

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

4829 *Reial decret 286/2014, de 25 d'abril, pel qual s'estableixen els criteris per a la determinació dels peatges a aplicar a determinats vehicles de transport de mercaderies en autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

L'eliminació de les distorsions de la competència entre les empreses de transport dels estats membres, el bon funcionament del mercat interior i l'augment de la competitivitat són objectius perseguits pel Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea que han motivat la creació de mecanismes equitatius d'imputació dels costos d'utilització de les infraestructures.

La Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 1999, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures, va permetre als estats membres percebre taxes basades en la durada de l'ús de la infraestructura, per a les quals es va fixar un nivell màxim, i va autoritzar també el cobrament de peatges basats en la distància recorreguda per recuperar els costos de construcció, manteniment i funcionament de la infraestructura.

La regulació esmentada va ser modificada per la Directiva 2006/38/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de maig de 2006, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures, mitjançant la qual es van establir les regles per calcular els costos imputables per l'ús dels vehicles més nets i mecanismes per afavorir la selecció de rutes menys congestionades, així com per optimitzar la càrrega dels vehicles pesants fent un ús més eficaç de les infraestructures.

Per fomentar, a més, el transport sostenible, es va preveure una tarifació més equitativa per la utilització de les infraestructures de carreteres, basada en la capacitat d'aplicació del principi «qui contamina, paga», que estableix modulacions dels peatges per tal de considerar el rendiment mediambiental dels vehicles pesants.

Les tarifes dels peatges es podien modular en funció de les normes d'emissió dels vehicles o dels nivells de congestió, sempre que aquesta modulació no tingués com a finalitat incrementar els ingressos recaptats.

La transposició a l'ordenament jurídic intern de la Directiva 2006/38/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de maig de 2006, en l'àmbit de les competències estatals, va tenir lloc mitjançant l'aprovació del Reial decret 713/2009, de 24 d'abril, pel qual s'estableixen els criteris per a la determinació dels peatges que s'han d'aplicar a determinats vehicles de transport de mercaderies a les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat incloses a la Xarxa Transeuropea de Carreteres.

Després de l'aprovació de la Directiva 2011/76/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre de 2011, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures, es va permetre la possibilitat d'establir peatges als vehicles pesants de transport de mercaderies associats als costos de la infraestructura i/o als costos externs. També es van introduir canvis en l'àmbit d'aplicació i en els criteris per calcular els peatges esmentats, inclosos els que corresponen a autopistes de peatge en règim de concessió.

Per la seva banda, la legislació estatal espanyola vigent no preveu cap altre tipus de peatge o taxa per ús a la Xarxa de Carreteres de l'Estat diferent del peatge establert mitjançant contracte concessional i associat als costos de la infraestructura.

En conseqüència, i tenint en consideració el context socioeconòmic actual, aquest Reial decret només transposa el contingut de la Directiva 2011/76/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre de 2011, adequant els criteris per a la determinació de peatges en règim de concessió al que disposen les noves directrius comunitàries i deroga el Reial decret 713/2009, de 24 d'abril, per motius de simplicitat normativa, amb l'objectiu que el marc regulador sigui poc dispers i resulti clar.

L'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret s'adapta al que estableix la Directiva 2011/76/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre de 2011, i es refereix als peatges que s'apliquin als vehicles amb una massa màxima autoritzada superior a 3,5 tones destinats al transport de mercaderies per carretera en els seus recorreguts per les autopistes de peatge de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Es defineixen la metodologia per calcular aquests peatges i els criteris per aplicar-la, i s'imposen, a més, nous requisits per a descomptes, reduccions i modulacions. Així mateix, s'estableixen les situacions en què es poden introduir recàrrecs i les característiques que aquests han de complir.

D'altra banda, es regulen les comunicacions que s'han d'efectuar a la Comissió Europea quan s'implanti un nou règim de peatges o se'n modifiqui un d'existent, així com la coordinació amb altres estats membres quan es prevegi l'aplicació d'un sistema coordinat de peatges.

Finalment, el Reial decret inclou tres annexos. El primer concreta els principis fonamentals per a la imputació de costos i el càlcul de peatges. El segon classifica els vehicles segons els límits d'emissió i el tercer els classifica en funció dels danys que causen al paviment.

Durant la tramitació d'aquest Reial decret s'ha fet el tràmit d'audiència previst a l'article 24.1.c) de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, a les associacions i entitats més representatives dels sectors afectats, i s'ha sol·licitat informe al Comitè Nacional del Transport per Carretera i el Consell Nacional de Transports Terrestres.

Així mateix, atès que el contingut del Reial decret pot afectar l'àmbit de competències d'altres departaments ministerials, s'ha sol·licitat informe a les secretaries generals tècniques dels ministeris d'Hisenda i Administracions Públiques, Economia i Competitivitat, Indústria, Energia i Turisme, Interior i Agricultura, Alimentació i Medi Ambient.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència atribuïda a l'Estat per l'article 149.1.24a de la Constitució espanyola.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 25 d'abril de 2014,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té per objecte establir els criteris i la metodologia de càlcul que s'han d'utilitzar per a la determinació de peatges que s'apliquin als vehicles pesants en els recorreguts que facin per les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

2. No es pot exigir a cap categoria de vehicles pesants el pagament simultani de peatges i qualsevol altre tipus de taxes per la utilització del mateix tram de carretera.

Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) «Xarxa Transeuropea de Carreteres»: la xarxa de carreteres definida a l'annex I, secció 2, de la Decisió núm. 1692/96/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 de

juliol de 1996, sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transports i il·lustrada mitjançant mapes. Els mapes es refereixen a les seccions corresponents esmentades a la part dispositiva o a l'annex II de la Decisió esmentada.

b) «Autopista»: la carretera que defineix com a tal la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de carreteres, en el seu article 2.3.

c) «Autopista en règim de concessió»: l'autopista que regula la Llei 8/1972, de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació de les autopistes en règim de concessió.

d) «Costos de construcció»: els costos relatius a la construcció, inclosos si s'escau els costos de finançament del període esmentat, de:

1r Noves infraestructures o millores d'infraestructures, incloses les reparacions estructurals significatives.

2n Infraestructures o millores d'infraestructures, incloses les reparacions estructurals significatives, que s'hagin acabat no més de 30 anys abans de:

a) El 10 de juny de 2008, si els sistemes de peatge estaven ja en funcionament en la data esmentada, o bé,

b) La data d'establiment de qualsevol nou sistema de peatge que s'hagi instaurat després del 10 de juny de 2008.

També es poden considerar costos de construcció els corresponents a infraestructures o millores d'infraestructures que s'hagin acabat abans d'aquestes dates quan s'hagi implantat un sistema de peatge que estableixi la recuperació dels costos esmentats mitjançant un contracte concessional, o mitjançant altres actes jurídics d'efecte equivalent, que entrin en vigor abans del 10 de juny de 2008, o l'Estat pot demostrar que la conveniència de construir la infraestructura en qüestió depenia del fet que aquesta tingués una vida útil predeterminada superior a 30 anys.

En qualsevol circumstància, la proporció dels costos de construcció que s'ha de tenir en compte no pot ser superior a la proporció del període de vida útil predeterminada dels components de la infraestructura que quedi per transcórrer el 10 de juny de 2008, o en la data en què s'instaurin els nous sistemes de peatge, si aquesta última és posterior.

Els costos d'infraestructures o de millores d'infraestructures poden incloure les despeses específiques d'actuacions destinades a reduir la contaminació acústica o a millorar la seguretat viària, així com les inversions fetes pel concessionari que corresponguin a actuacions mediambientals objectives, com ara la protecció contra la contaminació del sòl.

e) «Costos de finançament»: els corresponents als interessos de préstecs, considerant qualsevol tipus de finançament que permeti la legislació vigent, així com la rendibilitat dels recursos propis de qualsevol tipus aportats pels accionistes.

f) «Reparacions estructurals significatives»: totes les reparacions o reformes estructurals en general, excepte les que, en el moment de què es tracti, hagin deixat de beneficiar els usuaris de la carretera, com per exemple quan l'obra de reparació hagi estat substituïda per una altra nova obra de construcció.

g) «Pecatge»: és l'import que paga l'usuari d'un vehicle pesant per recórrer una distància determinada en les infraestructures a què es refereix l'article 3 i es cobra en virtut d'un contracte concessional establert d'acord amb la legislació vigent. Aquest import es basa en la distància recorreguda i en el tipus de vehicle.

h) «Pecatge mitjà ponderat»: ingressos totals recaptats mitjançant la percepció del peatge durant un període determinat, dividits pel nombre de vehicles-quilòmetre recorreguts en els trams d'autopista en règim de concessió subjectes a l'abonament del peatge esmentat durant aquest període.

i) «Vehicle pesant»: vehicle de motor, o conjunt de vehicles, destinats o utilitzats exclusivament per al transport de mercaderies per carretera i amb una massa màxima autoritzada superior a 3,5 tones.

j) «Vehicle de la categoria «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»: són els tipus de vehicles definits d'acord amb els límits d'emissió establerts a l'annex II d'aquest Reial decret.

k) «Tipus de vehicle»: és la categoria en la qual s'inclou un vehicle segons el nombre d'eixos, les dimensions o el pes, o altres elements de classificació de vehicles en relació amb el dany que causen a les carreteres (com el sistema de classificació per danys a les carreteres que figura a l'annex III d'aquest Reial decret), sempre que el sistema de classificació utilitzat es basi en característiques del vehicle que constin en la documentació del vehicle utilitzada en tots els estats membres o bé siguin clarament visibles.

l) «Contracte de concessió»: el contracte de concessió d'obres públiques l'objecte del qual es correspon amb el que estableix l'article 7 del text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, i que en el cas d'autopistes de peatge es regeix a més per la Llei 8/1972, de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.

m) «Tarifa»: preu unitari del servei prestat pel concessionari.

n) «Modificació substancial»: la modificació contractual que, sense que estigui prevista a la documentació que regeix la licitació, es troba entre els casos establerts per l'article 107.3 del text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, i que en conseqüència exigeix la resolució del contracte en vigor i la subscripció d'un nou contracte sota les condicions pertinents.

ñ) «Usuaris»: són els que fan, utilitzant qualsevol tipus de vehicle pesant, un recorregut pels trams de carretera a què es refereix l'article 3.

Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reial decret es refereix als peatges que s'han d'aplicar a vehicles pesants en els seus recorreguts per les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

2. En tot cas, qualsevol peatge evita el tracte discriminatori al trànsit internacional i les distorsions de la competència entre operadors.

CAPÍTOL II

Càlcul de peatges

Article 4. Import dels peatges.

1. L'import dels peatges s'ha de basar en el principi de recuperació dels costos de la infraestructura. En particular, l'import dels peatges mitjans ponderats està en relació amb els costos de construcció, desenvolupament, conservació, manteniment i explotació de la xarxa d'infraestructura de què es tracti. Aquest import pot incloure un component de rendiment del capital i/o un marge de benefici basat en les condicions de mercat.

2. Els principis fonamentals per al càlcul dels peatges mitjans ponderats associats als costos de la infraestructura s'han d'adequar al que estableix l'annex I d'aquest Reial decret.

Article 5. Mètode de càlcul.

1. La metodologia de càlcul del peatge té en consideració el següent:

a) Els costos tinguts en compte corresponen a la xarxa o a la part de la xarxa en què es percebi el peatge i als vehicles subjectes al seu pagament. Excepcionalment, i si s'ha justificat adequadament, l'Administració pot optar per recuperar únicament un percentatge d'aquests costos mitjançant ingressos procedents de peatges.

b) El nivell màxim del peatge ha de ser equivalent o inferior a l'import que s'obtingui utilitzant un mètode basat en els principis fonamentals de càlcul que estableix l'annex I

d'aquest Reial decret. L'avaluació de l'equivalència esmentada es basa en un període de referència d'un any de durada.

Els règims de peatge que ja estiguin en vigor el 10 de juny de 2008 o per als quals s'hagin rebut ofertes en els procediments de licitació abans d'aquesta data no estan subjectes a les obligacions que preveu aquest apartat, sempre que segueixin vigents i no siguin objecte de modificacions substancials.

2. Per a la determinació de peatges que es basin en previsions de demanda de trànsit es preveu l'oportunitat d'introduir un mecanisme de correcció mitjançant el qual s'ajustin periòdicament els peatges, amb la finalitat d'adaptar qualsevol excés o defecte en la recuperació de costos que es degui a desviacions significatives de previsió. En tot cas, el mecanisme esmentat és compatible amb la transferència de risc al concessionari i es determina en els plecs de clàusules administratives particulars del contracte concessional d'acord amb el que estableixen aquest Reial decret i la resta de normativa aplicable.

CAPÍTOL III

Condicions d'aplicació

Article 6. *Aplicació no discriminatòria.*

Els peatges s'han d'aplicar sense discriminació directa o indirecta per raó de la nacionalitat del transportista, país o lloc d'establiment del transportista, matriculació del vehicle o origen o destí del transport.

Article 7. *Descomptes, reduccions i exempcions.*

1. Els nous descomptes o reduccions de peatges que s'apliquin als usuaris només es poden establir sempre que:

a) L'estructura tarifària resultant sigui proporcionada, es faci pública, pugui ser consultada per tots els usuaris en termes d'igualtat i no suposi costos addicionals per a altres usuaris en forma de peatges més elevats.

b) Aquests descomptes o aquestes reduccions generin estalvis efectius en despeses administratives.

c) No superin el 13% del peatge abonat pels vehicles pesants equivalents sense dret al descompte o a la reducció.

Per tal que la Comissió Europea pugui constatar el compliment d'aquestes condicions, el Ministeri de Foment ha de remetre la informació necessària relativa als nous descomptes o reduccions de peatge, independentment de la data d'adjudicació del contracte de concessió corresponent.

2. No tenen consideració de descomptes o reduccions de peatge les modulacions que estableix l'article 8.

3. No es concedeixen exempcions en el pagament del peatge excepte en els casos enumerats a la clàusula 44 del plec de clàusules generals per a la construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, aprovat pel Decret 215/1973, de 25 de gener.

Article 8. *Modulacions.*

1. Els peatges aplicats a vehicles pesants s'han de modular en funció de la categoria EURO d'emissió del vehicle, de manera que cap peatge cobrat sigui superior en més d'un 100% al que s'apliqui als vehicles equivalents que compleixin les normes d'emissions més estrictes.

Es poden establir excepcions en la modulació dels peatges quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

- a) S'afecti seriosament la coherència amb altres règims de peatge.
- b) No sigui viable en la pràctica introduir la diferenciació esmentada en el sistema de peatge de què es tracti.
- c) Això doni lloc a una desviació dels vehicles més contaminants, amb una repercussió negativa en la seguretat viària i la salut pública.

En cas que es prevegi aquesta excepció, el Ministeri de Foment ho ha de justificar adequadament i ho ha de comunicar a la Comissió Europea.

2. Els peatges també es poden modular per tal de reduir la congestió o el deteriorament de les infraestructures, optimitzar-ne l'ús o millorar la seguretat viària, amb la comunicació prèvia a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si s'escau, a l'autoritat autonòmica responsable de la gestió i regulació del trànsit, en l'àmbit de les seves competències, sempre que:

- a) La modulació sigui transparent, es faci pública i pugui ser consultada per tots els usuaris en termes d'igualtat.
- b) La modulació s'apliqui d'acord amb l'hora del dia, el tipus de dia o l'estació.
- c) Cap peatge superi en més d'un 175% el nivell màxim del peatge mitjà ponderat que esmenta l'article 4.
- d) Els períodes de més demanda de trànsit durant els quals es cobrin els peatges més elevats per reduir la congestió no superin les cinc hores diàries.
- e) La modulació s'elabori i s'apliqui de manera transparent i no sigui causa d'alteració dels ingressos en un tram de carretera afectat per la congestió, de manera que s'ofereixi una reducció de peatges als vehicles que viatgin durant períodes de menys demanda de trànsit i es prevegi un augment de peatges en els períodes de més demanda en el mateix tram de carretera.

3. Les modulacions previstes als apartats anteriors no tenen la finalitat de generar ingressos addicionals. Qualsevol increment no previst dels ingressos que hagi estat ocasionat per aquestes modulacions s'ha de contrarestar mitjançant canvis en l'estructura de la modulació, que s'han d'introduir en un termini de dos anys a partir del final de l'exercici comptable en el qual s'hagin generat els beneficis addicionals.

4. Sense perjudici de les condicions establertes als apartats 2.b) i 3 d'aquest article, els peatges poden estar subjectes, en casos excepcionals i en particular per a projectes específics d'alt interès europeu indicats de manera explícita a l'annex III de la Decisió núm. 661/2010/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport, a altres formes de modulació per tal d'assegurar la viabilitat econòmica d'aquests projectes quan aquests entrin en competència directa amb altres modes de transport de mercaderies. L'estructura tarifària resultant ha de ser lineal i proporcionada i s'ha de fer pública a fi que la puguin consultar tots els usuaris en termes d'igualtat. A més, no ha de suposar costos addicionals a altres usuaris en forma de peatges més elevats.

5. Els règims de peatge adjudicats amb anterioritat al 16 d'octubre de 2013 o per als quals s'hagin rebut ofertes en els procediments de licitació abans d'aquesta data estan exempts del requisit establert a l'apartat 1 d'aquest article, excepte quan sigui necessària una nova licitació del contracte.

En aquests casos, si els peatges aplicats a vehicles pesants es troben modulats en funció de l'emissió de contaminants o de l'hora del dia, el tipus de dia o l'estació, només s'han d'adaptar al que estableix aquest article quan sigui necessària una nova licitació del contracte.

6. Quan es prevegi introduir qualsevol nova modulació de peatges o modificar-ne una d'existent, el Ministeri de Foment, abans de la seva aplicació, ha de remetre a la Comissió Europea la informació necessària sobre l'estructura de la modulació perquè aquesta comprovi el compliment de les condicions que estableix aquest article.

Article 9. *Recàrrecs.*

1. En casos excepcionals corresponents als trams d'autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat que discorri per zones de muntanya i pateixin greus problemes de congestió o l'ús dels quals per part de vehicles pesants provoqui danys importants al medi ambient, es pot afegir, amb la notificació prèvia a la Comissió Europea, un recàrrec al peatge sempre que:

a) Els ingressos generats pel recàrrec es destinin a finançar la construcció de projectes prioritaris d'interès europeu recollits a l'annex III de la Decisió núm. 661/2010/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport, que contribueixin de manera directa a alleujar la congestió o els danys mediambientals, que pertanyin al mateix corredor que el tram d'autopista on s'apliqui el recàrrec.

b) El recàrrec no superi el 15% del peatge mitjà ponderat calculat d'acord amb el que estableixen els articles 4 i 5.1, excepte quan els ingressos generats s'inverteixin en trams transfronterers de projectes prioritaris d'interès europeu relacionats amb l'autopista esmentada, cas en el qual el recàrrec no pot superar el 25%.

c) L'aplicació del recàrrec no suposi cap tracte discriminatori respecte d'altres usuaris de l'autopista.

d) El període d'aplicació del recàrrec estigui definit i delimitat per endavant i s'ajusti, pel que fa als ingressos previstos, als plans de finançament i a les anàlisis de costos i beneficis dels projectes cofinançats amb aquests ingressos.

L'aplicació d'aquesta disposició a nous projectes transfronterers està supeditada a l'acord amb els estats membres afectats.

Abans de la seva aplicació, el Ministeri de Foment ha de presentar a la Comissió Europea una descripció de la ubicació exacta del lloc on estigui previst el recàrrec, juntament amb la documentació que justifiqui la decisió de finançar la construcció dels projectes prioritaris que indica la lletra a) d'aquest apartat.

2. Si la Comissió considera que el recàrrec projectat no reuneix les condicions que estableix l'apartat 1 d'aquest article o que té conseqüències adverses importants per al desenvolupament econòmic de les regions perifèriques, pot rebutjar el projecte de recàrrec presentat per l'Estat membre esmentat, o sol·licitar-ne la modificació.

3. Així mateix, es pot aplicar un recàrrec als peatges en règim de concessió que s'hagin modulats de conformitat amb l'article 8.

Article 10. *Condicions de pagament.*

1. L'aplicació i recaptació del peatge, així com el control del seu pagament, s'ha de portar a terme de manera que s'obstaculitzi al mínim possible la fluïdesa del trànsit, i s'ha d'evitar l'establiment de controls o comprovacions obligatoris a les fronteres interiors de la Unió Europea.

Les instal·lacions de pagament de peatges han de disposar d'un nivell de seguretat adequat.

2. Les modalitats de recaptació no han de suposar desavantatges financers ni de cap altre tipus per als usuaris no habituals.

Quan s'exigeixi el pagament mitjançant un mètode que requereixi l'ús d'equips instal·lats a bord del vehicle s'ha de garantir que tots els usuaris els puguin adquirir sense excessives dificultats administratives i a un preu raonable. A més, aquests equips han de complir els requisits del Reial decret 94/2006, de 3 de febrer, pel qual es regula la interoperabilitat dels sistemes de telepeatge instal·lats en les carreteres estatals.

Article 11. *Documentació del tipus de vehicle.*

Si durant un control un conductor no pot facilitar els documents del vehicle pesant necessaris que certifiquin la categoria EURO d'emissions ni el tipus de vehicle, es pot aplicar el nivell màxim de peatge exigible.

Article 12. *Supervisió del funcionament del sistema de peatges.*

El Ministeri de Foment ha de supervisar el funcionament del sistema de peatges a les carreteres afectades per aquest Reial decret per assegurar que sigui transparent i no discriminatori.

Article 13. *Coordinació amb altres estats membres.*

El Ministeri de Foment pot establir els contactes tècnics oportuns amb les autoritats competents d'altres estats membres quan es prevegi l'aplicació d'un sistema coordinat de peatges regulat per aquest Reial decret en algun tram o xarxa de les seves carreteres respectives.

S'ha d'assegurar en tot cas el compliment dels requisits que estableix aquest Reial decret i s'ha de vetllar perquè la Comissió Europea participi estretament tant en l'establiment com en el posterior funcionament i la possible modificació d'aquest sistema.

Disposició addicional primera. *Comunicacions a la Comissió Europea.*

1. Sense perjudici de la remissió d'informació o les notificacions que s'hagin de fer a la Comissió Europea de conformitat amb el que estableixen els articles 7, 8 i 9 d'aquest Reial decret, almenys sis mesos abans de l'entrada en vigor d'un nou peatge en règim de concessió, el Ministeri de Foment ha d'enviar a la Comissió Europea:

1r Els contractes de concessió o les seves modificacions substancials, tal com defineix l'article 2.

2n La hipòtesi de base en què el Ministeri de Foment hagi basat l'anunci del contracte de concessió, segons el que indica l'annex VII B de la Directiva 2004/18/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 31 de març de 2004, sobre coordinació dels procediments d'adjudicació dels contractes públics d'obres, de subministrament i de serveis. Aquesta hipòtesi ha d'incloure una estimació dels costos previstos al contracte concessional que es defineixen a l'article 4, així com les previsions de trànsit, desglossades per tipus de vehicles, l'estructura tarifària prevista i l'extensió geogràfica de la xarxa afectada.

2. Abans del 16 d'octubre de 2014, i posteriorment cada quatre anys, en cas que s'hagi implantat qualsevol peatge en règim de concessió, el Ministeri de Foment ha de remetre un informe a la Comissió Europea.

Aquest informe ha d'excloure els règims de peatge que ja estiguin establerts amb anterioritat al 10 de juny de 2008, en la mesura que aquests es mantinguin en vigor i sempre que no es modifiquin substancialment.

Aquest informe ha de contenir el contingut següent:

a) La modulació dels peatges segons el tipus de vehicle pesant i el període de temps.

b) El peatge mitjà ponderat i els ingressos totals que es percebin en concepte d'aquest peatge.

3. En els sistemes de peatge a les carreteres o trams d'aquestes que no siguin de titularitat estatal però formin part de la Xarxa Transeuropea o tinguin característiques d'autopista d'acord amb la definició de l'article 2, quan així escaigui, la informació l'han de facilitar els seus administracions titulars a l'Administració General de l'Estat per tal que

aquesta compleixi les obligacions de comunicació i informació a la Comissió Europea imposades al Regne d'Espanya.

Disposició addicional segona. *Adequació normativa.*

El ministre de Foment ha d'adaptar el plec de clàusules generals per a la construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, aprovat per Decret 215/1973, de 25 de gener, al que estableix aquest Reial decret en un termini no superior a 3 anys des de la seva entrada en vigor, i en tot cas abans de la licitació de qualsevol nou contracte de concessió d'autopistes de peatge.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 713/2009, de 24 d'abril, pel qual s'estableixen els criteris per a la determinació dels peatges que s'han d'aplicar a determinats vehicles de transport de mercaderies a les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat incloses a la Xarxa Transeuropea de Carreteres.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.24a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència sobre les obres públiques d'interès general.

Disposició final segona. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2011/76/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures.

Disposició final tercera. *Habilitació per al desplegament normatiu.*

Sense perjudici de les previsions específiques que conté aquest Reial decret, s'autoritza el ministre de Foment perquè dicti les disposicions que siguin necessàries per a la seva aplicació.

En tot cas, el Ministeri de Foment ha d'aprovar les disposicions que regulin el procediment intern per a l'elaboració de totes les comunicacions i notificacions que s'hi estableixin i la seva elevació a la Comissió Europea.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 25 d'abril de 2014.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANNEX I

Principis fonamentals per a la imputació de costos i el càlcul de peatges associats als costos de la infraestructura

El present annex defineix els principis fonamentals per al càlcul dels peatges mitjans ponderats associats als costos de la infraestructura.

Sense perjudici de l'obligació que aquests peatges tinguin relació amb els costos, l'Administració pot decidir, de conformitat amb l'article 5, no recuperar la totalitat dels costos de la infraestructura mitjançant els ingressos en concepte de peatge o, segons el que estableix l'article 8, no ajustar a la mitjana l'import de determinats peatges.

L'aplicació d'aquests principis ha de ser coherent amb la legislació vigent, en particular amb el requisit que els contractes de concessió s'adjudiquin de conformitat amb el text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, i la Llei 8/1972, de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.

Quan l'Administració entauli negociacions amb una o més parts amb vista a la subscripció d'un contracte de concessió per a la construcció, conservació i explotació o bé per a la conservació i explotació d'una part de la seva infraestructura, o quan, amb aquesta finalitat, assumeixi un compromís similar sobre la base de la legislació vigent o d'un acord subscrit segons el que estableix el text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, el compliment d'aquests principis s'ha d'avaluar en funció del resultat de les negociacions esmentades.

1. Cost d'infraestructura

1.1 Costos d'inversió.

Els costos d'inversió han d'incloure els costos de construcció i desenvolupament de la infraestructura, incrementats, si s'escau, amb un component de rendiment de la inversió de capital o de marge de beneficis. Aquests costos de desenvolupament han d'incloure els costos d'estudis tècnics i econòmics, de projectes, d'expropiacions i indemnitzacions i reposició de serveis i servituds, de construcció de les obres i instal·lacions, de direcció i administració d'obra, costos de finançament durant el període de construcció i, en general, de tots els béns, independentment de quina sigui la seva naturalesa, que s'hagin de construir o adquirir perquè estan directament relacionats amb l'autopista i contribueixen a la prestació del servei per part d'aquesta.

La recuperació dels costos de construcció ha d'estar en funció o bé de la vida útil predeterminada de la infraestructura o bé d'un altre període d'amortització, no inferior a 20 anys, que es pugui considerar adequat amb motiu del finançament mitjançant el contracte de concessió. La durada del període de la concessió pot ser un factor clau en les negociacions per a l'adjudicació d'aquest tipus de contractes, sobretot si l'Administració vol fixar, dins del contracte, un nivell màxim per al peatge mitjà ponderat per costos de la infraestructura aplicable.

Sense perjudici del càlcul dels costos d'inversió, la recuperació dels costos es pot:

1r Distribuir uniformement al llarg del període d'amortització o de manera no lineal segons el que estableixen el Reial decret 1514/2007, de 16 de novembre, pel qual s'aprova el Pla general de comptabilitat, modificat pel Reial decret 1159/2010, de 17 de setembre, pel qual s'aproven les normes per a la formulació de comptes anuals consolidats, i la normativa aplicable a les autopistes en règim de concessió.

2n Establir la indexació dels peatges al llarg del període d'amortització.

Tots els costos històrics estan basats en els imports abonats. Els costos encara pendents estan basats en previsions raonables.

Es pot suposar que les inversions es financin mitjançant emprèstits. El tipus d'interès que s'ha d'aplicar als costos històrics és el que s'hagi aplicat als emprèstits durant el període corresponent.

Els costos s'han d'assignar als vehicles pesants de manera objectiva i transparent, tenint en compte la proporció de trànsit de vehicles pesants que ha de suportar la xarxa i els costos associats. A aquest efecte, els vehicles-quilòmetre recorreguts pels vehicles pesants es poden ajustar mitjançant «factors d'equivalència» objectivament justificats, com els que es recullen en el punt 3.

La quantitat prevista en concepte de rendiment estimat del capital i/o de marge de beneficis ha de ser raonable, en funció de les condicions del mercat, i pot ser modificada per tal de concedir incentius en relació amb els requisits en matèria de qualitat dels serveis prestats. El rendiment del capital es pot avaluar utilitzant indicadors econòmics, com la taxa interna de retorn de la inversió o el cost mitjà ponderat del capital.

1.2 Costos anuals de conservació i manteniment.

Aquests costos han d'incloure tant els costos anuals de conservació i manteniment com els costos derivats de la reparació o substitució d'elements, reforç i rehabilitació del ferm o qualsevol altre que sigui necessari per tal de garantir el manteniment del nivell de funcionalitat operativa de la xarxa al llarg del temps.

Els costos s'han de distribuir entre els vehicles pesants i la resta dels vehicles en funció dels percentatges reals i previstos de vehicles-quilòmetre recorreguts, i es poden ajustar mitjançant factors d'equivalència objectivament justificats com els que recull el punt 3.

2. *Costos d'explotació, gestió i peatge*

Aquest tipus de costos ha d'incloure tots els costos en què incorri el concessionari de la infraestructura que no estiguin coberts per l'apartat 1 d'aquest Reial decret i es refereixin a la posada en marxa, a l'explotació i gestió de la infraestructura i al sistema de peatge. En particular, ha d'incloure:

1r Els costos de construcció, instal·lació i manteniment de les cabines de pagament del peatge i altres sistemes de pagament.

2n Els costos diaris derivats de l'explotació, administració i aplicació dels sistemes de cobrament de peatges.

3r Les taxes i càrregues administratives relatives als contractes de concessió.

4t Els costos de gestió, administratius i de serveis relatius a l'explotació de la infraestructura.

Els costos poden incloure un component de rendiment del capital i/o de marge de beneficis que ha d'estar d'acord amb el grau de risc transferit.

Els costos esmentats s'han de distribuir de manera equitativa i transparent entre totes les classes de vehicles subjectes al sistema de peatge.

3. *Percentatge de trànsit corresponent als vehicles pesants, factors d'equivalència i mecanisme de correcció*

El càlcul dels peatges s'ha d'efectuar sobre la base dels percentatges reals i previstos de vehicles-quilòmetre recorreguts per vehicles pesants, ajustats, si així es vol, mitjançant factors d'equivalència, per tenir en compte degudament els costos més elevats de construcció i conservació de les infraestructures deguts al seu ús per part de vehicles pesants. Els factors d'equivalència s'han de basar en criteris objectivament justificables i s'han de fer públics.

En el quadre següent figura un conjunt de factors d'equivalència indicatius.

Classe de vehicle ⁽¹⁾	Factors d'equivalència		
	Reparacions estructurals ⁽²⁾	Inversions	Manteniment anual
Compresos entre 3,5 t i 7,5 t, classe 0	1	1	1
> 7,5 t, classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, classe III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Per a la determinació de la classe de vehicle, vegeu l'annex III.

⁽²⁾ Les classes de vehicles corresponen a càrregues per eix de 5,5; 6,5; 7,5 i 8,5 tones, respectivament.

ANNEX II

Classificació de vehicles segons límits d'emissió

1. Vehicle «EURO 0»

Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vehicles «EURO I»/«EURO II»

	Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NOx) g/kWh	Massa de partícules (MP) g/kWh
Vehicle EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vehicle EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ En el cas dels motors de potència inferior o igual a 85 kW s'ha d'aplicar un coeficient d'1,7 al valor límit de les emissions de partícules.

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

Les masses específiques de monòxid de carboni, hidrocarburs totals, òxids de nitrogen i partícules, determinades mitjançant l'assaig ESC, i l'opacitat dels fums, determinada mitjançant l'assaig ERL, no han de superar els valors següents.⁽¹⁾

	Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NOx) g/kWh	Massa de partícules (MP) g/kWh	Fums m-1
Vehicle EURO III	2,1	0,66	5	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vehicle EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehicle EURO V	1,5	0,46	2	0,02	0,5
Vehicle VEM	1,5	0,25	2	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cicle d'assaig es compon d'una seqüència de punts d'assaig en què cada punt es defineix per una velocitat i un parell que el motor ha de respectar en modes estabilitzats (assaig ESC) o en condicions de funcionament transitòries (assajos ETC i ELR).

⁽²⁾ 0,13 per als motors amb una cilindrada unitària que sigui inferior a 0,7 dm³ i l'origen normal dels quals sigui superior a 3.000 min⁻¹.

ANNEX III

Classificació de vehicles en funció dels danys que causen al paviment

Els vehicles es classifiquen en els tipus 0, I, II i III en funció dels danys que causen al paviment, per ordre creixent (la classe III és la que més danya les infraestructures de les carreteres). Els danys augmenten exponencialment amb l'augment de la càrrega per eix. A continuació es defineix la categoria a la qual pertany cada tipus de vehicle pesant.

Tots els vehicles de motor i conjunts de vehicles de massa màxima autoritzada inferior a 7,5 tones pertanyen a la classe 0.

Vehicles de motor

Eixos motors amb suspensió pneumàtica o suspensió reconeguda com a equivalent ⁽¹⁾		Altres sistemes de suspensió dels eixos motors		Classe de danys
Nombre d'eixos i massa màxima autoritzada (en tones)		Nombre d'eixos i massa màxima autoritzada (en tones)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
Dos eixos				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tres eixos				
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	
Quatre eixos				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Suspensió reconeguda com a equivalent d'acord amb la definició de l'annex II de la Directiva 96/53/CE del Consell, de 25 de juliol de 1996, per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen en la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i els pesos màxims autoritzats en el trànsit internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en últim lloc per la Directiva 2002/7/CE del Parlament Europeu i del Consell (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).

Conjunt de vehicles (vehicles articulats i trens de carretera)

Eixos motors amb suspensió pneumàtica o suspensió reconeguda com a equivalent		Altres sistemes de suspensió dels eixos motors		Classe de danys
Nombre d'eixos i massa màxima autoritzada (en tones)		Nombre d'eixos i massa màxima autoritzada (en tones)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2+1 eixos				
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 eixos				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
2+3 eixos				II
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
		40	44	
3+2 eixos				II
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
		40	44	
40	44			
3+3 eixos				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44	