

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

- 12086** *Real Decreto 1110/2018, de 31 de agosto, por el que se modifican ciertos términos de la concesión de las autopistas AP-7 Y AP-2 que ostenta Autopistas, Concesionaria Española, S.A.U., por la aplicación de medidas de bonificación de peajes en los tramos Altafulla - Vilafranca Sur de la AP-7 y Les Borges Blanques - Pla de Santa María de la AP-2.*

Corresponde al Ministerio de Fomento la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en el ámbito de las infraestructuras de transporte terrestre de competencia estatal, y en particular la coordinación de las actuaciones que acuerde la Administración en relación con las concesiones de carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Las autopistas AP-7 y AP- 2 pertenecen a la Red de Carreteras del Estado cuya titularidad corresponde al Ministerio de Fomento.

Autopistas, Concesionaria Española, S.A.U. (en adelante, Acesa), ostenta la titularidad de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Barcelona-Tarragona, Zaragoza-Mediterráneo y Montmeló-La Jonquera, que nació de la unificación e integración de varios itinerarios, entre ellos Montmeló-La Jonquera, inicialmente adjudicado con el Decreto 165/1967, de 26 de enero, Barcelona-Tarragona, adjudicado por Decreto 128/1968, de 18 de enero y Zaragoza-Mediterráneo, adjudicado inicialmente por Decreto 1.310/1973, de 22 de junio. Estas autopistas pertenecen a la Red de Interés General del Estado y discurren por la Comunidad Autónoma de Cataluña formando parte de las denominadas Autopista AP-2 el tramo Zaragoza-Mediterráneo y AP-7 los tramos Barcelona-Tarragona y Montmeló-La Jonquera.

La Generalitat de Catalunya, a través del Servei Català de Trànsit (SCT) que es un organismo autónomo adscrito al Departamento de Interior, tiene atribuidas conjuntamente con otros órganos del Departamento, las funciones de gestión y control del tráfico en las vías interurbanas y en las travesías o vías urbanas que afecten a la circulación interurbana, así como la adopción de las disposiciones necesarias para garantizar la seguridad vial, la movilidad y la fluidez del tráfico en toda la red vial, en el territorio de la Generalitat de Catalunya.

La Administración General del Estado, con la conformidad de la Generalitat de Catalunya y de Acesa y en aras del interés público, ha decidido implementar una serie de medidas tendentes a mejorar la funcionalidad y seguridad del corredor viario que discurre entre Salou y Vilafranca, corredor que se vertebra por la N-340 y la AP-7, siendo ambas vías sensiblemente paralelas en dicho tramo, así como entre Les Borges Blanques y El Pla de Santa María, corredor que se vertebra por la N-240 y la AP-2, siendo ambas vías sensiblemente paralelas en dicho tramo.

Ambas carreteras, la N-340 a su paso por Tarragona entre las poblaciones de Salou y Vilafranca y la N-240 a su paso por Lérida entre Les Borges Blanques y Montblanc, son carreteras convencionales que actualmente soportan un elevado tráfico de vehículos.

Los tramos alternativos a dichas carreteras de la autopista AP-7 y de la AP-2 respectivamente, presentan un mejor trazado y un mayor nivel de servicio. En aras del interés público y de la mejora de la funcionalidad de la red en dichas zonas, el Ministerio de Fomento ha considerado conveniente maximizar la utilización de la autopista en esas zonas, por lo que se considera que el desplazamiento hacia la autopista AP-7 del tráfico de la N-340 y hacia la AP-2 del tráfico de la N-240, supondría una mejora de la seguridad vial en esos tramos, así como una disminución de la congestión y del nivel de emisiones en la N-340 y en la N-240.

Con ese propósito y de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, el Ministerio de Fomento ha decidido implementar una serie de medidas de bonificación de peajes a ciertos vehículos pesados en los tramos anteriormente indicados entre Altafulla y Vilafranca de la AP-7 y entre Les Borges Blanques y El Pla de Santa Maria de la AP-2.

Por otra parte, en la N-340 entre Vilafranca y Altafulla y al sur de L'Hospitalet de L'Infant, especialmente, se producen cuellos de botella, motivo por el cual ante la reclamación territorial y como medida complementaria al desvío de vehículos pesados, para un mejor nivel de servicio, se contemplan medidas para incentivar el uso de la autopista y optimizar la utilización de los recursos existentes. En este sentido se recogen exenciones de peajes a vehículos ligeros por habitualidad entre Vinaroz/Alcanar y Vilafranca.

Este real decreto se ha tramitado, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con el informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 31 de agosto de 2018,

DISPONGO:

*Artículo 1. Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión de la autopista Tarragona-Barcelona y Zaragoza-Mediterráneo, de las que es titular Autopistas, Concesionaria Española, S.A.U. (en adelante, Acesa), será el vigente con las modificaciones concretadas en los siguientes artículos 2, 3 y 4 a los que se otorgan carácter dispositivo.

*Artículo 2. Bonificación de peaje a vehículos pesados con un total de cuatro o más ejes correspondientes a la categoría tarifaria de los vehículos «Pesados 2».*

De acuerdo con el presente real decreto Acesa aplicará en el tramo Altafulla (salida 32) - Vilafranca Sur (salida 30) de la AP-7 y en el tramo Les Borges Blanques (salida 7) - El Pla de Santa Maria (salida 10) de la AP-2, las siguientes reducciones del importe del peaje para los vehículos pesados de la categoría «Pesados 2» que circulen por dichos tramos:

1. Reducción del 50 por 100 del importe del peaje a aquellos vehículos que realicen recorridos internos en el tramo de la autopista AP-7 comprendidos entre las salidas 32 (Altafulla) y 30 (Vilafranca Sur) ambas inclusive y en el tramo de la AP-2 entre la salida 7 (Les Borges Blanques) y la salida 10 (El Pla de Santa Maria) ambas inclusive y que dispongan de peaje dinámico o telepeaje (VIA-T).

2. Reducción del 42,53 por 100 del importe del peaje al resto de vehículos Pesados 2 que circulen por el tramo de la AP-7 de Altafulla-Vilafranca Sur y el tramo de la AP-2 Les Borges Blanques-El Pla de Santa Maria.

Al efecto de garantizar una correcta utilización de la medida por parte de los usuarios, respetuosa y acorde con la finalidad pretendida por el Ministerio de Fomento, no será de aplicación la bonificación cuando se detecte que el vehículo que pretende su disfrute realiza otros movimientos que no se ajusten al objeto del descuento y que desvirtúen la finalidad del mismo. Para efectuar las indicadas comprobaciones, Acesa se dotará a su cargo de los dispositivos tecnológicos necesarios.

Asimismo Acesa comunicará al Ministerio de Fomento, los criterios y elementos técnicos que utilizará para determinar los supuestos objetivos de improcedencia de la

bonificación y el sistema de control y verificación de su implantación respecto a la aplicación de los tráficos y descuentos objeto del presente real decreto, así como de los que resultan del propio sistema de exenciones aprobado por el Real Decreto 101/2000, de 21 de enero, que se entiende modificado para esta finalidad.

Excepcionalmente, con la finalidad de ajustar la aplicación del sistema de reducciones en el peaje anteriormente establecido a los movimientos internos, cuando éstos se realicen conjuntamente con movimientos fuera del tramo bonificado, se aplicará desde el primer tránsito interno el descuento del 50 por 100 a los vehículos de categoría «Pesados 2» desviados que realicen dos o más tránsitos internos consecutivos, aunque los mismos vayan acompañados de algún tránsito no interno que tendrá una reducción del 42,53 por 100.

El Servei Català de Trànsit (SCT) establecerá con carácter general y de estricto cumplimiento la restricción de circulación de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías con un total de cuatro o más ejes correspondientes a la categoría tarifaria de los vehículos «Pesados 2», en el tramo Altafulla (pp.kk. 1176+400) -Vilafranca (pp.kk. 1210+500) de la N-340 y en el tramo Les Borges Blanques (pp.kk. 69+040) y Montblanc (pp.kk. 36+500) de la N-240 en las condiciones y durante la vigencia indicada en el presente real decreto.

No obstante, ambas partes aceptan que el SCT podrá permitir excepcionalmente y por causas justificadas, la circulación de vehículos pesados por dichos tramos de carreteras.

La estricta aplicación de la restricción general constituye una condición esencial del presente real decreto, haciéndose constar a los efectos pertinentes que dicha restricción y el desplazamiento del tráfico de vehículos pesados que comportará, en los términos que establezca la propia resolución del SCT, constituyen premisas esenciales del sistema compensatorio acordado. En virtud de ello la supresión de la prohibición constituirá causa suficiente para que quede sin efecto el descuento.

La Generalitat de Catalunya a través del SCT, en coordinación con Acesa y con la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, dispondrá los recursos necesarios, para hacer cumplir la restricción de circulación de los vehículos pesados indicados en los tramos Altafulla - Vilafranca de la carretera N-340 y Les Borges Blanques - Montblanc de la carretera N-240, así como la obligación prevista en el artículo 20.2 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y los artículos 14.2 y 29.3 de la ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación, y explotación de las autopistas en régimen de concesión, en la redacción dada en la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.

La Administración General del Estado y Acesa deben tomar el máximo interés en la difusión entre los usuarios de los vehículos pesados, de las condiciones y ventajas de la medida, procurando su correcto desarrollo ligado a la utilización del sistema de telepeaje (VIA T).

El Ministerio de Fomento asumirá la implantación de la señalización necesaria para la aplicación de la medida en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado para garantizar la continuidad de los itinerarios y la efectividad de las medidas establecidas por éste. Se señalizará e informará en la carretera nacional, con la debida antelación, la prohibición de circulación por la N-340 y por la N-240 entre los pp.kk. indicados a ciertos vehículos y la alternativa propuesta que supone la incorporación a las autopistas AP-7 y AP-2 en las salidas indicadas.

El Departamento de Interior de La Generalitat de Catalunya asumirá la implantación de la señalización necesaria para la aplicación de las medidas en las carreteras que no pertenezcan a la Red General del Estado en Cataluña, así como el control policial del cumplimiento de la restricción de circular por los tramos correspondientes de las vías que contempla este real decreto.

La financiación de las anteriores reducciones de peaje de vehículos pesados a efectos de lo prevenido en el artículo 24.2 de la Ley 8/1972 de Autopistas se considera

que se producirá por el peaje abonado por los nuevos vehículos captados por la autopista o con aportaciones del Ministerio de Fomento.

A efectos del cálculo de la compensación, resulta necesario actualizar anualmente la IMD del tráfico de la autopista, discriminando el tráfico que ya circula por la autopista, del tráfico que ha sido inducido hacia ésta por la aplicación de la medida. Para proceder a la actualización de ambos tráficos se estará a lo siguiente:

Primer año de aplicación del real decreto:

– Cálculo del crecimiento vegetativo del tráfico que ya circulaba por la autopista: En los tres meses siguientes a la entrada en vigor del real decreto, la sociedad concesionaria, calculará, con la posterior aprobación de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, el tráfico de la autopista en los doce meses anteriores a la entrada en vigor del real decreto y su incremento en porcentaje respecto al mismo periodo del año anterior, siendo éste el crecimiento vegetativo. Se considerará, a efectos de cálculo de pérdidas de ingresos, que el tráfico que hubiera tenido la autopista durante el primer año de vigencia del real decreto si no se hubieran aplicado los descuentos, será el del año anterior incrementado con el crecimiento vegetativo.

– Cálculo del tráfico inducido: La sociedad concesionaria calculará, con la posterior aprobación de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, el tráfico total de cobro que ha circulado por la autopista en el primer año de aplicación del real decreto. La diferencia entre este tráfico total de cobro y el tráfico de la autopista considerado para este año en el punto anterior, será el tráfico inducido por el desvío obligatorio, a efectos de cálculo de nuevos ingresos.

Segundo año y siguientes:

– Para el segundo año y siguientes, de aplicación del real decreto se calculará, de igual manera que en el apartado anterior, el incremento total del tráfico de cobro de «Pesados 2», con un total de cuatro o más ejes, en la autopista respecto al año inmediatamente anterior y se considerará que ese incremento será todo vegetativo.

La variación de ingresos motivada por la aplicación de los descuentos contemplados en el real decreto se obtendrá, una vez actualizados anualmente los tráficos, por diferencia entre los siguientes importes (1-2):

1. Pérdida de ingresos por el importe del peaje que se bonifica a los vehículos «Pesados 2», con un total de cuatro o más ejes, que ya transitaban antes de la aplicación de los descuentos, actualizado con los crecimientos vegetativos y la revisión de tarifas.

2. Importe de los nuevos ingresos resultantes de restar a los peajes realmente cobrados a los nuevos vehículos captados por la autopista (tráfico inducido), los gastos que su circulación por la misma generan, estimados en un 12 por 100 del valor del peaje sin reducción.

Se detalla en la Memoria que acompaña a este real decreto, el «Cálculo del coste de indemnización al exigir el paso obligatorio de ciertos vehículos pesados por la autopista». Dicho importe se ha estimado en un máximo anual de 7,14 M€ (IVA incluido) a cubrir por el Ministerio de Fomento y se actualizará anualmente con el crecimiento del IPC y el crecimiento del tráfico vegetativo estimado en el tramo. La Memoria económica tendrá carácter vinculante.

Acesa efectuará para cada tramo, un recuento de los tránsitos realizados con derecho a exención de peaje, remitiendo trimestralmente a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje un resumen mensual de los mismos, con su importe correspondiente, explicitando el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). Acesa presentará para cada tramo, memorias anuales

justificativas de la aplicación de las medidas previstas en las que figurarán los cálculos para la obtención de la variación de los ingresos motivada por dicha aplicación, así como una certificación de la Inspección de Explotación de la autopista de la aplicación efectiva por el concesionario de las medidas contempladas en el real decreto, emitida previa comprobación de la documentación referente a la facturación de los descuentos a los usuarios afectados por dichas medidas. El periodo de estas memorias se corresponderá con años naturales.

Asimismo, Acesa facilitará al Ministerio de Fomento cualquier comprobación que se estime oportuna en relación con la documentación remitida y la medida objeto del presente real decreto.

### Artículo 3. *Exención de peaje a vehículos ligeros.*

El Ministerio de Fomento tiene como objetivo aplicar medidas de exención de peaje para los vehículos ligeros, en los trayectos de ida y vuelta con origen y destino en dos enlaces de la autopista AP-7, comprendidos entre las estaciones de peaje existentes entre las salidas números 42 (Vinaroz/Alcanar) y 30 (Vilafranca), ambas inclusive, y con retorno en las 24 horas siguientes al tránsito de origen, con las condiciones de que el sistema de pago sea el de peaje dinámico o telepeaje (VIA T) y que el origen del tránsito de ida coincida con el destino del de vuelta y viceversa. Acesa procederá a dar cumplimiento al referido objetivo implementando la anterior exención en la autopista de acuerdo con los términos que a continuación se exponen.

El tramo Vilafranca sur-Vinaroz/Alcanar comprende dos concesiones distintas: el tramo Cambrills-Vinaroz/Alcanar se encuentra incluido en la concesión de Aumar, mientras que el tramo Vilafranca (Sur) - Salou se encuentra incluido en la concesión de Acesa, objeto del presente real decreto. El límite de las concesiones de Aumar y Acesa se encuentra entre los enlaces de Salou y Cambrills (pp.kk. 258+500).

El cálculo de los movimientos internos se efectuará en función de los recorridos efectivamente realizados, imputando el importe a la concesionaria correspondiente. Todo esto es posible dado que el Ministerio de Fomento ha tramitado simultáneamente los reales decretos que modifican ambas concesiones, de forma que se pueda aplicar conjunta y coordinadamente la exención y porque concurre la circunstancia de que ambas concesiones disponen de un sistema de pago conjunto.

Esta exención de peaje es compatible con la ya existente en el tramo entre Salou (salida 35) y Altafulla (salida 32).

Para el disfrute de esta exención en el peaje en la autopista, constituirá requisito necesario que el sistema de pago y de control de paso empleado por los usuarios de vehículos ligeros sea el peaje dinámico o telepeaje (sistema VIA T), utilizando para ello las vías de peaje habilitadas al efecto en las estaciones de peaje afectadas.

El uso de la autopista AP-7 para efectuar estos recorridos, tiene carácter voluntario. Cualquier tránsito en los recorridos afectados por la exención de peaje para el que se utilice un sistema de pago distinto al de telepeaje se abonará según las tarifas oficialmente aprobadas.

Al efecto de garantizar una correcta utilización de la medida por parte de los usuarios, respetuosa y acorde con la finalidad pretendida por las partes, la concesionaria estará facultada para no aplicar las medidas de reducción y exención del peaje cuando detecte que el vehículo que pretende su disfrute realiza movimientos que no se ajustan al objeto del presente real decreto y que desvirtúan la finalidad del mismo, convirtiendo por ello en improcedente el disfrute de las bonificaciones. Para efectuar las indicadas comprobaciones, Acesa se dotará a su cargo de los dispositivos tecnológicos necesarios.

Acesa comunicará al Ministerio de Fomento, los criterios y elementos técnicos que utilizará para determinar los supuestos objetivos de improcedencia de la bonificación y el sistema de control y verificación de su implantación respecto a la aplicación de los tráficos y descuentos objeto del presente real decreto, así como de los que resultan del

propio sistema de exenciones aprobado por el Real Decreto 101/2000, de 21 de enero, que se entiende modificado para esta finalidad.

En los tramos en que coincidan exención por habitualidad y gratuidad del peaje, se mantendrá la gratuidad en la parte del itinerario en que esté actualmente establecida.

El Ministerio de Fomento compensará a la concesionaria un 80% del importe de los peajes no satisfechos por los usuarios como consecuencia de la aplicación de la exención, corriendo a cargo de Acesa el resto.

Se detalla en la Memoria que acompaña a este real decreto, el «Cálculo del coste de indemnización al aplicar la exención de peaje a vehículos ligeros por habitualidad». Dicho importe se ha estimado en un máximo anual de 3,51 M€ (IVA incluido) a cubrir por la Administración General del Estado y se actualizará anualmente con el crecimiento del IPC y el crecimiento del tráfico vegetativo estimado en el tramo. La Memoria económica tendrá carácter vinculante.

Acesa efectuará para cada tramo un recuento de los tránsitos realizados con derecho a exención de peaje, remitiendo trimestralmente a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje un resumen mensual de los mismos, con su importe correspondiente, explicitando el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). Acesa presentará para cada tramo memorias anuales justificativas de la aplicación de las medidas previstas en las que figurarán los cálculos para la obtención de la compensación. El periodo de estas memorias se corresponderá con años naturales.

Asimismo, Acesa facilitará al Ministerio de Fomento cualquier comprobación que se estime oportuna en relación con la documentación remitida y la medida objeto del presente real decreto.

La Administración General del Estado y Acesa deben tomar el máximo interés en la difusión entre los usuarios de los vehículos ligeros de las condiciones y ventajas de la medida, procurando su correcto desarrollo ligado a la utilización del sistema de telepeaje (VIA T).

El Ministerio de Fomento asumirá la implantación de la señalización necesaria para la aplicación de la medida en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado para garantizar la continuidad de los itinerarios y la efectividad de las medidas establecidas por éste. Se señalizará e informará en las carreteras nacionales, con la debida antelación, la alternativa propuesta que supone la exención por habitualidad en el tramo Vinaroz/Alcanar-Vilafranca de la AP-7.

Acesa asumirá la señalización necesaria para aplicación de la medida en la autopista AP-7.

#### Artículo 4. *Disposiciones comunes.*

4.1 Financiación de las medidas: La financiación del coste conjunto que supone la aplicación de las medidas propuestas para ciertos vehículos pesados y vehículos ligeros, será asumido íntegramente por el Ministerio de Fomento, mediante abonos trimestrales a Acesa, a sesenta días vista de la presentación de los informes trimestrales. La falta de pago en el plazo de sesenta días previsto devengará en favor de Acesa, a partir del día siguiente y sin necesidad de intimación, los intereses legales correspondientes hasta la fecha del efectivo pago.

La compensación anual, en euros de 2018, por aplicación de las medidas tanto a vehículos pesados como ligeros en ambos tramos de Acesa, asciende a 10,65 millones de euros, IVA incluido.

Los importes de la compensación que corresponde abonar a la Administración General del Estado para los diferentes ejercicios presupuestarios (IVA incluido) son los que se indican a continuación, que incluyen la actualización por la estimación del incremento de tráfico, así como la estimación correspondiente al incremento del IPC, hasta el final de la vigencia del presente real decreto en 31 de agosto de 2021 (para

estos cálculos se prevé el 1 de septiembre como fecha de entrada en vigor de la modificación concesional):

| Ejercicio | AGE (miles de euros) |
|-----------|----------------------|
| 2018      | 887                  |
| 2019      | 11.123               |
| 2020      | 11.799               |
| 2021      | 11.458               |

Estas compensaciones tendrán carácter de máximas y sólo podrán ser revisadas por modificación del tipo del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), al alza o a la baja, en la proporción correspondiente.

Si por el contrario, las medidas de bonificación de peajes a ligeros y pesados produjesen conjuntamente un aumento de ingresos para Acesa, el importe se destinará a actuaciones extraordinarias de mejora de la infraestructura distintas a las que ya sean de obligación de la sociedad concesionaria en virtud del propio contrato, a propuesta de la sociedad concesionaria, y previa aprobación por el Ministerio de Fomento.

4.2 Duración: La duración del sistema de descuentos contenidos en el presente real decreto se extenderá desde su entrada en vigor hasta el vencimiento de la concesión de Acesa, el 31 de agosto de 2021.

4.3 Nivel de servicio: El Ministerio de Fomento, a efectos de lo prevenido en el Art. 27 Segundo de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, tomará en consideración la circunstancia que la aplicación de los nuevos descuentos afectará al nivel de servicio de la autopista dado que incorporará un número considerable de vehículos pesados y ligeros a la autopista.

En el caso que, como consecuencia de la aplicación de los descuentos objeto del presente real decreto surja la necesidad de aumentar la capacidad de los peajes de la autopista al efecto de mantener el nivel de servicio de ésta o de ejecutar actuaciones en los tramos de acceso a la autopista, las inversiones que se precisen, previa autorización de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, serán a cargo del presente real decreto, hasta el importe máximo previsto como compensación. En el caso de que las inversiones previstas superen los importes máximos previstos como compensación, podrá acordarse la modificación del presente Real Decreto o bien se suscribirá un nuevo acuerdo.

4.4 Seguimiento y control de las medidas: El seguimiento y control de las medidas corresponderá por parte del Ministerio de Fomento a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

4.5 Modificación del real decreto: La administración concedente tiene la potestad de modificar este real decreto, de oficio o a propuesta de la sociedad concesionaria, cuando concurran las circunstancias que justifiquen esa modificación (sean las previstas en este real decreto u otras que lo justifiquen) y en particular:

1. Si transcurridos doce meses desde la entrada en vigor del presente real decreto se constatase que el cálculo del coste de indemnización difiera significativamente ( $\pm 10\%$ ) del recogido en la Memoria que le acompaña.
2. Cuando se alcancen en dos ocasiones las cantidades máximas de compensación previstas en este real decreto.
3. Si se produjese un incremento de tráfico en la autopista que comprometiese el nivel de servicio que se le exige en este tramo.

4. Si se constata que, la aplicación de las anteriores medidas de prohibición y bonificación para ciertos vehículos pesados y la consecuente incorporación de estos vehículos a la autopista, comporta un efecto desincentivador de su uso por parte de los vehículos ligeros.

Se considerará que se ha producido este efecto, cuando el porcentaje de vehículos ligeros que circulen por la autopista en el tramo Vinaroz/Alcanar-Vilafranca, respecto al total de vehículos ligeros que circulan en el corredor completo en ese tramo, disminuya en más de un uno por cien en un año.

5. Si con motivo de la finalización de la concesión de Aumar (el 31 de diciembre de 2019), el modelo de gestión que establezca el Ministerio de Fomento en este tramo, modificara las condiciones y términos económicos previstos en este real decreto en lo relativo a la exención para vehículos ligeros recogida en el artículo 3.

Disposición adicional única. *Medidas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.*

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que dicte las instrucciones y adopte las medidas oportunas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Este real decreto producirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 31 de agosto de 2018.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,

JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO