

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

4829 *Real decreto 286/2014, do 25 de abril, polo que se establecen os criterios para a determinación das peaxes que se deberán aplicar a determinados vehículos de transporte de mercadorías en autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado.*

A eliminación das distorsións da competencia entre as empresas de transporte dos Estados membros, o bo funcionamento do mercado interior e o aumento da competitividade son obxectivos perseguidos polo Parlamento Europeo e o Consello da Unión Europea que motivaron a creación de mecanismos equitativos de imputación dos custos de utilización das infraestruturas.

A Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 1999, relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas, permitiu aos Estados membros percibir taxas baseadas na duración do uso da infraestrutura, para as que se fixou un nivel máximo, e autorizou tamén o cobramento de peaxes baseadas na distancia percorrida para recuperar os custos de construción, mantemento e funcionamento da infraestrutura.

A dita regulación foi modificada pola Directiva 2006/38/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de maio de 2006, pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE, relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas, mediante a que se estableceron as regras para o cálculo dos custos imputables polo uso dos vehículos máis limpos e mecanismos para favorecer a selección de rutas menos conxestionadas, así como para optimizar a carga dos vehículos pesados, facendo un uso máis eficaz das infraestruturas.

Para fomentar ademais o transporte sustentable, preveuse unha tarificación máis equitativa pola utilización das infraestruturas de estradas, baseada na capacidade de aplicación do principio «quen contamina paga», establecendo modulacións das peaxes con obxecto de considerar o rendemento ambiental dos vehículos pesados.

As tarifas das peaxes podíanse modular en función das normas de emisión dos vehículos ou dos niveis de conxestión, sempre que esa modulación non tivese como finalidade o incremento dos ingresos recadados.

A transposición ao ordenamento xurídico interno da Directiva 2006/38/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de maio de 2006, no ámbito das competencias estatais, tivo lugar mediante a aprobación do Real decreto 713/2009, do 24 de abril, polo que se establecen os criterios para a determinación das peaxes que se aplicarán a determinados vehículos de transporte de mercadorías nas autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado incluídas na rede transeuropea de estradas.

Tras a aprobación da Directiva 2011/76/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de setembro de 2011, pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE, relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas, permitiuse a posibilidade de establecer peaxes aos vehículos pesados de transporte de mercadorías asociadas aos custos da infraestrutura e/ou aos custos externos. Tamén se introduciron cambios no ámbito de aplicación e nos criterios para o cálculo das ditas peaxes, incluídas aquelas correspondentes a autoestradas de peaxe en réxime de concesión.

Pola súa parte, a lexislación estatal española vixente non prevé ningún outro tipo de peaxe ou taxa por uso na rede de estradas do Estado diferente á peaxe establecida mediante contrato concesional e asociada aos custos da infraestrutura.

En consecuencia, e tendo en consideración o contexto socioeconómico actual, o presente real decreto só traspón o contido da Directiva 2011/76/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de setembro de 2011, adecuando os criterios para a determinación de peaxes en réxime de concesión ao disposto polas novas directrices comunitarias, e derroga o Real decreto 713/2009, do 24 de abril, por motivos de simplicidade normativa, co obxectivo de que o marco regulador sexa pouco disperso e resulte claro.

O ámbito de aplicación deste real decreto adáptase ao establecido pola Directiva 2011/76/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de setembro de 2011, e refírese ás peaxes que se apliquen aos vehículos cunha masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas destinados ao transporte de mercadorías por estrada nos seus percorridos polas autoestradas de peaxe da rede de estradas do Estado.

Defínense a metodoloxía para o cálculo destas peaxes e os criterios para a súa aplicación, impoñendo ademais novos requisitos para descontos, reducións e modulacións. Así mesmo, establécense as situacións en que se poden introducir recargas e as características que estas deben cumprir.

Por outra parte, régulanse as comunicacións que se deberán efectuar á Comisión Europea cando se implante un novo réxime de peaxes ou se modifique algún existente, e a coordinación con outros Estados membros cando se prevexa a aplicación dun sistema coordinado de peaxes.

Por último, o real decreto inclúe tres anexos. No primeiro concréntanse os principios fundamentais para a imputación de custos e o cálculo de peaxes, no segundo clasifícanse os vehículos segundo os límites de emisión e no terceiro clasifícanse en función dos danos que causan ao pavimento.

Durante a tramitación deste real decreto realizouse o trámite de audiencia previsto no artigo 24.1.c) da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno, ás asociacións e entidades máis representativas dos sectores afectados, e solicitouse informe do Comité Nacional do Transporte por Estrada e do Consello Nacional de Transportes Terrestres.

Así mesmo, dado que o contido do real decreto pode afectar o ámbito de competencias doutros departamentos ministeriais, solicitouse informe ás secretarías xerais técnicas dos ministerios de Facenda e Administracións Públicas; Economía e Competitividade; Industria, Enerxía e Turismo; Interior, e Agricultura, Alimentación e Medio Ambiente.

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia atribuída ao Estado polo artigo 149.1.24.^a da Constitución española.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 25 de abril de 2014,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

1. O presente real decreto ten por obxecto establecer os criterios e a metodoloxía de cálculo que se deben utilizar para a determinación de peaxes que se apliquen aos vehículos pesados nos percorridos que realicen polas autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado.

2. Non se poderá exixir a ningunha categoría de vehículos pesados o pagamento simultáneo de peaxes e calquera outro tipo de taxas pola utilización do mesmo tramo de estrada.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos do presente real decreto, entenderase por:

a) «Rede transeuropea de estradas»: a rede de estradas definida no anexo I, sección 2, da Decisión n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de xullo de 1996, sobre as orientacións comunitarias para o desenvolvemento da rede transeuropea de transportes e ilustrada mediante mapas. Os mapas refírense ás seccións correspondentes mencionadas na parte dispositiva ou no anexo II da dita decisión.

b) «Autoestrada»: aquela estrada que define como tal a Lei 25/1988, do 29 de xullo, de estradas, no seu artigo 2.3.

c) «Autoestrada en réxime de concesión»: aquela autoestrada regulada pola Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.

d) «Custos de construción»: os custos relativos á construción, incluídos, se for o caso, os custos de financiamento do dito período, de:

1.º Novas infraestruturas ou melloras de infraestruturas, incluídas as reparacións estruturais significativas.

2.º Infraestruturas ou melloras de infraestruturas, incluídas as reparacións estruturais significativas, que se rematasen non máis de 30 anos antes:

a) Do 10 de xuño de 2008, se os sistemas de peaxe estaban xa en funcionamento na dita data, ou ben,

b) Da data de establecemento de calquera novo sistema de peaxe que se instaurase despois do 10 de xuño de 2008.

Tamén se poderán considerar custos de construción os correspondentes a infraestruturas ou melloras de infraestruturas que se rematasen antes desas datas cando se implantase un sistema de peaxe que estableza a recuperación dos ditos custos mediante un contrato concesional, ou mediante outros actos xurídicos de efecto equivalente, que entrasen en vigor antes do 10 de xuño de 2008, ou se o Estado pode demostrar que a conveniencia de construír a infraestrutura en cuestión dependía de que esta tivese unha vida útil predeterminada superior a 30 anos.

En calquera circunstancia, a proporción dos custos de construción que se deberá ter en conta non poderá ser superior á proporción do período de vida útil predeterminada dos compoñentes da infraestrutura que quede por transcorrer o 10 de xuño de 2008, ou na data en que se establezan os novos sistemas de peaxe, se esta última é posterior.

Os custos de infraestruturas ou de melloras de infraestruturas poderán incluír os gastos específicos de actuacións destinadas a reducir a contaminación acústica ou a mellorar a seguranza viaria, así como os investimentos realizados polo concesionario que correspondan a actuacións ambientais obxectivas como, por exemplo, a protección contra a contaminación do solo.

e) «Custos de financiamento»: aqueles correspondentes aos xuros de préstamos, considerando calquera tipo de financiamento que permita a lexislación vixente, así como á rendibilidade dos recursos propios de calquera tipo achegados polos accionistas.

f) «Reparacións estruturais significativas»: todas as reparacións ou reformas estruturais en xeral, excepto aquelas que, no momento de que se trate, deixasen de beneficiar os usuarios da estrada, como por exemplo cando a obra de reparación fose substituída por outra nova obra de construción.

g) «Peaxe»: é aquel importe que paga o usuario dun vehículo pesado por percorrer unha distancia determinada nas infraestruturas a que se refire o artigo 3 e é cobrado en virtude dun contrato concesional establecido conforme a lexislación vixente. O dito importe estará baseado na distancia percorrida e no tipo de vehículo.

h) «Peaxe media ponderada»: ingresos totais recadados mediante a percepción da peaxe durante un período determinado, divididos polo número de vehículos-quilómetros

percorridos nos tramos de autoestrada en réxime de concesión suxeitos ao aboamento da dita peaxe durante ese período.

i) «Vehículo pesado»: vehículo de motor, ou conxunto de vehículos, destinados ou utilizados exclusivamente para o transporte de mercadorías por estrada e cuxa masa máxima autorizada sexa superior a 3,5 toneladas.

j) «Vehículo da categoría «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»»: son os tipos de vehículos definidos de acordo cos límites de emisión establecidos no anexo II do presente real decreto.

k) «Tipo de vehículo»: é a categoría en que se inclúe un vehículo segundo o número de eixes, as dimensións ou o peso, ou outros elementos de clasificación de vehículos en relación co dano que causan ás estradas (como o sistema de clasificación por danos ás estradas que figura no anexo III deste real decreto), sempre e cando o sistema de clasificación utilizado se basee en características do vehículo que, ben consten na documentación do vehículo utilizada en todos os Estados membros, ben sexan claramente visibles.

l) «Contrato de concesión»: aquel contrato de concesión de obras públicas cuxo obxecto se corresponde co establecido polo artigo 7 do texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 de novembro, e que, no caso de autoestradas de peaxe, se rexe, ademais, pola Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.

m) «Tarifa»: prezo unitario do servizo prestado polo concesionario.

n) «Modificación substancial»: aquela modificación contractual que, non estando prevista na documentación que rexe a licitación, se encontra entre os casos establecidos polo artigo 107.3 do texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 de novembro, e que, en consecuencia, exige a resolución do contrato en vigor e a celebración dun novo contrato baixo as condicións pertinentes.

ñ) «Usuarios»: son aqueles que realizan un percorrido polos tramos de estrada a que se refire o artigo 3 empregando calquera tipo de vehículo pesado.

Artigo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. O presente real decreto refírese ás peaxes que se aplicarán a vehículos pesados nos seus percorridos polas autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado.

2. En todo caso, calquera peaxe evitará o trato discriminatorio ao tráfico internacional e as distorsións da competencia entre operadores.

CAPÍTULO II

Cálculo de peaxes

Artigo 4. *Importe das peaxes.*

1. O importe das peaxes basearase no principio de recuperación dos custos da infraestrutura. En particular, o importe das peaxes medias ponderadas estará en relación cos custos de construción, desenvolvemento, conservación, mantemento e explotación da rede de infraestrutura de que se trate. O dito importe poderá incluír un compoñente de rendemento do capital e/ou unha marxe de beneficio baseada nas condicións de mercado.

2. Os principios fundamentais para o cálculo das peaxes medias ponderadas asociadas aos custos da infraestrutura adecuaranse ao establecido no anexo I do presente real decreto.

Artigo 5. *Método de cálculo.*

1. A metodoloxía de cálculo da peaxe terá en consideración o seguinte:

a) Os custos tomados en consideración corresponderán á rede ou á parte da rede en que se perciba a peaxe e aos vehículos suxeitos ao seu pagamento. Excepcionalmente,

e téndose xustificado adecuadamente, a Administración poderá optar por recuperar unicamente unha porcentaxe destes custos mediante ingresos procedentes de peaxes.

b) O nivel máximo da peaxe será equivalente ou inferior ao importe que se obteña utilizando un método baseado nos principios fundamentais de cálculo que se establecen no anexo I do presente real decreto. A avaliación da dita equivalencia basearase nun período de referencia dun ano de duración.

Os réximes de peaxe que xa estivesen en vigor o 10 de xuño de 2008 ou para os que se recibisen ofertas nos procedementos de licitación antes desta data non estarán suxeitos ás obrigacións recollidas neste número, sempre e cando sigan vixentes e non sexan obxecto de modificacións substanciais.

2. Para a determinación de peaxes que se baseen en previsións de demanda de tráfico preverase a oportunidade de introducir un mecanismo de corrección mediante o cal se axusten periodicamente as peaxes, co fin de adaptar calquera exceso ou defecto na recuperación de custos que se deba a desviacións significativas de previsión. En todo caso, o dito mecanismo será compatible coa transferencia de risco ao concesionario e determinarase nos pregos de cláusulas administrativas particulares do contrato concesional de acordo co establecido neste real decreto e no resto de normativa aplicable.

CAPÍTULO III

Condicións de aplicación

Artigo 6. *Aplicación non discriminatoria.*

As peaxes aplicaranse sen discriminación directa ou indirecta por razón da nacionalidade do transportista, país ou lugar de establecemento do transportista, matriculación do vehículo ou orixe ou destino do transporte.

Artigo 7. *Descontos, reducións e exencións.*

1. Os novos descontos ou reducións de peaxes que se apliquen aos usuarios só se poderán establecer, sempre e cando:

a) A estrutura tarifaria resultante sexa proporcionada, se faga pública, poida ser consultada por todos os usuarios en termos de igualdade e non supoña custos adicionais para outros usuarios en forma de peaxes máis elevadas.

b) Tales descontos ou reducións xeren aforros efectivos en gastos administrativos.

c) Non superen o 13% da peaxe aboada polos vehículos pesados equivalentes sen dereito ao desconto ou á redución.

Con obxecto de que a Comisión Europea poida constatar o cumprimento destas condicións, o Ministerio de Fomento deberá remitir a información necesaria relativa aos novos descontos ou reducións de peaxe, con independencia da data de adxudicación do correspondente contrato de concesión.

2. Non terán consideración de descontos ou reducións de peaxe as modulacións establecidas no artigo 8.

3. Non se concederán exencións no pagamento da peaxe salvo nos casos enumerados na cláusula 44 do prego de cláusulas xerais para a construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, aprobado polo Decreto 215/1973, do 25 de xaneiro.

Artigo 8. *Modulacións.*

1. As peaxes aplicadas a vehículos pesados deberanse modular en función da categoría EURO de emisión do vehículo, de forma que ningunha peaxe cobrada resulte

superior en máis dun 100% á que se aplique aos vehículos equivalentes que cumpran as normas de emisións máis estritas.

Podéranse establecer excepcións na modulación das peaxes cando se dea algunha das seguintes circunstancias:

- a) Afecte seriamente a coherencia con outros réximes de peaxe.
- b) Non sexa viable na práctica introducir a dita diferenciación no sistema de peaxe de que se trate.
- c) Isto dea lugar a unha desviación dos vehículos máis contaminantes, cunha repercusión negativa na seguranza viaria e na saúde pública.

En caso de se prever a dita excepción, o Ministerio de Fomento deberao xustificar adecuadamente e comunicalo á Comisión Europea.

2. As peaxes tamén se poderán modular con obxecto de reducir a conxestión ou a deterioración das infraestruturas, optimizar o seu uso ou mellorar a seguranza viaria, logo de comunicación ao organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico ou, se for o caso, á autoridade autonómica responsable da xestión e regulación do tráfico, no ámbito das súas competencias, sempre que:

- a) A modulación sexa transparente, se faga pública e poida ser consultada por todos os usuarios en termos de igualdade.
- b) A modulación se aplique conforme a hora do día, o tipo de día ou a estación.
- c) Ningunha peaxe sexa superior en máis dun 175% ao nivel máximo da peaxe media ponderada a que se refire o artigo 4.
- d) Os períodos de maior demanda de tráfico durante os que se cobren as peaxes máis elevadas para reducir a conxestión non superen as cinco horas diarias.
- e) A modulación se elabore e se aplique de forma transparente e non sexa causa de alteración dos ingresos nun tramo de estrada afectado pola conxestión, de maneira que se ofrezca unha redución de peaxes aos vehículos que viaxen durante períodos de menor demanda de tráfico e se prevexa un aumento de peaxes nos períodos de maior demanda no mesmo tramo de estrada.

3. As modulacións previstas nos números anteriores non terán a finalidade de xerar ingresos adicionais. Todo incremento non previsto dos ingresos que fose ocasionado por estas modulacións contrarrestarase mediante cambios na estrutura da modulación, que se deberán introducir nun prazo de dous anos a partir do final do exercicio contable en que se xerasen os beneficios adicionais.

4. Sen prexuízo das condicións establecidas nos números 2.b) e 3 do presente artigo, as peaxes poderán estar suxeitas, en casos excepcionais e en particular para proxectos específicos de alto interese europeo indicados de modo explícito no anexo III da Decisión n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 7 de xullo de 2010, sobre as orientacións da Unión para o desenvolvemento da rede transeuropea de transporte, a outras formas de modulación co fin de asegurar a viabilidade económica de tales proxectos cando estes entren en competencia directa con outros modos de transporte de mercadorías. A estrutura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada e facerse pública permitindo ser consultada por todos os usuarios en termos de igualdade. Ademais, non suporá custos adicionais a outros usuarios en forma de peaxes máis elevadas.

5. Os réximes de peaxe adxudicados con anterioridade ao 16 de outubro de 2013 ou para os que se recibisen ofertas nos procedementos de licitación antes desta data estarán exentos do requisito establecido no número 1 do presente artigo, salvo cando sexa necesaria unha nova licitación do contrato.

Nestes casos, se as peaxes aplicadas a vehículos pesados se encontran moduladas en función da emisión de contaminantes ou da hora do día, do tipo de día ou da estación, só se deberán adaptar ao establecido no presente artigo cando sexa necesaria unha nova licitación do contrato.

6. Cando se prevexa introducir calquera nova modulación de peaxes ou modificar unha existente, o Ministerio de Fomento, antes da súa aplicación, remitirá á Comisión

Europea a información necesaria sobre a estrutura da modulación para que esta comprobe o cumprimento das condicións establecidas no presente artigo.

Artigo 9. *Recargas.*

1. En casos excepcionais correspondentes a aqueles tramos de autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado que discorran por zonas de montaña e sufran graves problemas de conxestión ou cuxo uso por parte de vehículos pesados provoque importantes danos ao ambiente, poderase engadir, logo de notificación á Comisión Europea, unha recarga á peaxe sempre e cando:

a) Os ingresos xerados pola recarga se destinen a financiar a construción de proxectos prioritarios de interese europeo recollidos no anexo III da Decisión n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 7 de xullo de 2010, sobre as orientacións da Unión para o desenvolvemento da rede transeuropea de transporte, que contribúan de forma directa a aliviar a conxestión ou os danos ambientais, que pertencen ao mesmo corredor que o tramo de autoestrada onde se aplique a recarga.

b) A recarga non supere o 15% da peaxe media ponderada calculada conforme o establecido nos artigos 4 e 5.1, salvo cando os ingresos xerados se invistan en tramos transfronteirizos de proxectos prioritarios de interese europeo relacionados coa dita autoestrada, caso en que a recarga non poderá superar o 25%.

c) A aplicación da recarga non supoña ningún trato discriminatorio respecto doutros usuarios da autoestrada.

d) O período de aplicación da recarga estea definido e delimitado por anticipado e se axuste, no que aos ingresos previstos se refire, aos plans de financiamento e ás análises de custos e beneficios dos proxectos cofinanciados con eses ingresos.

A aplicación desta disposición a novos proxectos transfronteirizos estará supeditada ao acordo cos Estados membros afectados.

Antes da súa aplicación, o Ministerio de Fomento deberá presentar á Comisión Europea unha descrición da localización exacta do lugar onde estea prevista a recarga xunto coa documentación que xustifique a decisión de financiar a construción dos proxectos prioritarios indicados na letra a) do presente número.

2. Se a Comisión considera que a recarga proxectada non reúne as condicións establecidas no número 1 do presente artigo ou que terá consecuencias adversas importantes para o desenvolvemento económico das rexións periféricas, poderá rexeitar o proxecto de recarga presentado polo dito Estado membro ou solicitar a súa modificación.

3. Poderá, así mesmo, aplicarse unha recarga ás peaxes en réxime de concesión que fosen moduladas de conformidade co artigo 8.

Artigo 10. *Condicións de pagamento.*

1. A aplicación e recadación da peaxe, así como o control do seu pagamento, levarase a cabo de forma que se obstaculice o menos posible a fluidez do tráfico, evitando o establecemento de controis ou comprobacións obrigatorios nas fronteiras interiores da Unión Europea.

As instalacións de pagamento de peaxes deberán dispor dun nivel de seguranza adecuado.

2. As modalidades de recadación non suporán desvantaxes financeiras nin de ningún outro tipo para os usuarios non habituais.

Cando se exixa o pagamento mediante un método que requira o uso de equipamentos instalados a bordo do vehículo deberase garantir que todos os usuarios os poidan adquirir sen excesivas dificultades administrativas e a un prezo razoable. Ademais, estes equipamentos deberán cumprir cos requisitos do Real decreto 94/2006, do 3 de febreiro, polo que se regula a interoperabilidade dos sistemas de telepeaxe instalados nas estradas estatais.

Artigo 11. *Documentación do tipo de vehículo.*

Se durante un control un condutor non puiden facilitar os documentos do vehículo pesado necesarios que certifiquen a categoría EURO de emisións nin o tipo de vehículo, poderase aplicar o nivel máximo de peaxe exigible.

Artigo 12. *Supervisión do funcionamento do sistema de peaxes.*

O Ministerio de Fomento supervisará o funcionamento do sistema de peaxes nas estradas afectadas polo presente real decreto para asegurar que sexa transparente e non discriminatorio.

Artigo 13. *Coordinación con outros Estados membros.*

O Ministerio de Fomento poderá establecer os contactos técnicos oportunos coas autoridades competentes doutros Estados membros cando se prevexa a aplicación dun sistema coordinado de peaxes regulado polo presente real decreto nalgún tramo ou rede das súas respectivas estradas.

Asegurarase, en todo caso, o cumprimento dos requisitos establecidos por este real decreto e velarase por que a Comisión Europea participe estreitamente tanto no establecemento como no posterior funcionamento e posible modificación do dito sistema.

Disposición adicional primeira. *Comunicacións á Comisión Europea.*

1. Sen prexuízo da remisión de información ou as notificacións que se deban facer á Comisión Europea de conformidade co establecido nos artigos 7, 8 e 9 do presente real decreto, ao menos seis meses antes da entrada en vigor dunha nova peaxe en réxime de concesión, o Ministerio de Fomento enviará á Comisión Europea:

1.º Os contratos de concesión ou as súas modificacións substanciais, tal e como se encontran definidas no artigo 2.

2.º A hipótese de base en que o Ministerio de Fomento basease o anuncio do contrato de concesión, segundo o indicado no anexo VII B da Directiva 2004/18/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 31 de marzo de 2004, sobre coordinación dos procedementos de adxudicación dos contratos públicos de obras, de subministración e de servizos. A dita hipótese deberá incluír unha estimación dos custos recollidos no contrato concesional que se definen no artigo 4, así como as previsións de tráfico, desagregadas por tipos de vehículos, a estrutura tarifaria prevista e a extensión xeográfica da rede afectada.

2. Antes do 16 de outubro de 2014, e posteriormente cada catro anos, en caso de ter implantado calquera peaxe en réxime de concesión, o Ministerio de Fomento remitirá un informe á Comisión Europea.

O dito informe excluírá os réximes de peaxe que xa estivesen establecidos con anterioridade ao 10 de xuño de 2008, na medida en que estes sigan en vigor e sempre que non se modifiquen substancialmente.

Este informe terá o seguinte contido:

a) A modulación das peaxes segundo o tipo de vehículo pesado e o período de tempo.

b) A peaxe media ponderada e os ingresos totais que se perciban en concepto da dita peaxe.

3. Naqueles sistemas de peaxe nas estradas ou tramos delas que non sexan de titularidade estatal pero formen parte da rede transeuropea ou teñan características de autoestrada de acordo coa definición do artigo 2, cando así corresponda, a información deberá ser facilitada polas súas administracións titulares á Administración xeral do Estado con obxecto de que esta cumpra as obrigacións de comunicación e información á Comisión Europea impostas ao Reino de España.

Disposición adicional segunda. *Adecuación normativa.*

O ministro de Fomento adaptará o prego de cláusulas xerais para a construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, aprobado polo Decreto 215/1973, do 25 de xaneiro, ao establecido no presente real decreto nun prazo non superior a 3 anos desde a súa entrada en vigor e, en todo caso, antes da licitación de calquera novo contrato de concesión de autoestradas de peaxe.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado o Real decreto 713/2009, do 24 de abril, polo que se establecen os criterios para a determinación das peaxes que se aplicarán a determinados vehículos de transporte de mercadorías nas autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado incluídas na rede transeuropea de estradas.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.24.^a da Constitución española, que atribúe ao Estado a competencia sobre as obras públicas de interese xeral.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2011/76/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de setembro, pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE, relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación para o desenvolvemento normativo.*

Sen prexuízo das previsións específicas contidas no presente real decreto, autorízase o ministro de Fomento para que dite as disposicións que resulten necesarias para a súa aplicación.

En todo caso, o Ministerio de Fomento deberá aprobar as disposicións que regulen o procedemento interno para a elaboración e elevación de cantas comunicacións e notificacións á Comisión Europea se encontran establecidas nel.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 25 de abril de 2014.

JUAN CARLOS R.

A ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANEXO I

Principios fundamentais para a imputación de custos e o cálculo de peaxes asociadas aos custos da infraestrutura

O presente anexo define os principios fundamentais para o cálculo das peaxes medias ponderadas asociadas aos custos da infraestrutura.

Sen prexuízo da obrigación de que estas peaxes garden relación cos custos, a Administración poderá decidir, de conformidade co artigo 5, non recuperar a totalidade dos custos da infraestrutura mediante os ingresos en concepto de peaxe ou, segundo establece o artigo 8, non axustar á media o importe de determinadas peaxes.

A aplicación destes principios deberá ser coherente coa lexislación vixente, en particular co requisito de que os contratos de concesión se adxudiquen de conformidade co texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 de novembro, e coa Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.

Cando a Administración estableza negociacións cunha ou máis partes con vistas á celebración dun contrato de concesión para a construción, conservación e explotación, ou ben para a conservación e explotación dunha parte da súa infraestrutura, ou cando, con tal finalidade, asuma un compromiso similar sobre a base da lexislación vixente ou dun acordo celebrado segundo o establecido no texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 de novembro, o cumprimento destes principios avaliarase en función do resultado das ditas negociacións.

1. Custo da infraestrutura**1.1 Custos de investimento.**

Os custos de investimento incluírán os custos de construción e desenvolvemento da infraestrutura, incrementados, se for o caso, cun compoñente de rendemento do investimento de capital ou de marxe de beneficios. Estes custos de desenvolvemento incluírán os custos de estudos técnicos e económicos, de proxectos, de expropiacións e indemnizacións e reposición de servizos e servidumes, de construción das obras e instalacións, de dirección e administración de obra, custos de financiamento durante o período de construción e, en xeral, de todos os bens, calquera que for a súa natureza, que sexa necesario construír ou adquirir por estaren directamente relacionados coa autoestrada e que contribúan a que esta preste servizo.

A recuperación dos custos de construción estará en función ben da vida útil predeterminada da infraestrutura, ben doutro período de amortización, non inferior a 20 anos, que se poida considerar adecuado con motivo do financiamento mediante o contrato de concesión. A duración do período da concesión poderá ser un factor clave nas negociacións para a adxudicación deste tipo de contratos, sobre todo se a Administración desexa fixar, dentro do contrato, un nivel máximo para a peaxe media ponderada por custos da infraestrutura aplicable.

Sen prexuízo do cálculo dos custos de investimento, a recuperación dos custos poderá:

1.º Distribuírse uniformemente ao longo do período de amortización ou ben de forma non lineal segundo se establece no Real decreto 1514/2007, do 16 de novembro, polo que se aproba o Plan xeral de contabilidade, modificado polo Real decreto 1159/2010, do 17 de setembro, polo que se aproban as normas para a formulación de contas anuais consolidadas, e a normativa aplicable ás autoestradas en réxime de concesión.

2.º Establecer a indexación das peaxes ao longo do período de amortización.

Todos os custos históricos estarán baseados nos importes aboados. Os custos aínda pendentes estarán baseados en previsións razoables.

Poderase supor que os investimentos se financiarán mediante empréstitos. O tipo de xuro que se deberá aplicar aos custos históricos será o que se aplicase aos empréstitos durante o período correspondente.

Os custos serán asignados aos vehículos pesados de forma obxectiva e transparente, tendo en conta a proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar a rede e os custos asociados. Para este efecto, os vehículos-quilómetros percorridos polos vehículos pesados poderanse axustar mediante «factores de equivalencia» obxectivamente xustificadas, como os que se recollen no punto 3.

A cantidade prevista en concepto de rendemento estimado do capital e/ou de marxe de beneficios deberá ser razoable, en función das condicións de mercado, e poderá ser modificada con obxecto de conceder incentivos en relación cos requisitos en materia de calidade dos servizos prestados. O rendemento do capital poderase avaliar utilizando indicadores económicos, como a taxa interna de retorno do investimento ou o custo medio ponderado do capital.

1.2 Custos anuais de conservación e mantemento.

Estes custos incluírán tanto os custos anuais de conservación e mantemento como os custos derivados da reparación ou substitución de elementos, reforzo e rehabilitación do firme ou calquera outro necesario co fin de garantir o mantemento do nivel de funcionalidade operativa da rede ao longo do tempo.

Os custos distribuiranse entre os vehículos pesados e o resto dos vehículos en función das porcentaxes reais e previstas de vehículos-quilómetros percorridos, e poderanse axustar mediante factores de equivalencia obxectivamente xustificadas como os que se recollen no punto 3.

2. *Custos de explotación, xestión e peaxe*

Este tipo de custos incluírá todos os custos en que incorra o concesionario da infraestrutura que non estean cubertos polo número 1 deste real decreto e se refiran á posta en marcha, á explotación e xestión da infraestrutura e ao sistema de peaxe. En particular, incluírá:

1.º Os custos de construción, instalación e mantemento das cabinas de pagamento da peaxe e doutros sistemas de pagamento.

2.º Os custos diarios derivados da explotación, administración e aplicación dos sistemas de cobramento de peaxes.

3.º As taxas e cargas administrativas relativas aos contratos de concesión.

4.º Os custos de xestión, administrativos e de servizos relativos á explotación da infraestrutura.

Os custos poden incluír un compoñente de rendemento do capital e/ou de marxe de beneficios que debe ser acorde co grao de risco transferido.

Os ditos custos distribuiranse de forma equitativa e transparente entre todas as clases de vehículos suxeitas ao sistema de peaxe.

3. *Porcentaxe de tráfico correspondente aos vehículos pesados, factores de equivalencia e mecanismo de corrección*

O cálculo das peaxes efectuarase baseándose nas porcentaxes reais e previstas de vehículos-quilómetros percorridos por vehículos pesados, axustados, se así se desexa, mediante factores de equivalencia, para ter debidamente en conta os maiores custos de construción e conservación das infraestruturas debidos ao seu uso por parte de vehículos pesados. Os factores de equivalencia basearanse en criterios obxectivamente xustificables e faranse públicos.

No cadro seguinte figura un conxunto de factores de equivalencia indicativos.

Clase de vehículo ⁽¹⁾	Factores de equivalencia		
	Reparacións estruturais ⁽²⁾	Investimentos	Mantemento anual
Comprendidos entre 3,5 t e 7,5 t, clase 0.	1	1	1
> 7,5 t, clase I	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III.	5,72	1	1

⁽¹⁾ Para a determinación da clase de vehículo, véxase o anexo III.

⁽²⁾ As clases de vehículos corresponden a cargas por eixe de 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 toneladas, respectivamente.

ANEXO II

Clasificación de vehículos segundo límites de emisión

1. Vehículo «EURO 0»

Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitróxeno (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vehículos «EURO I»/«EURO II»

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitróxeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh
Vehículo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vehículo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ No caso dos motores de potencia inferior ou igual a 85 kW aplicarase un coeficiente de 1,7 ao valor límite das emisións de partículas.

3. Vehículos «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VEM»

As masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totais, óxidos de nitróxeno e partículas, determinadas mediante o ensaio ESC, e a opacidade dos fumes, determinada mediante o ensaio ERL, non deberán superar os valores seguintes ⁽¹⁾.

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitróxeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh	Fumes m-1
Vehículo EURO III	2,1	0,66	5	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vehículo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehículo EURO V	1,5	0,46	2	0,02	0,5
Vehículo VEM	1,5	0,25	2	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un ciclo de ensaio componse dunha secuencia de puntos de ensaio en que cada punto se define por unha velocidade e un par que o motor debe respectar en modos estabilizados (ensaio ESC) ou en condicións de funcionamento transitorias (ensaos ETC e ELR).

⁽²⁾ 0,13 para os motores cuxa cilindrada unitaria sexa inferior a 0,7 dm³ e cuxa orixe normal sexa superior a 3.000 min⁻¹.

ANEXO III

Clasificación de vehículos en función dos danos que causan ao pavimento

Os vehículos clasifícanse nos tipos 0, I, II e III en función dos danos que causan ao pavimento, por orde crecente (a clase III é a que máis dana as infraestruturas das estradas). Os danos aumentan exponencialmente co aumento da carga por eixe. A continuación defínese a categoría a que pertence cada tipo de vehículo pesado.

Todos os vehículos de motor e conxuntos de vehículos de masa máxima autorizada inferior a 7,5 toneladas pertencen á clase 0.

Vehículos de motor

Eixes motores con suspensión pneumática ou suspensión recoñecida como equivalente ⁽¹⁾		Outros sistemas de suspensión dos eixes motores		Clases de danos	
Número de eixes e masa máxima autorizada (en toneladas)		Número de eixes e masa máxima autorizada (en toneladas)			
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a		
Dous eixes					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
Tres eixes					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
Catro eixes					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Suspensión recoñecida como equivalente conforme a definición do anexo II da Directiva 96/53/CE do Consello, do 25 de xullo de 1996, pola que se establecen, para determinados vehículos de estrada que circulan na Comunidade, as dimensións máximas autorizadas no tráfico nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfico internacional (DO L 235, do 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en último lugar pola Directiva 2002/7/CE do Parlamento Europeo e do Consello (DO L 67, do 9.3.2002, p. 47).

Conxunto de vehículos (vehículos articulados e trens de estrada)

Eixes motores con suspensión pneumática ou suspensión recoñecida como equivalente		Outros sistemas de suspensión dos eixes motores		Clase de danos
Número de eixes e masa máxima autorizada (en toneladas)		Número de eixes e masa máxima autorizada (en toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2+1 eixes				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2+2 eixes				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2+3 eixes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3+2 eixes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3+3 eixes				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	