



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, sobre el procedimiento de
revisión de tarifas de autopistas de peaje.

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
«BOE» núm. 44, de 20 de febrero de 1990
Referencia: BOE-A-1990-4366

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	2
<i>Artículos</i>	2
Artículo único.	2
<i>Disposiciones transitorias</i>	3
Disposición transitoria primera.	3
Disposición transitoria segunda.	4
<i>Disposiciones adicionales</i>	4
Disposición adicional primera.	4
Disposición adicional segunda.	4
<i>Disposiciones derogatorias</i>	4
Disposición derogatoria.	4
<i>Disposiciones finales</i>	5
Disposición final.	5

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

La experiencia obtenida desde el inicio del sistema de concesión de autopistas de peaje aconseja la modificación de algunas de sus normas reguladoras para adaptarlas a nuevas concesiones de autopistas, al mismo tiempo que para permitir el acogimiento a las nuevas normas de las concesionarias que lo estimen oportuno y, en fin, modificar, a petición de éstas, determinados aspectos de su normativa,

Por lo que al procedimiento de revisión de tarifas se refiere, parece conveniente la variación del sistema vigente, contenido en la cláusula cuarenta y cinco del pliego de cláusulas generales, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, modificado en este extremo por el Real Decreto 1876/1981, de 20 de agosto. Básicamente, se trata de conseguir una mayor sencillez y automatismo en el cálculo de las tarifas revisadas, basado en una referencia directa al Índice de Precios de Consumo, lo que al mismo tiempo proporciona la certeza de que el peaje de las autopistas no evolucionará por encima del citado Índice, dado que se establece un coeficiente multiplicador del 95 por 100 del incremento del mismo.

Por su parte, la heterogeneidad y excesivo número de grupos tarifados existentes en algunas concesiones otorgadas aconsejan su homogeneización y reducción al número de tres. Por ello, se faculta al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo a iniciar un proceso de reestructuración de las diferentes categorías de vehículos, tendente a eliminar la disfunción que se produce en la actualidad, consistente en que un determinado vehículo pueda ser objeto de clasificación diferente, incluso dentro de un mismo itinerario, al pasar de una concesión a otra.

Por otra parte, y teniendo, también, en cuenta la relación existente entre tarifas, ingresos y excedentes, con objeto de lograr la más pronta amortización de la deuda del sector, tanto en evitación de riesgos futuros como para tratar de minimizar el coste del seguro de cambio a cargo del Estado, se contempla que las concesionarias de autopistas nacionales de peaje ya otorgadas que deseen acogerse al nuevo sistema de revisión deberán tener concertado con la Delegación del Gobierno un plan de amortización de su deuda exterior en función de los excedentes previstos que suponga un acortamiento de las previsiones que a tal efecto se contienen en sus planes económico-financieros vigentes.

Por último, se aprovecha la oportunidad para resolver un problema que afecta a una sociedad perteneciente al sector público, corrigiendo la irregularidad que supone el hecho de que, sin razones objetivas, se vea sometida al pago de unos cánones por otorgamiento de aval del Estado y seguro de cambio superiores a los del resto del sector.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de febrero de 1990,

DISPONGO:

Artículo único.

La cláusula cuarenta y cinco del 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, modificada posteriormente por el Real Decreto 1876/1981, de 20 de agosto, queda redactada en los siguientes términos:

Cláusula cuarenta y cinco.–Revisión de tarifas y peajes.

El alcance y forma de las revisiones será el siguiente:

a) Las revisiones se realizarán anualmente, y tendrán como fundamento exclusivo la modificación de los precios que produzca variación del Índice de Precios de Consumo –

grupo general para el conjunto nacional- (en adelante IPC). A estos efectos operará la siguiente expresión:

$$K_t = K_{t-1} \cdot C$$

El coeficiente K_t se aplicará a las tarifas base de cada concesión (T_0), obteniéndose así las tarifas revisadas para el momento t (T_t):

$$T_t = K_t \cdot T_0$$

Los símbolos empleados representan lo siguiente:

K_{t-1} Corresponde al valor del coeficiente K_1 , obtenido en la revisión inmediatamente anterior a aquella de que se trate:

$$C = 1 + 0,95 \Delta \text{IPC}$$

donde ΔIPC significa el valor, con el signo que corresponda, de la variación, expresada en tanto por uno, experimentada por el citado Índice desde el utilizado en la revisión inmediatamente anterior y el último publicado o certificado por el Instituto Nacional de Estadística.

b) El procedimiento de revisión de tarifas y peajes se ajustará a los siguientes trámites:

Con fundamento en la variación a que se hace referencia en el apartado anterior, el concesionario solicitará del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo la oportuna revisión de sus tarifas, y presentará simultáneamente con tal petición la propuesta de los peajes correspondientes.

Solicitada la revisión al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, que efectuará su comprobación, este órgano la elevará al Ministro del Departamento para su resolución, que deberá producirse dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la solicitud, mediante orden ministerial.

Las tarifas revisadas podrán aplicarse por el concesionario en el curso del mes de marzo de cada año.

c) Inicialmente, las tarifas de cada concesión serán revisadas con un mes de antelación a la fecha de puesta en servicio del primer tramo de la autopista que se abra al uso pública, si el concesionario así lo solicitare en petición fundada, presentada a la Administración como mínimo sesenta días antes de tal fecha.

Dicha primera revisión se calculará como establece el anterior apartado a), entendiéndose como valor del IPC utilizado en la revisión inmediatamente anterior, el correspondiente a la fecha de adjudicación de la concesión y como valor de K_{t-1} , la unidad.

Las sucesivas revisiones se llevarán a cabo mediante el procedimiento general establecido en los apartados anteriores.

d) Las longitudes de los tramos de recorrido a los que han de aplicarse las tarifas revisadas deberán ser aprobadas previamente por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, así como las modificaciones que tales longitudes puedan experimentar posteriormente.

Disposición transitoria primera.

Las Sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje existentes que deseen acogerse al procedimiento de revisión establecido en el artículo único deberán formular la oportuna solicitud a la Delegación del Gobierno, dentro del plazo de un mes a contar desde la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto.

El presente Real Decreto se aplicará a aquellas concesionarias de autopistas nacionales de peaje que lo soliciten y que, en el caso de tener deuda externa sujeta a seguro de cambio, tengan concertado con la Delegación del Gobierno un plan de amortización de la misma en función de los excedentes de explotación esperados (después de imputar gastos

financieros) en el que se haya contemplado un acortamiento de las previsiones que a tal efecto se contienen en los planes económico-financieros vigentes.

El plan de amortización quedará automáticamente modificado de acuerdo con las efectivas desviaciones producidas, respecto de los resultados previstos en dicho plan, de forma que los excedentes reales, una vez deducidos, si existen, los pagos correspondientes a nuevas inversiones no previstas se aplicarán a las amortizaciones de que se trata en la misma proporción que figure en el aludido documento.

La aplicación a las concesionarias afectadas del presente Real Decreto supondrá igualmente la aprobación de los planes de amortización, que serán tenidos en cuenta en las decisiones de financiación que anualmente tome el Ministerio de Economía y Hacienda.

Disposición transitoria segunda.

La primera revisión de tarifas que se realice por aquellas Sociedades acogidas al procedimiento establecido en el artículo único del presente Real Decreto se llevará a cabo para su implantación a partir de los treinta días siguientes al de formulación de la citada solicitud, de acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado b) del artículo único.

El valor del coeficiente K_1 para la práctica de esta primera revisión se obtendrá, como producto del coeficiente de revisión vigente en cada una de las concesiones existentes, el día 1 de enero de 1989, por el factor que resulte de sumar la unidad con el 85 por 100 de la variación, expresada en tanto por uno, experimentada por el IPC entre el mes anterior a la última revisión ordinaria, efectuada en cada concesión con anterioridad al 1 de enero de 1989 y el 31 de diciembre de 1988.

La segunda revisión se efectuará de acuerdo con lo establecido en el artículo único, y se aplicará de conformidad con el apartado b) del mismo, en el curso del mes de marzo de 1990, pudiéndose acumular a la misma, de no haberse efectuado con anterioridad, la primera revisión.

Disposición adicional primera.

Se faculta al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo para que, a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, en el plazo de un año, autorice a reducir los grupos tarifarios al número de tres, en las concesiones que lo precisen, y se acojan al procedimiento de revisión establecido en este Real Decreto, de forma que tales modificaciones conserven la neutralidad económica global necesaria.

Disposición adicional segunda.

Se modifican los términos de la concesión otorgada a la «Sociedad Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima», en cuanto a las cantidades a satisfacer al Tesoro en conceptos de comisión por otorgamiento del aval del Estado y Prima de Seguro de Cambio, que quedan establecidas ambas en un 2 por 1.000, calculado en la forma que establece el pliego de cláusulas, que rige la Concesión.

Disposición derogatoria.

Queda derogado el Real Decreto 1876/1984, de 20 de agosto, por el que se modificó la cláusula cuarenta y cinco del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, sin perjuicio de que sus normas, así como las contenidas en la redacción inicial de dicha cláusula, y las que puedan regular estos mismos extremos para alguna autopista en concreto, seguirán aplicándose, en su caso, a las concesiones existentes que no resulten acogidas al nuevo procedimiento de revisión que regula el presente Real Decreto, manteniéndose, en cualquier caso, la vigencia de lo establecido en el Real Decreto 740/1981, de 10 de abril, respecto de la determinación de las tarifas correspondientes a los recorridos en túnel de la autopista Villalba-Villacastín-Adanero y la limitación que en el mismo se contiene respecto de la determinación de los peajes de los recorridos sin túnel en la citada autopista.

Disposición final.

El presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» sin perjuicio de lo previsto en las disposiciones transitorias.

Dado en Madrid a 16 de febrero de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo
JAVIER LUIS SÁENZ COSCULLUELA

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es