

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****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista 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 ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 31, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) La necesidad de acelerar la renovación o el mantenimiento como consecuencia de un uso más intenso de la red puede tomarse en consideración a efectos de calcular los costes directos, siempre y cuando se garantice que solo se incluyen los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
- (2) Los administradores de infraestructuras están sujetos a la obligación de explotar las redes incluso cuando se enfrentan a restricciones que obstaculizan la eficiencia de la gestión y el control de costes. En consecuencia, los Estados miembros deben tener la posibilidad de fijar los costes directos a la altura de los costes correspondientes a una prestación de servicios eficiente.
- (3) La fijación del canon de acceso por vía férrea en función de los costes directamente imputables al servicio ferroviario no debe conllevar, para el administrador de infraestructuras, una pérdida financiera neta o una ganancia financiera neta como resultado de la explotación del servicio ferroviario.
- (4) Los valores históricos de los activos deben basarse en los importes pagados por su adquisición por el administrador de infraestructuras, siempre y cuando este siga siendo responsable de tales importes.
- (5) No debe permitirse al administrador de infraestructuras recuperar el coste de la inversión en un activo cuando no esté obligado a reembolsar dicho coste.
- (6) Teniendo en cuenta que las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario deben ser aplicables en toda la Unión, han de ser compatibles con los sistemas existentes de contabilidad de los costes de infraestructuras y con los datos sobre costes aplicados por los administradores de infraestructuras.
- (7) La aplicación de previsiones de costes y de niveles de prestación no debe dar lugar, en circunstancias empresariales normales, a unos costes directos y cánones de acceso por vía férrea más elevados ni, por ende, a un uso ineficaz de la red. Así pues, deben aplicarse los valores históricos de los activos, y solamente cuando no se disponga de tales valores, o cuando los valores actuales sean inferiores, podrían considerarse estos últimos. Como alternativa, podrían utilizarse valores estimados o valores de reposición, previsiones de costes y previsiones de niveles de prestación, siempre y cuando el administrador de infraestructuras justifique ante el organismo regulador el método utilizado para determinarlos y le demuestre que se han determinado con objetividad.
- (8) Solo debe permitirse al administrador de infraestructuras incluir en el cálculo de sus costes directos aquellos costes respecto a los cuales pueda demostrar de manera objetiva y rigurosa que se derivan directamente de la explotación del servicio ferroviario. Por ejemplo, el desgaste de las señales en vía y cabinas de enclavamiento no varía en función del tráfico y, por tanto, no debe incluirse en el canon basado en los costes directos ⁽²⁾. A la inversa, algunos elementos, como las infraestructuras de los aparatos de vía, están expuestos a desgaste por la explotación del servicio ferroviario y, por tanto, deben quedar parcialmente sujetos al canon basado en los costes directos. A medida que los sensores se van desplegando a mayor escala en trenes e infraestructuras, podrían facilitar información adicional sobre el desgaste que produce realmente el servicio ferroviario.
- (9) El Tribunal de Justicia ha dictado una sentencia sobre el cálculo de los costes directos de la explotación del servicio ferroviario ⁽³⁾. El presente Reglamento toma en consideración esa sentencia.

⁽¹⁾ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

⁽²⁾ El estudio CATRIN ofrece una visión general de diferentes estudios acerca de las características de las infraestructuras empleadas en estudios econométricos sobre los costes ferroviarios de siete administradores de infraestructuras de la UE. Seis de los siete administradores de infraestructuras no consideraron la gestión del tráfico o la señalización una característica relevante en sus estudios econométricos de costes [véase el cuadro 13 del documento Deliverable 1 (D1) del estudio CATRIN, p. 40].

⁽³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Comisión/República de Polonia, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, apartados 82, 83 y 84.

- (10) Los equipos de alimentación eléctrica, tales como cables o transformadores, no suelen sufrir desgaste por la explotación del servicio ferroviario. No están expuestos a fricciones ni a otros impactos causados por la explotación del servicio ferroviario. Así pues, los costes de los equipos de alimentación eléctrica no deben incluirse en el cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Ahora bien, los trenes de tracción eléctrica desgastan el medio de contacto (el hilo de contacto o el tercer carril electrificado) debido a la fricción y a los arcos eléctricos que causan. En consecuencia, una parte de los costes de mantenimiento y renovación de esos medios de contacto podría considerarse directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario. La tensión eléctrica y mecánica generada por la circulación de trenes puede deteriorar otros componentes de los equipos de la línea aérea de contacto y dar lugar, por tanto, a costes de mantenimiento y renovación.
- (11) Los costes directos del servicio ferroviario difieren en función de las características específicas de diseño de los vehículos o vías férreas que se utilicen. Los Estados miembros pueden permitir que sus administradores de infraestructuras modulen los costes directos medios, en consonancia, entre otras cosas, con las mejores prácticas internacionales, para reflejar tales diferencias.
- (12) De acuerdo con un principio económico bien asentado, los cánones de usuario basados en los costes marginales garantizan la utilización óptima de la capacidad de infraestructura disponible. Por tanto, para calcular los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, el administrador de infraestructuras puede decidir aplicar el indicador de los costes marginales.
- (13) Por otro lado, las mejores prácticas internacionales ⁽¹⁾ han desarrollado métodos y modelos, como la modelización econométrica o de ingeniería, que permiten calcular los costes marginales de la utilización de infraestructuras. Al mismo tiempo, las mejores prácticas internacionales seguirán desarrollándose a medida que se realicen más trabajos independientes de análisis e investigación verificados independientemente del administrador de infraestructuras —por ejemplo, por el organismo regulador—, incluidos trabajos de análisis e investigación específicos de Estados miembros concretos atendiendo a las características específicas de sus infraestructuras. En consecuencia, debe permitirse al administrador de infraestructuras utilizar tales modelos para determinar los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
- (14) Otros tipos de modelización econométrica o de ingeniería podrían ofrecer un mayor grado de precisión en el cálculo de los costes directos o los costes marginales del uso de infraestructuras. Ahora bien, la modelización de costes exige un mayor nivel de calidad de los datos y de pericia que los métodos basados en deducir de los costes totales determinadas categorías de costes no elegibles. Los organismos reguladores, además, podrían no estar aún en condiciones de verificar la conformidad de un cálculo específico con las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE. En consecuencia, cuando se cumplan esos requisitos más estrictos, debe permitirse al administrador de infraestructuras calcular los costes directos sobre la base de modelos econométricos o de ingeniería o de una combinación de ambos.
- (15) Los organismos reguladores deben estar en condiciones de comprobar si los distintos principios de tarificación se aplican en consonancia con la información que les haya facilitado el administrador de infraestructuras. Así pues, el anexo IV de la Directiva 2012/34/UE exige al administrador de infraestructuras que, en la declaración sobre la red, detalle la metodología, las normas y, cuando proceda, los baremos de costes y cánones.
- (16) Algunos estudios internacionales ⁽²⁾, en estrecha colaboración con los administradores de infraestructuras, han calculado el valor de los costes unitarios directos. Aunque en esos estudios se analizaban diversos métodos aplicados en los Estados miembros para composiciones de flota distintas y destinos diferentes, el valor de los costes directos, en kilómetros-tren, se situaba frecuentemente por debajo de 2 EUR (a precios y tipos de cambio de 2005, utilizando un índice de precios adecuado) por kilómetro-tren de un tren de 1 000 t. Para limitar el esfuerzo administrativo de los organismos reguladores, cuando los costes directos se sitúen por debajo de esta cifra, no debe exigirse el mismo grado de detalle en el cálculo correspondiente.
- (17) Por distintas razones —aumento de la productividad, difusión de nuevas tecnologías o mejores conocimientos sobre la generación de costes—, el cálculo de los costes directos debe actualizarse o revisarse periódicamente, en consonancia, entre otras cosas, con las mejores prácticas internacionales.
- (18) Teniendo en cuenta que las empresas ferroviarias necesitan sistemas de cánones predecibles y tienen expectativas razonables en cuanto a la evolución de los cánones de infraestructuras, el administrador de infraestructuras debe facilitar un plan de introducción gradual para las empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios y cuyos cánones podrían aumentar significativamente a raíz de la revisión de la aplicación de las modalidades de cálculo vigentes, en caso de que el organismo regulador exigiera la presentación de tal plan.
- (19) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité contemplado en el artículo 62, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

⁽¹⁾ Documento D1 del estudio CATRIN, coordinado por VTI, marzo de 2008, pp. 37-54 y 82-84.

⁽²⁾ Proyecto GRACE, coordinado por la Universidad de Leeds, Documento D7, *Generalisation of marginal social cost estimates*, pp. 22 y 23.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, a efectos de fijar los cánones de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicios contemplados en el artículo 31, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE.
2. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de las disposiciones relativas a la financiación de infraestructuras o al equilibrio entre ingresos y gastos del administrador de infraestructuras establecidas en el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «costes directos», los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario;
- 2) «costes unitarios directos», los costes directos por kilómetro-tren, por kilómetro-vehículo o por tonelada-kilómetro bruta de un tren, o su combinación;
- 3) «centro de costes», unidad empresarial del sistema de contabilidad del administrador de infraestructuras a la que se asignan los costes para su imputación directa o indirecta a un servicio comercializable.

Artículo 3

Costes directos del conjunto de la red

1. Los costes directos del conjunto de la red se calcularán como la diferencia entre, por un lado, los costes de prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo y del acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio y, por otro, los costes no elegibles contemplados en el artículo 4.
2. El Estado miembro podrá decidir que el administrador de infraestructuras aplique los costes correspondientes a una prestación de servicios eficiente a efectos de calcular los costes directos del conjunto de la red a que se refiere el apartado 1.
3. Los valores de los activos utilizados para calcular los costes directos del conjunto de la red se basarán en valores históricos o, en caso de que los valores históricos no estén disponibles o los valores actuales sean inferiores, en estos últimos. Los valores históricos de los activos se basarán en los importes pagados y documentados por el administrador de infraestructuras en la fecha de su adquisición. En caso de reducción de la deuda, en virtud de la cual otra entidad haya asumido la totalidad o una parte de las deudas del administrador de infraestructuras, este atribuirá una parte relevante de la reducción a aminorar los valores de sus activos y los correspondientes costes directos del conjunto de la red. No obstante lo dispuesto en la primera frase, el administrador de infraestructuras podrá aplicar valores estimados, valores actuales o valores de reposición, siempre y cuando tales valores puedan medirse de manera transparente, rigurosa y objetiva y justificarse debidamente ante el organismo regulador.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, si el administrador de infraestructuras puede medirlos de manera transparente, rigurosa y objetiva y demostrar, en consonancia, entre otras cosas, con las mejores prácticas internacionales, que son directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, podrá incluir los costes siguientes en el cálculo de los costes directos del conjunto de la red:
 - a) los costes del personal necesario para mantener abierto un determinado tramo de línea si un candidato solicita explotar un servicio ferroviario específico fuera de los horarios de apertura normales de esa línea;
 - b) la parte de los costes de las infraestructuras de los aparatos de vía, incluidos desvíos y travesías, atribuible al desgaste debido al servicio ferroviario;

- c) la parte de los costes de renovación y mantenimiento del hilo de contacto o del tercer carril electrificado, o de ambos, y de los equipos de soporte de la línea aérea de contacto, directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario;
 - d) los costes del personal necesario para preparar la asignación de surcos ferroviarios y el calendario, en la medida en que sean directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
5. Los costes utilizados para los cálculos en el marco del presente artículo se basarán en los pagos efectuados o previstos por el administrador de infraestructuras. Los costes calculados en el marco del presente artículo se medirán o estimarán de manera coherente sobre la base de datos del mismo período de tiempo.

Artículo 4

Costes no elegibles

1. El administrador de infraestructuras no incluirá los costes siguientes en el cálculo de los costes directos del conjunto de la red:
- a) los costes fijos relacionados con la puesta a disposición de un tramo de línea que el administrador de infraestructuras debe sufragar incluso en ausencia de circulación de trenes;
 - b) los costes no relacionados con pagos efectuados por el administrador de infraestructuras; los costes o centros de costes que no estén relacionados directamente con la prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo o con el acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio;
 - c) los costes de adquisición, venta, desmantelamiento, descontaminación, nueva puesta en cultivo o alquiler de tierras u otros activos fijos;
 - d) los gastos generales a escala de la red, incluidos los de salarios y pensiones;
 - e) los costes de financiación;
 - f) los costes relacionados con el progreso o la obsolescencia tecnológicos;
 - g) los costes de los activos intangibles;
 - h) los costes de los sensores de vía y de los equipos de comunicación y dispositivos de señalización situados en vía que no sean directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario;
 - i) los costes de los equipos de información, comunicación o telecomunicación no situados en vía;
 - j) los costes relacionados con incidencias de fuerza mayor, accidentes y perturbaciones de servicio específicos, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 35 de la Directiva 2012/34/UE;
 - k) los costes de los equipos de alimentación eléctrica para el suministro de corriente de tracción que no sean directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario; los costes directos de la explotación de los servicios ferroviarios que no utilizan equipos de alimentación eléctrica no incluirán los costes de utilización de tales equipos;
 - l) los costes relacionados con la transmisión de la información mencionada en el anexo II, punto 1, letra f), de la Directiva 2012/34/UE, salvo que sean imputables a la explotación del servicio ferroviario;
 - m) los costes administrativos derivados de los sistemas de cánones diferenciados contemplados en el artículo 31, apartado 5, y en el artículo 32, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE;
 - n) la amortización no determinada por el deterioro efectivo de las infraestructuras debido a la explotación del servicio ferroviario;
 - o) la parte de los costes de mantenimiento y renovación de infraestructuras civiles que no sea directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.
2. En caso de que, para financiar inversiones específicas en infraestructuras, el administrador de infraestructuras haya recibido financiación que no esté obligado a reembolsar, y si dichas inversiones se toman en consideración al calcular los costes directos, los costes de tales inversiones no incrementarán la cuantía de los cánones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32 de la Directiva 2012/34/UE.
3. Los costes excluidos del cálculo en aplicación del presente artículo se medirán o preverán sobre la base del período de tiempo contemplado en el artículo 3, apartado 5.

Artículo 5

Cálculo y modulación de los costes unitarios directos

1. El administrador de infraestructuras calculará los costes unitarios directos medios del conjunto de la red dividiendo los costes directos del conjunto de la red por el número total de kilómetros-vehículo, kilómetros-tren o toneladas-kilómetro brutas previsto o explotado con carácter efectivo.

Como alternativa, en caso de que el administrador de infraestructuras demuestre al organismo regulador mencionado en el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE que los valores o parámetros mencionados en el apartado 2 son sustancialmente diferentes en lo que respecta a partes distintas de la red, y tras dividir su red en dichas partes, calculará los costes unitarios directos medios de las partes de su red dividiendo los costes directos de dichas partes por el número total de kilómetros-vehículo, kilómetros-tren o toneladas-kilómetro brutas previsto o explotado con carácter efectivo. El período comprendido en la previsión podrá abarcar varios años.

A fin de calcular los costes unitarios directos medios, el administrador de infraestructuras podrá utilizar una combinación de kilómetros-vehículo, kilómetros-tren o toneladas-kilómetro brutas, siempre y cuando ese método de cálculo no altere la relación causal directa con la explotación del servicio ferroviario. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 3, el administrador de infraestructuras podrá aplicar los costes efectivos o los previstos.

2. Los Estados miembros podrán permitir al administrador de infraestructuras que module los costes unitarios directos medios para tomar en consideración los distintos grados de desgaste de las infraestructuras con arreglo a uno o varios de los parámetros siguientes:

- a) longitud del tren y/o número de vehículos del tren;
- b) masa del tren;
- c) tipo de vehículo, en particular su masa no suspendida;
- d) velocidad del tren;
- e) potencia de tracción de la unidad motriz;
- f) peso por eje y/o número de ejes;
- g) número registrado de planos en las ruedas o uso efectivo de equipos de protección contra deslizamientos;
- h) rigidez longitudinal de los vehículos y fuerzas horizontales que impactan en la vía;
- i) potencia eléctrica consumida y medida o comportamiento dinámico de los pantógrafos o patines de contacto como parámetro para fijar los cánones por el desgaste del hilo de contacto o del carril electrificado;
- j) parámetros de vía, en particular los radios;
- k) cualquier otro parámetro relacionado con el coste, cuando el administrador de infraestructuras pueda demostrar al organismo regulador que los valores de tal parámetro, incluida su variación, cuando proceda, se miden y registran de manera objetiva.

3. La modulación de los costes unitarios directos no traerá como resultado un aumento de los costes directos del conjunto de la red contemplados en el artículo 3, apartado 1.

4. Los costes adicionales en que se incurra por el desvío de trenes a instancias del administrador de infraestructuras, programado o no, no se incluirá en los costes directos de la explotación de esos servicios ferroviarios. Lo dispuesto en la primera frase no será de aplicación si el administrador de infraestructuras reembolsa a la empresa ferroviaria los costes adicionales o en caso de desvío como resultado de un procedimiento de coordinación con arreglo al artículo 46 de la Directiva 2012/34/UE.

5. El número total de kilómetros-vehículo, kilómetros-tren, toneladas-kilómetro brutas de un tren, o su combinación, utilizado a efectos de los cálculos realizados en aplicación del presente artículo se medirá o estimará sobre la base del período de referencia contemplado en el artículo 3, apartado 5.

Artículo 6

Modelización de costes

No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, y en el artículo 5, apartado 1, primera frase, el administrador de infraestructuras podrá calcular los costes unitarios directos mediante una modelización econométrica o de ingeniería de costes rigurosamente documentada, siempre y cuando pueda demostrar al organismo regulador que los costes unitarios directos incluyen solo los costes directos de la explotación del servicio ferroviario y, en particular, que no incluyen

ninguno de los costes contemplados en el artículo 4. El organismo regulador podrá solicitar al administrador de infraestructuras que calcule los costes unitarios directos, a efectos de comparación, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, y con el artículo 5, apartado 1, o mediante una modelización de costes con arreglo a la primera frase.

Artículo 7

Control simplificado

1. Si los costes directos del conjunto de la red contemplados en el artículo 3, apartado 1, o los costes directos calculados sobre la base de la modelización contemplada en el artículo 6, multiplicados por el número de kilómetros-tren, kilómetros-vehículo y/o toneladas-kilómetro brutas explotado en el período de referencia, equivalen a menos del 15 % de los costes totales de mantenimiento y renovación o a menos de la suma del 10 % de los costes de mantenimiento y del 20 % de los costes de renovación, el organismo regulador podrá llevar a cabo el control a que se refiere el artículo 56, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, respecto al cálculo de los costes directos del conjunto de red, de manera simplificada. Los Estados miembros podrán decidir incrementar los porcentajes mencionados en el presente apartado hasta, como máximo, el doble de los valores indicados.
2. El organismo regulador podrá aceptar el control simplificado a que se refiere el apartado 1 del presente artículo respecto al cálculo de los costes unitarios directos medios contemplados en el artículo 5, apartado 1, y de la modulación de los costes unitarios directos medios contemplados en el artículo 5, apartado 2, o de la modelización de costes contemplada en el artículo 6, cuando los costes directos medios por kilómetro-tren de un tren de 1 000 toneladas no superen los 2 EUR (a precios y tipos de cambio de 2005, utilizando un índice de precios adecuado).
3. Los controles simplificados contemplados en los apartados 1 y 2 se aplicarán por separado. Los controles simplificados se entenderán sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 31 o 56 de la Directiva 2012/34/UE.
4. El organismo regulador determinará los pormenores del control simplificado.

Artículo 8

Revisión del cálculo

El administrador de infraestructuras actualizará periódicamente el método de cálculo de sus costes directos, tomando en consideración, en particular, las mejores prácticas internacionales.

Artículo 9

Disposiciones transitorias

El administrador de infraestructuras transmitirá al organismo regulador su método de cálculo de los costes directos y, cuando proceda, un plan de introducción gradual a más tardar el 3 de julio de 2017.

Artículo 10

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de agosto de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 12 de junio de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER