE/NAT%20760%20Medidas%20embarcadas%20energ%C3%ADa.pdf?OpenElement](http://descargas.adif.es/ade/u18/GCN/NormativaTecnica.nsf/v0/F9D84C39D8BDE4E8C12584F003F981C/$FILE/NAT%20760%20Medidas%20embarcadas%20energ%C3%ADa.pdf?OpenElement)

²⁸ Energy Measurement System.

²⁹ Data Collection System.

sistema de medición real de la energía en las líneas de alta velocidad. Asimismo, se recomienda incluir aquellos aspectos que deben tener presentes las empresas ferroviarias para la instalación de sus equipos embarcados de medición y, en particular, el trámite a seguir para el registro de los mismos por parte del administrador.

Por último, sería deseable analizar la viabilidad técnica y económica de introducir también el sistema de medición real de la energía consumida en la red convencional, incorporando, en su caso, en próximas ediciones de la declaración sobre la red, un calendario estimativo para su implementación.

IV.5. Condiciones económicas de acceso a la red y a los servicios ferroviarios

IV.5.1. Bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario

El artículo 97.6.1º de la Ley del Sector Ferroviario establece que con *“la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias aplicará una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (...)”*. Según este mismo artículo, ADIF y ADIF AV deben establecer en la Declaración sobre la Red los parámetros que determinan su cálculo: el tráfico de referencia, el tráfico objetivo y el porcentaje de bonificación aplicado en cada corredor.

La CNMC aprobó, el pasado 17 de septiembre de 2020, el Acuerdo sobre la modificación de la declaración sobre la red de ADIF 2020 en relación con la bonificación para incentivar el tráfico ferroviario³⁰ en el que se analizaron las propuestas de ADIF y ADIF AV para adaptar este instrumento al impacto sobre el tráfico ferroviario de la crisis sanitaria derivada de la COVID-19. Dicho Acuerdo, además de valorar positivamente la propuesta, indicaba que los administradores de infraestructuras debían *“revisar los parámetros anteriores de acuerdo con la evolución del tráfico en el último trimestre de 2020 y las previsiones para 2021”*.

Los administradores de infraestructuras deberán incorporar en cuanto sea posible esta revisión del tráfico de referencia, tráfico objetivo y porcentaje de bonificación aplicado a cada corredor que se aplicará en 2021. En caso que esta información, que es determinante para acceder a las bonificaciones, se actualice una vez publicada la Declaración sobre la Red deberá ser comunicada a los operadores ferroviarios al constituir una actualización relevante de la Declaración

³⁰ <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp07920>

sobre la Red y a la propia CNMC para pueda realizar su función de supervisión de la Declaración sobre la Red, según el artículo 11.2.a) de la LCNMC.

IV.5.2. Precios de los servicios básicos, complementarios y auxiliares

La propuesta de Declaración sobre la Red remitida por ADIF y ADIF AV incluye las condiciones económicas aplicables a los servicios básicos, complementarios y auxiliares. En el Anexo se presenta el detalle de los precios para 2021 así como la variación con respecto a los vigentes. Como se observa, el aumento de tarifas supera en muchos casos el 10% y en uno de ellos alcanza el 40%.

Esta Sala ya señaló, en la Resolución de 8 de octubre de 2020 sobre la propuesta de cánones de ADIF y ADIF AV para 2021 y por la que se adoptan medidas para el próximo ejercicio de supervisión de acuerdo al artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio³¹, que, dada la incertidumbre provocada por los efectos sanitarios y económicos de la COVID-19, deberían posponerse incrementos en los cánones en tanto no se hubieran recuperado los tráficos ferroviarios.

De forma coherente con este planteamiento, se recomienda que ADIF y ADIF AV no incremente las tarifas aplicables a los servicios básicos, complementarios y auxiliares hasta que los tráficos ferroviarios se hayan recuperado.

El artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario establece que las tarifas de los servicios básicos no podrán superar su coste de prestación más un beneficio razonable. Los servicios complementarios y auxiliares estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes, si bien cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, estos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Sin perjuicio del análisis que la CNMC pueda acometer de oficio de conformidad con las competencias previstas en el artículo 11.2.b) de la LCNMC, habría sido deseable que ADIF y ADIF AV hubieran justificado en su propuesta, de acuerdo con lo indicado en el epígrafe IV.1, los elevados incrementos que se observan en las tarifas de algunos servicios ferroviarios que prestan en base a la evolución de los costes subyacentes.

V. CONCLUSIONES

Primera.- Una vez se apruebe la señalada modificación de la Ley del Sector Ferroviario, ADIF y ADIF AV deberían extender la validez de las Declaraciones sobre la Red a los horarios de servicio en que se aplican las condiciones de acceso y económicas que contienen. Además, cuando la modificación de los cánones ferroviarios se realice a través de la Declaración sobre la Red, ADIF y

³¹ <https://www.cnmc.es/sites/default/files/3184346.pdf>

ADIF AV deberán coordinar los procedimientos de consultas previstos en los artículos 32 y 100 de la Ley del Sector Ferroviario.

Segunda.- En relación con la propuesta de Declaración sobre la Red de ADIF y ADIF AV para el horario de servicio que comienza el 12 de diciembre de 2021, esta Sala concluye que:

- 1) Debe valorarse positivamente que ADIF y ADIF AV hayan adoptado la nueva estructura aprobada por RNE en sus propuestas de Declaración de la Red. Sin embargo, estos cambios se deberían llevar a cabo completamente, eliminando las referencias a las instalaciones de servicio en el capítulo 5 de las propuestas remitidas. Además, se recomienda que el capítulo 6, sobre la operación y la gestión del tráfico, se complemente con aspectos relevantes para las empresas ferroviarias, como los criterios de regulación del tráfico en caso de contingencia, y los protocolos de coordinación y comunicación entre las partes involucradas.
- 2) La crisis sanitaria provocada por la COVID-19 ha afectado los planes de RENFE Viajeros, ILSA y RIELSFERA desde que suscribieron sus acuerdos marco el 11 de mayo de 2020. La transparencia sobre la capacidad disponible en la red que impone el RE 2016/545, así como su impacto en la optimización de la red ferroviaria exige que los operadores comuniquen con diligencia al gestor cualquier modificación prevista en la utilización de la capacidad, tal y como prevé el artículo 13.3.a) de dicho Reglamento, sin perjuicio del recurso a invocar de forma suficientemente justificada la existencia de razones de fuerza mayor.
- 3) En relación con los servicios en estaciones, ADIF y ADIF AV deberán publicar las características del servicio de atención a pasajeros con movilidad reducida en la ficha descriptiva de las estaciones correspondientes. Además, de acuerdo con lo señalado en el Acuerdo de 21 de noviembre de 2019 sobre la propuesta de Declaración sobre la Red para 2020, debe reiterarse la necesidad de remitir a la CNMC los acuerdos que ADIF y ADIF AV firmen en relación con los servicios prestados en estas instalaciones.
- 4) La modificación del sistema de facturación del servicio de suministro de corriente de tracción para adecuarlo a los consumos reales de las empresas ferroviarias gana relevancia en el contexto de liberalización del mercado nacional de viajeros. Por ello, con el fin de ofrecer la necesaria predictibilidad a las empresas ferroviarias, se debería señalar la fecha en la que estará implementado el nuevo sistema y los detalles sobre los equipos embarcados de medición.
- 5) El Acuerdo de 17 de septiembre de 2020 sobre la modificación de la declaración sobre la red de ADIF 2020 en relación con la bonificación para incentivar el tráfico ferroviario indicó que los administradores de infraestructuras debían revisar los parámetros para el cálculo de la

bonificación prevista en el artículo 97.6 de la Ley del Sector Ferroviario en la actualización de la Declaración sobre la Red de 2021. Sin embargo, la propuesta remitida por los administradores de infraestructuras no incluye información alguna sobre el tráfico de referencia, tráfico objetivo y porcentaje de bonificación aplicado a cada corredor que se aplicará en 2021, por lo que no ha sido posible su valoración.

- 6) La propuesta de Declaración sobre la Red remitida por ADIF y ADIF AV prevé incrementos significativos en los precios de los servicios básicos, complementarios y auxiliares. De forma coherente con lo señalado en relación con los cánones ferroviarios en la Resolución de 8 de octubre de 2020, se recomienda que se pospongan los mencionados incrementos tarifarios hasta que los tráficos ferroviarios se hayan recuperado. Sin perjuicio de lo anterior, esta Sala insta a la Dirección de Transportes y Sector Postal para que se analicen, de oficio, las tarifas de los servicios ferroviarios de acuerdo con lo previsto en el artículo 11.2.b) de la LCNMC.

ANEXO. PRECIOS DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

- Servicios básicos.

SERVICIO		Precio 2020	Precio 2021	Incremento
SB-2 Suministro de combustible (gestión más dispensación)		42 €/m ³	61,5375€/m ³	46,5%
SB-4 Maniobras y operaciones sobre el tren				
Operaciones básicas	Operaciones de tierra	50 €/h	55 €/h	10,00%
	Operaciones de conducción	120 €/h	130 €/h	8,33%
	Operaciones integradas (*)	160 €/h	170 €/h	6,25%
	Operaciones en cabina de conducción	50 €/h	N/D	--
Maniobra sin formación o descomposición	Servicio de tierra	20 €/tren	25 €/tren	25,00%
	Servicio de conducción	50 €/tren	55 €/tren	10,00%
	Servicio integral	65 €/tren	70 €/tren	7,69%
Maniobra con formación o descomposición	Tierra con vinculación a tren	45 €/tren	50 €/tren	11,11%
	Tierra sin vinculación a tren	50 €/servicio	55 €/servicio	10,00%
	Conducción con vinculación a tren	110 €/tren	120 €/tren	9,09%
	Conducción sin vinculación a tren	120 €/servicio	130 €/servicio	8,33%
	Integral con vinculación a tren	145 €/tren	155 €/tren	6,90%
	Integral sin vinculación a tren	160 €/servicio	170 €/servicio	6,25%
Maniobra de suministro o retirada de material a puntos de carga de ADIF	Tierra suministro o retirada de material	20 €/servicio	25 €/servicio	25,00%
	Conducción suministro o retirada de material	50 €/servicio	55 €/servicio	10,00%
	Integral suministro o retirada de material	60 €/servicio	70 €/servicio	16,67%
Maniobra de suministro o retirada de material de tracción a puntos de aprovisionamiento de combustible	Tierra suministro o retirada de material de tracción	25 €/servicio	30 €/servicio	20,00%
	Conducción suministro o retirada de material de tracción	60 €/servicio	65 €/servicio	8,33%
	Integral suministro o retirada de material de tracción	80 €/servicio	85 €/servicio	6,25%

Reconocimiento visual del tren ³²	Vehículos hasta 550 m	25 €/reconocimiento	N/D	--
	Vehículos de más de 550 m	30 €/reconocimiento	N/D	--
Recepción o expedición de una maniobra	Por servicio	20 €/servicio	25 €/servicio	25,00%
Recepción de un tren	Hasta 550 m	25 €/tren	30 €/tren	20,00%
	más de 550 m	35 €/tren	35 €/tren	0,00%
Expedición de un tren	hasta 550 m sin RVT	45 €/tren	50 €/tren	11,11%
	hasta 550 m con RVT	60 €/tren	N/D	--
	más de 550 m sin RVT	60 €/tren	65 €/tren	8,33%
	más de 550 m con RVT	75 €/tren	N/D	--
SB-7 Venta de Billetes e información atendido				
Categoría 1		19,69 €/m ² -mes	19,99 €/m ² -mes	1,5%
Categoría 2		16,54 €/m ² -mes	16,79 €/m ² -mes	1,5%
Categoría 3		12,79 €/m ² -mes	12,98 €/m ² -mes	1,5%
Categoría 4		9,90 €/m ² -mes	10,05 €/m ² -mes	1,5%
Categoría 5		5,58 €/m ² -mes	5,66 €/m ² -mes	1,5%

- Servicios complementarios.

SERVICIO	Precio 2020	Precio 2021	Incremento
SC-1 Transportes excepcionales			
Estudio	85 €/h/agente	93 €/h/agente	9,4%
Plan de Marcha (1 área)	800 €	950 €	18,75%
Plan de Marcha (2 áreas)	1300 €	1500 €	15,38%
Acompañamiento	62 €/H/agente	68 €/H/agente	9,68%
Vehículos de apoyo	294 €/100 km y 3 €/km cuando supere los 100 km iniciales	320 €/100 km y 3,2 €/km cuando supere los 100 km iniciales	8,84 % y 6,67 %

³² Este servicio no está disponible en la propuesta de Declaración de la red, por lo que entendemos que se ha suprimido.