

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

**7166** *Real Decreto 276/2025, de 8 de abril, por el que se modifican ciertos términos de la concesión de la autopista de peaje Santiago de Compostela-Ourense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo, AP-53.*

Mediante Real Decreto 1702/1999, de 29 de octubre, se adjudicó la titularidad de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje «Santiago de Compostela-Ourense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo» a las entidades que posteriormente constituyeron la sociedad concesionaria Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, SA (Acega). La autopista AP-53 pertenece a la Red de Carreteras del Estado, cuya titularidad corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La autopista AP-53 forma parte del corredor de alta capacidad que vertebra el interior sur de Galicia uniéndolo con el interior de la Península y, junto con la N-525, es fundamental para conectar Santiago de Compostela con Ourense. Este corredor se inicia con la autopista AP-53, que tras conectar con la autopista AP-9 en su circunvalación por el sur de Santiago de Compostela, toma dirección sureste, manteniendo su trazado sensiblemente paralelo a la carretera N-525. Una vez se alcanza el alto de Santo Domingo (Dozón), punto de finalización de la autopista AP-53, el corredor continúa mediante la autovía AG-53 hasta conectar con la autovía de las Rías Baixas (A-52) procedente de Vigo, que circunvala Ourense y se prolonga hasta Benavente.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es sensible a la elevada demanda social en la Comunidad Autónoma de Galicia, que ya desde hace años aboga por un abaratamiento del coste del transporte para mitigar el impacto de los peajes sobre la economía de las familias, especialmente para usuarios recurrentes y aquellos que precisen hacer un uso intensivo de la infraestructura. Dichos costes limitan el acceso a esta vía de usuarios con menos recursos y lastran el desarrollo de sectores económicos gallegos.

Por ello, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha ido aplicando medidas de descuento y bonificaciones en los peajes de distintas autopistas gallegas, como es el caso de la AP-9, que han resultado en un uso más eficiente de la Red de Carreteras del Estado, al potenciar la utilización de infraestructuras más modernas como las autopistas y descongestionar otras vías de menor capacidad, mejorando la seguridad vial y la funcionalidad del corredor.

Teniendo en cuenta las mejoras logradas en los niveles de servicio y de seguridad al intensificarse el uso de las autopistas donde se han introducido bonificaciones, así como las oportunidades que estos ahorros ofrecen para el progreso económico de la región, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha decidido implementar una serie de medidas de bonificación de peajes a los vehículos ligeros que circulen por la autopista AP-53 y que cumplan unas determinadas condiciones de habitualidad y a la totalidad de los vehículos pesados con el objeto de reducir el coste que para la gran mayoría de usuarios supone la utilización de esta infraestructura. Adicionalmente, se pretende mejorar la funcionalidad del sistema de transportes por carretera, desplazando a la autopista parte del tráfico que circula por recorridos alternativos cuyas características, en cuanto a trazado y capacidad, son menos exigentes que las de la autopista. Esto último permitirá un consiguiente ahorro generalizado de costes para los habitantes de la zona –con menores tiempos de recorrido y sin congestión– y redundará en una mayor seguridad de los desplazamientos.

Este real decreto contempla el establecimiento de bonificaciones de peajes a los vehículos pesados compatibles con el cumplimiento de la Directiva (UE) 2022/362 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

La transposición de la anterior, 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, al ordenamiento jurídico interno se realizó mediante el 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. El Real Decreto 205/2025, de 18 de marzo, por el que se establecen los criterios para la determinación de los gravámenes, de sus exenciones y reducciones, y su aplicación a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras integradas en la Red de Carreteras del Estado, transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva aprobada en 2022, derogando el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril.

Asimismo, contemplándose la incidencia que la implantación de estas medidas presenta para la sociedad concesionaria en el régimen de ingresos por peaje, el presente real decreto incorpora un sistema de compensación a la sociedad concesionaria por los descuentos practicados a los usuarios.

El real decreto se ha tramitado, de conformidad con lo establecido en el artículo 24.1 de la Ley 8/1972, de 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, por razón de interés público, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria.

Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, con el informe del Ministerio de Hacienda, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de abril de 2025,

DISPONGO:

*Artículo 1. Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión administrativa de la autopista de peaje «Santiago de Compostela-Ourense, tramo: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo», será el aplicable de acuerdo con su fecha de adjudicación, con las modificaciones concretadas en los siguientes artículos.

*Artículo 2. Bonificación de peaje a determinados vehículos que recorran algún tramo de la autopista en las condiciones que se establecen a continuación.*

1. Recorridos de pago.

Las referencias de este real decreto a los recorridos en la autopista AP-53 a los que se aplican las bonificaciones se entenderán los siguientes:

- Santiago-Ribadulla y viceversa.
- Santiago-Bandeira y viceversa.
- Santiago-Silleda y viceversa.
- Santiago-Alto de Santo Domingo y viceversa.
- Ribadulla-Bandeira y viceversa.

- Ribadulla-Silleda y viceversa.
- Ribadulla-Alto de Santo Domingo y viceversa.
- Bandeira-Silleda y viceversa.
- Bandeira-Alto de Santo Domingo y viceversa.
- Silleda-Alto de Santo Domingo y viceversa.

Se hace notar, que para aquellos recorridos de la autopista donde la entrada o salida se haga por Lalín se considera como origen o destino Alto de Santo Domingo, así como que para aquellos donde la entrada o salida se haga por el enlace de Tras do Eixo, el origen o destino será Santiago.

## 2. Bonificaciones.

En virtud de este real decreto se establecen las bonificaciones siguientes:

### A) Bonificaciones de peaje aplicables a vehículos ligeros.

Para el disfrute de las bonificaciones aplicadas a vehículos ligeros constituirá requisito necesario que el sistema de pago y de control de paso empleado por los usuarios de los vehículos ligeros sea el peaje dinámico o telepeaje, utilizando para ello las vías de peaje habilitadas al efecto en las estaciones de peaje de la autopista AP-53. Cualquier tránsito realizado por vehículos ligeros en el que se utilice un sistema de pago distinto al de telepeaje se abonará según las tarifas oficialmente aprobadas.

a) Por habitualidad a vehículos ligeros que recorran en el plazo máximo de 24 horas un mismo recorrido en ambos sentidos:

Bonificación del cien por cien del importe del peaje del recorrido de retorno (recorrido con el mismo origen y destino que el de ida y sentido contrario) realizado en el plazo máximo de 24 horas entre este y el recorrido de ida, a aquellos vehículos que transiten por la autopista AP-53, aplicable a cualquier día de la semana.

A efectos de contabilizar el período de 24 horas, se considerará el inicio en el momento de efectuarse el pago del recorrido de ida y el final en el momento de efectuarse el pago del recorrido de retorno.

### b) Por recurrencia extraordinaria:

Se considerará que un usuario tiene recurrencia extraordinaria siempre que realice al menos veinte desplazamientos en el mismo mes por la autopista, exceptuando los efectuados exclusivamente por los tramos libres de peaje.

A estos efectos se contabilizará como un único desplazamiento el conjunto de recorridos realizados en un mismo día y en un único sentido de circulación en la totalidad de la longitud de la autopista, cualesquiera que sean las entradas y salidas parciales registradas dentro del mismo.

En este caso, se aplicará una bonificación adicional del cincuenta por ciento del importe pagado de todos los recorridos realizados en ese mes, a contar desde el recorrido inicial.

La bonificación de recurrencia extraordinaria es adicional a las bonificaciones definidas en el apartado a).

### B) Bonificaciones de peaje aplicables a vehículos pesados de categorías «Pesados 1» y «Pesados 2».

Se les aplicará una bonificación del cincuenta por ciento del importe del peaje en todos los recorridos a aquellos vehículos pesados que transiten por la autopista AP-53, aplicable a todos los días de la semana y para cualquier sistema de pago del peaje.

### 3. Supuesto en que no se aplica la bonificación.

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 Transportes y Movilidad Sostenible, 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, Acega se dotará a su cargo de los dispositivos tecnológicos necesarios. Asimismo, comunicará al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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.

### Artículo 3. *Financiación de las medidas.*

#### 1. Disposiciones generales.

La financiación de las bonificaciones establecidas en el artículo anterior, a efectos de lo prevenido en el artículo 24.2 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, se producirá con aportaciones presupuestarias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Las medidas establecidas en este real decreto están destinadas a asegurar la neutralidad a efectos económicos para Acega, de forma que el resultado para la sociedad una vez aplicadas las medidas sea el mismo que si no se hubiera modificado el contrato.

La memoria técnica y económica de este real decreto tendrá carácter vinculante. Los importes recogidos en la misma justifican las necesidades presupuestarias allí definidas que tienen el carácter de máximas y no constituyen un derecho de cobro íntegro para la sociedad concesionaria.

#### 2. Cálculo de la compensación.

La compensación a Acega motivada por la aplicación de las bonificaciones de peaje contempladas en el real decreto se obtendrá como «1-2+3», siendo:

1. Pérdida de ingresos por el importe del peaje que, como consecuencia de este real decreto, se bonifica a los vehículos ligeros y pesados.
2. Importe de los ingresos de peaje resultantes del tráfico inducido como consecuencia de la implantación de dichas bonificaciones (nuevos viajes producidos por el establecimiento de las bonificaciones o captación de tráfico de los usuarios de otras vías).
3. Costes adicionales de conservación y explotación, motivados por el tráfico inducido.

Dicho importe será asumido por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y su estimación se recoge en la memoria técnica y económica.

#### 3. Otras actuaciones.

Adicionalmente al importe de esta compensación a Acega, se asumirán, con cargo a la partida presupuestaria prevista en el presente real decreto, una serie de actuaciones necesarias para la implantación de las bonificaciones.

Entre ellas se incluyen:

- a) Adaptación del sistema de peaje.
- b) Instalación de pórticos para el cierre de orígenes del tronco.

#### 4. Cálculo del tráfico inducido.

A efectos del cálculo de la compensación a Acega, resulta necesario diferenciar el tráfico vegetativo (el que hubiera tenido la autopista de no haberse adoptado estas medidas) del tráfico inducido por las mismas o captado de otros recorridos, así como la variación anual de estos dos parámetros.

El tráfico inducido se calculará como la diferencia entre el tráfico real de la autopista en 2025 (IMD) y el tráfico vegetativo calculado como el producto de la IMD en 2024 por un factor de crecimiento. El factor de crecimiento del tráfico se obtendrá como media del crecimiento del tráfico de la autopista teniendo en cuenta su IMD en los últimos diez años, sin contar los años 2020 y 2021 por las restricciones debidas a la pandemia por COVID-19.

Se considera que el tráfico inducido se desarrolla de forma completa a lo largo de dos años desde la implantación de las bonificaciones. Una vez obtenido el tráfico inducido, se supondrá constante en términos relativos al tráfico total de la autopista y evolucionará conforme al crecimiento vegetativo en términos absolutos.

#### 5. Costes de conservación y explotación.

Para el cálculo de los costes de conservación y explotación se aplicará lo siguiente:

1. Se considerará de forma concomitante a la inducción de vehículos ligeros un coste de conservación y explotación por veh  $\times$  km inducido del 0,010955 euros/veh  $\times$  km y de 0,158594 euros/veh  $\times$  km en el caso de la inducción de vehículos pesados.

2. Dichos valores se actualizarán anualmente de la misma forma que las tarifas ordinarias.

3. Estos valores serán revisados de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de este real decreto.

#### 6. Verificación de datos por el Ministerio de transportes y Movilidad Sostenible.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible utilizará medidas de contraste necesarias para, antes del pago de la compensación económica a la sociedad concesionaria, verificar los tránsitos que dicha sociedad concesionaria notifique.

#### 7. Procedimiento de abono.

Para abonar la compensación a Acega se aplicará lo siguiente:

##### A) Medición y abono trimestral.

Por cada mes del año natural, en los quince días posteriores al mismo, Acega efectuará, para cada recorrido, un recuento de los tránsitos realizados con derecho a bonificación y lo remitirá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, al objeto de que esta pueda proceder a su control y verificación. Por parte de la Delegación del Gobierno podrá solicitarse cualquier otra información que estime necesaria para realizar la comprobación.

En el mes siguiente a cada trimestre, Acega remitirá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje un resumen trimestral de los tránsitos realizados con derecho a bonificación, con su importe correspondiente, explicitando el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).

Al objeto de neutralizar los efectos de la estacionalidad, durante los cuatro trimestres, las mediciones de los volúmenes de tráfico y el correspondiente cálculo de compensación se realizarán a origen, deduciéndose del total acumulado al trimestre objeto de presentación las cantidades ya satisfechas en los trimestres anteriores.

La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje dispondrá de un mes, desde la recepción de la información por parte de la Sociedad Concesionaria, para validar los datos aportados trimestralmente.

Una vez validados, se procederá al abono de los importes correspondientes, en el plazo de treinta días desde dicha validación. En caso de demora en el pago, se aplicará el interés legal.

B) Liquidación anual.

a) A final de cada año natural, Acega presentará una liquidación anual provisional del ejercicio previo, coincidiendo con la compensación del primer trimestre del año en curso, para facilitar la regulación de la primera, caso de ser necesario. Deberá ser aprobada por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, previa comprobación de su validez.

b) Igualmente presentará una memoria anual justificativa 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.

c) La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje solicitará una certificación de la Inspección de Explotación de la autopista en lo relativo a la aplicación efectiva por el concesionario de las medidas contempladas en el real decreto. Dicha certificación se emitirá previa comprobación de la documentación referente a la facturación de los descuentos a los usuarios afectados por dichas medidas.

La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje procederá a la revisión, control y verificación de los datos y procedimientos de obtención de los mismos aportados por la sociedad concesionaria. Asimismo, la sociedad concesionaria facilitará al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible cualquier comprobación que se estime oportuna en relación con la documentación remitida y las medidas objeto del presente real decreto.

C) Censura de cuentas aprobadas por Acega.

Una vez formuladas las cuentas de Acega y elaborados los informes de censura previa de las mismas, se procederá a la liquidación definitiva del ejercicio anterior.

A tal efecto, Acega, en cada ejercicio, incluirá en las cuentas anuales de la sociedad los importes de los ingresos correspondientes a la ejecución de estas medidas por separado del resto de ingresos de peaje y convenios.

D) Dotación presupuestaria.

Para calcular los importes de la compensación que corresponde abonar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para los diferentes ejercicios presupuestarios (IVA incluido) se ha incluido una actualización por la estimación del incremento de tráfico, considerado a efectos de este real decreto, así como una estimación correspondiente al incremento de las tarifas previsto hasta el final de la vigencia de la presente norma, que coincide con la fecha de vencimiento de la concesión: el 13 de noviembre de 2074.

Adicionalmente se han considerado los costes de implantación de las medidas.

Con base en los importes económicos necesarios se han calculado las necesidades presupuestarias, que tendrán carácter de máximas y solo podrán ser revisadas por modificación del tipo del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), al alza o a la baja, en la proporción correspondiente. Dichas necesidades presupuestarias podrán ser revisadas, a la vista de la evolución de las compensaciones, de acuerdo con lo establecido en los artículos 7 y 8 de este real decreto.

Artículo 4. *Duración.*

La duración del sistema de descuentos y demás medidas contenidas en el presente real decreto se extenderá desde su entrada en vigor hasta el vencimiento de la concesión de Acega, el 13 de noviembre de 2074.

## Artículo 5. *Préstamo participativo.*

Según el artículo 9 del Real Decreto 1702/1999, de 29 de octubre, de adjudicación, el Estado concedió a la sociedad concesionaria un préstamo participativo en los ingresos por peaje futuros de la sociedad concesionaria por un importe nominal de 60.101.210,44 euros.

Este préstamo vence el mes de enero del último año del periodo concesional, fecha en la que su principal deberá ser íntegramente reembolsado a la Administración General del Estado.

Como remuneración de dicho préstamo participativo, el Estado recibe un cincuenta por ciento de los ingresos de peaje, netos de IVA, correspondientes al tráfico que supere unos escenarios de tráfico establecidos en dicho real decreto. Estos escenarios vienen determinados por unas IMDs y sus correspondientes incrementos anuales.

Para el cálculo de dicho tráfico no se tendrá en cuenta el tráfico inducido que se origine por la aplicación de las bonificaciones objeto de este real decreto.

## Artículo 6. *Revisión ordinaria de tarifas.*

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 77 y la disposición transitoria sexta de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, se realiza una revisión anual de tarifas aplicables en la autopista, en función de la variación anual de la media de los últimos doce meses de los índices de precios al consumo (IPC) y del tráfico de la concesión medido por la IMD real en los últimos doce meses y la previsión de dicha intensidad media diaria reflejada en el plan económico financiero aprobado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

En el cálculo de la IMD real no se tendrá en cuenta el tráfico inducido que se origine por la aplicación de las bonificaciones objeto de este real decreto.

## Artículo 7. *Nivel de servicio.*

Con base en las previsiones de tráfico disponibles en la actualidad, y considerando la inducción generada por la implantación de las bonificaciones de este real decreto, no parece probable que las intensidades de tráfico en la AP-53 alcancen valores que deriven en congestión a determinadas horas punta.

No obstante, en el caso de que fuera necesario el aumento de la capacidad de la autopista, a efectos de minorar los tiempos de recorrido o tramos congestionados y de recuperar así sus niveles de servicio, se elaborará un estudio en el que se discrimine el efecto del tráfico inducido generado con la implantación de dichas bonificaciones. En cualquier caso, las inversiones que se precisen, previa autorización de la Administración titular de la infraestructura, serán objeto de un nuevo real decreto con las medidas de reequilibrio correspondientes.

## Artículo 8. *Seguimiento y control de las medidas.*

El seguimiento y control de estas medidas corresponderá, por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Dado que no resulta posible hacer una previsión precisa hasta 2074, cada cinco años desde la finalización del período de consolidación del tráfico inducido, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, revisará las previsiones de compensación económica recogidas en este real decreto y, teniendo en cuenta la evolución de las variables utilizadas para su cálculo, podrá introducir las correcciones que procedan para su ajuste a la realidad. En ningún caso esta revisión podrá conducir a consolidar tráficos inducidos como vegetativos.

Artículo 9. *Modificación de este real decreto.*

La Administración concedente tiene la potestad de modificar este real decreto, de oficio o a propuesta de la sociedad concesionaria, cuando concurren las circunstancias que justifiquen esa modificación, ya sean las previstas en este real decreto u otras legalmente procedentes. En particular, podrá modificarse este real decreto en estas circunstancias cuando se superen en dos anualidades consecutivas las cantidades máximas de compensación, con su actualización, previstas en este real decreto.

Disposición adicional primera. *Partida presupuestaria para abono de compensaciones a Acega.*

Las cantidades necesarias para hacer frente a los compromisos derivados del presente real decreto se abonarán con cargo a la partida presupuestaria 17.20.441M.470.50 o la que en un futuro la sustituya.

Disposición adicional segunda. *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 8 de abril de 2025.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,  
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO