

Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado.

La eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los Estados miembros, el buen funcionamiento del mercado interior y el aumento de la competitividad son objetivos perseguidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea que han motivado la creación de mecanismos equitativos de imputación de los costes de utilización de las infraestructuras.

La Directiva 1999/62/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, permitió a los Estados miembros percibir tasas basadas en la duración del uso de la infraestructura, para las que se fijó un nivel máximo, y autorizó también el cobro de peajes basados en la distancia recorrida para recuperar los costes de construcción, mantenimiento y funcionamiento de la infraestructura.

Dicha regulación fue modificada por la Directiva 2006/38/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, mediante la que se establecieron las reglas para el cálculo de los costes imputables por el uso de los vehículos más limpios y mecanismos para favorecer la selección de rutas menos congestionadas, así como para optimizar la carga de los vehículos pesados haciendo un uso más eficaz de las infraestructuras.

Para fomentar además el transporte sostenible, se contempló una tarificación más equitativa por la utilización de las infraestructuras de carreteras, basada en la capacidad de aplicación del principio «quien contamina paga», estableciendo modulaciones de los peajes con objeto de considerar el rendimiento medioambiental de los vehículos pesados.

Las tarifas de los peajes podían modularse en función de las normas de emisión de los vehículos o de los niveles de congestión, siempre que esa modulación no tuviese como finalidad el incremento de los ingresos recaudados.

La transposición al ordenamiento jurídico interno de la Directiva 2006/38/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, en el ámbito de las competencias estatales, tuvo lugar mediante la aprobación del Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas

en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras.

Tras la aprobación de la Directiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, se permitió la posibilidad de establecer peajes a los vehículos pesados de transporte de mercancías asociados a los costes de la infraestructura y/o a los costes externos. También se introdujeron cambios en el ámbito de aplicación y en los criterios para el cálculo de dichos peajes, incluidos aquéllos correspondientes a autopistas de peaje en régimen de concesión.

Por su parte, la legislación estatal española vigente no contempla ningún otro tipo de peaje o tasa por uso en la red de carreteras del Estado diferente al peaje establecido mediante contrato concesional y asociado a los costes de la infraestructura.

En consecuencia, y teniendo en consideración el contexto socioeconómico actual, el presente real decreto sólo traspone el contenido de la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, adecuando los criterios para la determinación de peajes en régimen de concesión a lo dispuesto por las nuevas directrices comunitarias y se deroga el Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por motivos de simplicidad normativa, con el objetivo de que el marco regulador sea poco disperso y resulte claro.

El ámbito de aplicación de este real decreto se adapta a lo establecido por la Directiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011 y se refiere a los peajes que se apliquen a los vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas destinados al transporte de mercancías por carretera en sus recorridos por las autopistas de peaje de la Red de Carreteras del Estado.

Se definen la metodología para el cálculo de estos peajes y los criterios para su aplicación, imponiendo además nuevos requisitos para descuentos, reducciones y modulaciones. Asimismo, se establecen las situaciones en que pueden introducirse recargos y las características que éstos deben cumplir.

Por otra parte, se regulan las comunicaciones que deberán efectuarse a la Comisión Europea cuando se implante un nuevo régimen de peajes o se modifique alguno existente y la coordinación con otros Estados miembros cuando se prevea la aplicación de un sistema coordinado de peajes.

Por último, el real decreto incluye tres anexos. En el primero se concretan los principios fundamentales para la imputación de costes y

el cálculo de peajes. En el segundo se clasifican los vehículos según los límites de emisión y en el tercero se clasifican en función de los daños que causan al pavimento.

Durante la tramitación de este real decreto se ha realizado el trámite de audiencia previsto en el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, a las asociaciones y entidades más representativas de los sectores afectados, y se ha recabado informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

Asimismo, dado que el contenido del real decreto puede afectar al ámbito de competencias de otros Departamentos ministeriales, se ha solicitado informe a las Secretarías Generales Técnicas de los Ministerios de Hacienda y Administraciones Públicas, Economía y Competitividad, Industria, Energía y Turismo, Interior y Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1.24.^a de la Constitución Española.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de abril de 2014,

DISPONGO:

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

Artículo 1 Objeto

1. El presente real decreto tiene por objeto establecer los criterios y la metodología de cálculo que han de utilizarse para la determinación de peajes que se apliquen a los vehículos pesados en los recorridos que realicen por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado.

2. No podrá exigirse a ninguna categoría de vehículos pesados el pago simultáneo de peajes y cualquier otro tipo de tasas por la utilización del mismo tramo de carretera.

Artículo 2 Definiciones

A los efectos del presente real decreto, se entenderá por:

- a)** «Red Transeuropea de Carreteras»: La red de carreteras definida en el anexo I, sección 2, de la Decisión n.º 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red

Transeuropea de Transportes e ilustrada mediante mapas. Los mapas se refieren a las secciones correspondientes mencionadas en la parte dispositiva o en el anexo II de dicha Decisión.

b) «Autopista»: Aquella carretera que define como tal la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en su artículo 2.3.

c) «Autopista en régimen de concesión»: Aquella autopista regulada por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

d) «Costes de construcción»: Los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación de dicho periodo, de:

1.º Nuevas infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas.

2.º Infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas, que se hayan terminado no más de 30 años antes de:

a) El 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento en dicha fecha, o bien,

b) La fecha de establecimiento de cualquier nuevo sistema de peaje que se hubiese instaurado después del 10 de junio de 2008.

También podrán considerarse costes de construcción los correspondientes a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas cuando se haya implantado un sistema de peaje que establezca la recuperación de dichos costes mediante un contrato concesional, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entrasen en vigor antes del 10 de junio de 2008, o el Estado puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que ésta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.

En cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del periodo de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se establezcan los nuevos sistemas de peaje, si esta última es posterior.

Los costes de infraestructuras o de mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos de actuaciones destinadas a reducir la contaminación acústica o a mejorar la seguridad vial, así como las inversiones realizadas por el concesionario que correspondan a actuaciones medioambientales objetivas como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

e) «Costes de financiación»: Aquellos correspondientes a los intereses de préstamos, considerando cualquier tipo de financiación que permita la legislación vigente, así como la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas.

f) «Reparaciones estructurales significativas»: Todas las reparaciones o reformas estructurales en general, excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, como por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por otra nueva obra de construcción.

g) «Peaje»: Es aquel importe que paga el usuario de un vehículo pesado por recorrer una distancia determinada en las infraestructuras a las que se refiere el artículo 3 y es cobrado en virtud de un contrato concesional establecido conforme a la legislación vigente. Dicho importe estará basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo.

h) «Peaje medio ponderado»: Ingresos totales recaudados mediante la percepción del peaje durante un período determinado, divididos por el número de vehículos-kilómetro recorridos en los tramos de autopista en régimen de concesión sujetos al abono de dicho peaje durante ese período.

i) «Vehículo pesado»: Vehículo a motor, o conjunto de vehículos, destinados o utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas.

j) «Vehículo de la categoría «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»: Son los tipos de vehículos definidos de acuerdo con los límites de emisión establecidos en el anexo II del presente real decreto.

k) «Tipo de vehículo»: Es la categoría en la que se incluye un vehículo según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos en relación con el daño que causan a las carreteras (como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo III del presente real decreto), siempre y cuando el sistema de

clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros, o bien sean claramente visibles.

l) «Contrato de concesión»: Aquel contrato de concesión de obras públicas cuyo objeto se corresponde con lo establecido por el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, y que en el caso de autopistas de peaje se rige además por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

m) «Tarifa»: Precio unitario del servicio prestado por el concesionario.

n) «Modificación sustancial»: Aquella modificación contractual que no estando prevista en la documentación que rige la licitación se encuentra entre los casos establecidos por el artículo 107.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, y que en consecuencia exige la resolución del contrato en vigor y la celebración de un nuevo contrato bajo las condiciones pertinentes.

ñ) «Usuarios»: Son aquellos que realizan un recorrido por los tramos de carretera a los que se refiere el artículo 3 empleando cualquier tipo de vehículo pesado.

Artículo 3 Ámbito de aplicación

1. El presente real decreto se refiere a los peajes a aplicar a vehículos pesados en sus recorridos por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado.

2. En todo caso, cualquier peaje evitará el trato discriminatorio al tráfico internacional y las distorsiones de la competencia entre operadores.

CAPÍTULO II. Cálculo de peajes

Artículo 4 Importe de los peajes

1. El importe de los peajes se basará en el principio de recuperación de los costes de la infraestructura. En particular, el importe de los peajes medios ponderados estará en relación con los costes de construcción, desarrollo, conservación, mantenimiento y explotación de la red de infraestructura de que se trate. Dicho importe podrá incluir un componente de rendimiento del capital y/o un margen de beneficio basado en las condiciones de mercado.

2. Los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados asociados a los costes de la infraestructura se adecuarán a lo establecido en el anexo I del presente real decreto.

Artículo 5 Método de cálculo

1. La metodología de cálculo del peaje tendrá en consideración lo siguiente:

a) Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciba el peaje y a los vehículos sujetos al pago del mismo. Excepcionalmente, y habiéndose justificado adecuadamente, la Administración podrá optar por recuperar únicamente un porcentaje de estos costes mediante ingresos procedentes de peajes.

b) El nivel máximo del peaje será equivalente o inferior al importe que se obtenga utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo I del presente real decreto. La evaluación de dicha equivalencia se basará en un período de referencia de un año de duración.

Los regímenes de peaje que ya estuvieran en vigor el 10 de junio de 2008 o para los que se hubiesen recibido ofertas en los procedimientos de licitación antes de esta fecha no estarán sujetos a las obligaciones contempladas en este apartado, siempre y cuando sigan vigentes y no sean objeto de modificaciones sustanciales.

2. Para la determinación de peajes que se basen en previsiones de demanda de tráfico se contemplará la oportunidad de introducir un mecanismo de corrección mediante el cual se ajusten periódicamente los peajes, con el fin de adaptar cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a desviaciones significativas de previsión. En todo caso, dicho mecanismo será compatible con la transferencia de riesgo al concesionario y se determinará en los pliegos de cláusulas administrativas particulares del contrato concesional de acuerdo con lo establecido en este real decreto y en el resto de normativa aplicable.

CAPÍTULO III. Condiciones de aplicación

Artículo 6 Aplicación no discriminatoria

Los peajes se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del transportista, país o lugar de establecimiento del transportista, matriculación del vehículo u origen o destino del transporte.

Artículo 7 Descuentos, reducciones y exenciones

1. Los nuevos descuentos o reducciones de peajes que se apliquen a los usuarios sólo podrán establecerse, siempre y cuando:

- a)** La estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga pública, pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no suponga costes adicionales para otros usuarios en forma de peajes más elevados.
- b)** Tales descuentos o reducciones generen ahorros efectivos en gastos administrativos.
- c)** No superen el 13% del peaje abonado por los vehículos pesados equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.

Con objeto de que la Comisión Europea pueda constatar el cumplimiento de estas condiciones, el Ministerio de Fomento deberá remitir la información necesaria relativa a los nuevos descuentos o reducciones de peaje, con independencia de la fecha de adjudicación del correspondiente contrato de concesión.

2. No tendrán consideración de descuentos o reducciones de peaje las modulaciones establecidas en el artículo 8.

3. No se concederán exenciones en el pago del peaje salvo en los casos enumerados en la cláusula 44 del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero.

Artículo 8 Modulaciones

1. Los peajes aplicados a vehículos pesados deberán modularse en función de la categoría EURO de emisión del vehículo, de forma que ningún peaje cobrado resulte superior en más de un 100% al que se aplique a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas.

Se podrán establecer excepciones en la modulación de los peajes cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a)** Se afecte seriamente a la coherencia con otros regímenes de peaje.
- b)** No sea viable en la práctica introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje de que se trate.

- c)** Ello dé lugar a una desviación de los vehículos más contaminantes, con una repercusión negativa en la seguridad vial y la salud pública.

En caso de preverse dicha excepción, el Ministerio de Fomento deberá justificarlo adecuadamente y comunicarlo a la Comisión Europea.

2. Los peajes también podrán modularse con objeto de reducir la congestión o el deterioro de las infraestructuras, optimizar el uso de las mismas o mejorar la seguridad vial, previa comunicación al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica responsable de la gestión y regulación del tráfico, en el ámbito de sus competencias, siempre que:

- a)** La modulación sea transparente, se haga pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad.
- b)** La modulación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la estación.
- c)** Ningún peaje sea superior en más de un 175% al nivel máximo del peaje medio ponderado a que se refiere el artículo 4.
- d)** Los períodos de mayor demanda de tráfico durante los que se cobren los peajes más elevados para reducir la congestión no superen las cinco horas diarias.
- e)** La modulación se elabore y se aplique de forma transparente y no sea causa de alteración de los ingresos en un tramo de carretera afectado por la congestión, de manera que se ofrezca una reducción de peajes a los vehículos que viajen durante períodos de menor demanda de tráfico y se prevea un aumento de peajes en los períodos de mayor demanda en el mismo tramo de carretera.

3. Las modulaciones contempladas en los apartados anteriores no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales. Todo incremento no previsto de los ingresos que haya sido ocasionado por estas modulaciones se contrarrestará mediante cambios en la estructura de la modulación, que deberán introducirse en un plazo de dos años a partir del final del ejercicio contable en el que se hayan generado los beneficios adicionales.

4. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en los apartados 2.b) y 3 del presente artículo, los peajes podrán estar sujetos, en casos excepcionales y en particular para proyectos específicos de alto interés europeo indicados de modo explícito en el anexo III de la Decisión n.º 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red

transeuropea de transporte, a otras formas de modulación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos cuando éstos entren en competencia directa con otros modos de transporte de mercancías. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada y hacerse pública permitiendo ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad. Además no supondrá costes adicionales a otros usuarios en forma de peajes más elevados.

5. Los regímenes de peaje adjudicados con anterioridad al 16 de octubre de 2013 o para los que se hubiesen recibido ofertas en los procedimientos de licitación antes de esta fecha estarán exentos del requisito establecido en el apartado 1 del presente artículo, salvo cuando sea necesaria una nueva licitación del contrato.

En estos casos, si los peajes aplicados a vehículos pesados se encontrasen modulados en función de la emisión de contaminantes o de la hora del día, el tipo de día o la estación, sólo deberán adaptarse a lo establecido en el presente artículo cuando sea necesaria una nueva licitación del contrato.

6. Cuando se prevea introducir cualquier nueva modulación de peajes o modificar una existente, el Ministerio de Fomento, antes de su aplicación, remitirá a la Comisión Europea la información necesaria sobre la estructura de la modulación para que ésta compruebe el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente artículo.

Artículo 9 Recargos

1. En casos excepcionales correspondientes a aquellos tramos de autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado que discurran por zonas de montaña y sufran graves problemas de congestión o cuyo uso por parte de vehículos pesados provoque importantes daños al medio ambiente, podrá añadirse, previa notificación a la Comisión Europea, un recargo al peaje siempre y cuando:

a) Los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la construcción de proyectos prioritarios de interés europeo recogidos en el anexo III de la Decisión n.º 661/2010/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, que contribuyan de forma directa a aliviar la congestión o los daños medioambientales, que pertenezcan al mismo corredor que el tramo de autopista donde se aplique el recargo.

b) El recargo no supere el 15% del peaje medio ponderado calculado con arreglo a lo establecido en los artículos 4 y 5.1, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos

transfronterizos de proyectos prioritarios de interés europeo relacionados con dicha autopista, en cuyo caso el recargo no podrá superar el 25%.

c) La aplicación del recargo no suponga ningún trato discriminatorio respecto de otros usuarios de la autopista.

d) El período de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos se refiere, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

La aplicación de esta disposición a nuevos proyectos transfronterizos estará supeditada al acuerdo con los Estados miembros afectados.

Antes de su aplicación, el Ministerio de Fomento deberá presentar a la Comisión Europea una descripción de la ubicación exacta del lugar donde esté previsto el recargo junto con la documentación que justifique la decisión de financiar la construcción de los proyectos prioritarios indicados en la letra a) del presente apartado.

2. Si la Comisión considera que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación.

3. Podrá asimismo aplicarse un recargo a los peajes en régimen de concesión que hayan sido modulados de conformidad con el artículo 8.

Artículo 10 Condiciones de pago

1. La aplicación y recaudación del peaje, así como el control de su pago se llevará a cabo de forma que se obstaculice lo menos posible la fluidez del tráfico, evitándose el establecimiento de controles o comprobaciones obligatorios en las fronteras interiores de la Unión Europea.

Las instalaciones de pago de peajes deberán disponer de un nivel de seguridad adecuado.

2. Las modalidades de recaudación no supondrán desventajas financieras ni de ningún otro tipo para los usuarios no habituales.

Cuando se exija el pago mediante un método que requiera el uso de equipos instalados a bordo del vehículo se deberá garantizar que todos los usuarios puedan adquirirlos sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable. Además estos equipos deberán cumplir con los requisitos del Real Decreto 94/2006, de 3 de febrero,

por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales.

Artículo 11 Documentación del tipo de vehículo

Si durante un control un conductor no pudiese facilitar los documentos del vehículo pesado necesarios que certifiquen la categoría EURO de emisiones ni el tipo de vehículo, se podrá aplicar el nivel máximo de peaje exigible.

Artículo 12 Supervisión del funcionamiento del sistema de peajes

El Ministerio de Fomento supervisará el funcionamiento del sistema de peajes en las carreteras afectadas por el presente real decreto para asegurar que sea transparente y no discriminatorio.

Artículo 13 Coordinación con otros Estados miembros

El Ministerio de Fomento podrá establecer los contactos técnicos oportunos con las autoridades competentes de otros Estados miembros cuando se prevea la aplicación de un sistema coordinado de peajes regulado por el presente real decreto en algún tramo o red de sus respectivas carreteras.

Se asegurará en todo caso el cumplimiento de los requisitos establecidos por este real decreto y se velará porque la Comisión Europea participe estrechamente tanto en el establecimiento como en el posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera Comunicaciones a la Comisión Europea

1. Sin perjuicio de la remisión de información o las notificaciones que deban hacerse a la Comisión Europea de conformidad con lo establecido en los artículos 7, 8 y 9 del presente real decreto, al menos seis meses antes de la entrada en vigor de un nuevo peaje en régimen de concesión, el Ministerio de Fomento enviará a la Comisión Europea:

1.º Los contratos de concesión o sus modificaciones sustanciales, tal y como se encuentran definidas en el artículo 2.

2.º La hipótesis de base en la que el Ministerio de Fomento haya basado el anuncio del contrato de concesión, según lo indicado en el anexo VII B de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios. Dicha hipótesis deberá incluir una estimación de los costes

contemplados en el contrato concesional que se definen en el artículo 4, así como las previsiones de tráfico, desglosadas por tipos de vehículos, la estructura tarifaria prevista y extensión geográfica de la red afectada.

2. Antes del 16 de octubre de 2014, y posteriormente cada cuatro años, en caso de haber implantado cualquier peaje en régimen de concesión, el Ministerio de Fomento remitirá un informe a la Comisión Europea.

Dicho informe excluirá los regímenes de peaje que ya estuvieran establecidos con anterioridad al 10 de junio de 2008, en la medida en que éstos sigan en vigor y siempre que no se modifiquen sustancialmente.

Este informe contendrá el siguiente contenido:

- a)** La modulación de los peajes según el tipo de vehículo pesado y el período de tiempo.
- b)** El peaje medio ponderado y los ingresos totales que se perciban en concepto de dicho peaje.

3. En aquellos sistemas de peaje en las carreteras o tramos de las mismas que no sean de titularidad estatal pero formen parte de la Red Transeuropea o tengan características de autopista de acuerdo con la definición del artículo 2, cuando así corresponda, la información habrá de ser facilitada por sus Administraciones titulares a la Administración General del Estado con objeto de que éste cumpla las obligaciones de comunicación e información a la Comisión Europea impuestas al Reino de España.

Disposición adicional segunda Adecuación normativa

El Ministro de Fomento adaptará el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, a lo establecido en el presente real decreto en un plazo no superior a 3 años desde su entrada en vigor, y en todo caso antes de la licitación de cualquier nuevo contrato de concesión de autopistas de peaje.

Disposición derogatoria única Derogación normativa

Queda derogado el Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera Título competencial

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.24.^a de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia sobre las obras públicas de interés general.

Disposición final segunda Incorporación de derecho de la Unión Europea

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Disposición final tercera Habilitación para el desarrollo normativo

Sin perjuicio de las previsiones específicas contenidas en el presente real decreto, se autoriza al Ministro de Fomento para que dicte las disposiciones que resulten necesarias para su aplicación.

En todo caso, el Ministerio de Fomento deberá aprobar las disposiciones que regulen el procedimiento interno para la elaboración y elevación de cuantas comunicaciones y notificaciones a la Comisión Europea se encuentran establecidas en el mismo.

Disposición final cuarta Entrada en vigor

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I. Principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes asociados a los costes de la infraestructura

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados asociados a los costes de la infraestructura.

Sin perjuicio de la obligación de que estos peajes guarden relación con los costes, la Administración podrá decidir, de conformidad con el artículo 5, no recuperar la totalidad de los costes de la infraestructura mediante los ingresos en concepto de peaje, o según establece el artículo 8, no ajustar al promedio el importe de determinados peajes.

La aplicación de estos principios deberá ser coherente con la legislación vigente, en particular con el requisito de que los contratos de concesión se adjudiquen de conformidad con el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo

3/2011, de 14 de noviembre, y la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

Cuando la Administración entable negociaciones con una o más partes con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación, o bien para la conservación y explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación vigente o de un acuerdo celebrado según lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, el cumplimiento de estos principios se evaluará en función del resultado de dichas negociaciones.

1. Coste de infraestructura

1.1 Costes de inversión.

Los costes de inversión incluirán los costes de construcción y desarrollo de la infraestructura, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. Estos costes de desarrollo incluirán los costes de estudios técnicos y económicos, de proyectos, de expropiaciones e indemnizaciones y reposición de servicios y servidumbres, de construcción de las obras e instalaciones, de dirección y administración de obra, costes de financiación durante el periodo de construcción y, en general, de todos los bienes, cualquiera que fuere su naturaleza que sea necesario construir o adquirir por estar directamente relacionados con la autopista y que contribuyan a que ésta preste servicio.

La recuperación de los costes de construcción estará en función bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro periodo de amortización, no inferior a 20 años, que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante el contrato de concesión. La duración del periodo de la concesión podrá ser un factor clave en las negociaciones para la adjudicación de este tipo de contratos, sobre todo si la Administración desea fijar, dentro del contrato, un nivel máximo para el peaje medio ponderado por costes de la infraestructura aplicable.

Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá:

- 1.º** Distribuirse uniformemente a lo largo del periodo de amortización o bien de forma no lineal según se establece en el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, modificado por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, por el que se aprueban

las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas, y la normativa aplicable a las autopistas en régimen de concesión.

2.º Establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización.

Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables.

Podrá suponerse que las inversiones se financiarán mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos durante el período correspondiente.

Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetro recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados, como los que se recogen en el punto 3.

La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital y/o de margen de beneficios deberá ser razonable, en función de las condiciones de mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos, como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

1.2 Costes anuales de conservación y mantenimiento.

Estos costes incluirán tanto los costes anuales de conservación y mantenimiento, como los costes derivados de la reparación o sustitución de elementos, refuerzo y rehabilitación del firme o cualquier otro necesario con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo.

Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 3.

2. Costes de explotación, gestión y peaje

Este tipo de costes incluirá todos los costes en que incurra el concesionario de la infraestructura que no estén cubiertos por el apartado 1 del presente real decreto y se refieran a la puesta en

marcha, a la explotación y gestión de la infraestructura y al sistema de peaje. En particular, incluirá:

- 1.º Los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago.
- 2.º Los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes.
- 3.º Las tasas y cargas administrativas relativas a los contratos de concesión.
- 4.º Los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

Los costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital y/o de margen de beneficios que debe ser acorde con el grado de riesgo transferido.

Dichos costes se distribuirán de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje.

3. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos pesados, factores de equivalencia y mecanismo de corrección

El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetro recorridos por vehículos pesados, ajustados, si así se desea, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y conservación de las infraestructuras debidos a su uso por parte de vehículos pesados. Los factores de equivalencia se basarán en criterios objetivamente justificables y se harán públicos.

En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos.

Clase de vehículo (1)	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales (2)	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 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

ANEXO II. Clasificación de vehículos según 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 nitrógeno (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 nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh
Vehículo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 (3)
Vehículo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

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

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes (4) .

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh	Humos m-1
Vehículo EURO III	2,1	0,66	5	0,10 (5)	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

ANEXO III. Clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento

Los vehículos se clasifican en los tipos 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de las carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje. A continuación se define la categoría a la que pertenece cada tipo de vehículo pesado.

Todos los vehículos a motor y conjuntos de vehículos de masa máxima autorizada inferior a 7,5 toneladas pertenecen a la clase 0.

Vehículos a motor				
Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente (6)		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clases de daños
Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
Dos ejes				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tres ejes				
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	
Cuatro ejes				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			
Conjunto de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)				
Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2+1 ejes				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	

Conjunto de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)				
Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2+2 ejes				
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 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3+2 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3+3 ejes				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	

(1) Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo III.

(2) Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5; 6,5; 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

(3) En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85 kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

(4) Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

(5) 0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a $0,7 \text{ dm}^3$ y cuyo origen normal sea superior a 3.000 min^{-1} .

(6) Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE, del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2002/7/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).