

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

5409 *Reial decret 205/2025, de 18 de març, pel qual s'estableixen els criteris per determinar els gravàmens i les seves exempcions i reduccions, i la seva aplicació als vehicles per la utilització de determinades infraestructures integrades en 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 que el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea persegueixen i 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 Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 1999, no va ser objecte de transposició al nostre ordenament jurídic perquè no imposava obligacions que no estiguessin ja incorporades a l'ordenament aplicable als peatges establerts de conformitat amb un contracte concessional, que eren els únics existents en aquell moment al nostre país.

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 al càlcul dels costos imputables per l'ús dels vehicles més nets i els 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, s'hi 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», i s'hi van establir 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 l'increment dels 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 determinar els peatges que s'han d'aplicar a determinats vehicles de transport de mercaderies en les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat incloses en 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 o taxes d'usuari als vehicles pesants de transport de mercaderies associats als costos de la infraestructura i als costos externs. També es van introduir canvis en l'àmbit

d'aplicació i en els criteris per calcular els peatges esmentats, inclosos els corresponents a autopistes de peatge en règim de concessió.

El contingut de la Directiva 2011/76/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre de 2011, va ser transposada a l'ordenament jurídic espanyol mitjançant el 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, en què s'adeqüen els criteris per a la determinació de peatges en règim de concessió al que disposen les noves directrius comunitàries i es deroga el Reial decret 713/2009, de 24 d'abril.

Finalment, amb l'aprovació de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, per la qual es modifiquen les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE i (UE) 2019/520 pel que fa a l'aplicació de gravàmens als vehicles per la utilització de determinades infraestructures, s'introdueixen, mitjançant l'article 1, modificacions a la Directiva 1999/62/CE, amb els objectius d'alinejar-la amb els reptes referits al canvi climàtic, el soroll i la congestió, avançar en l'aplicació dels principis de «qui contamina paga» i «usuari pagador», i fomentar d'aquesta manera un transport per carretera mediambientalment sostenible i socialment equitatiu.

L'article 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, estén l'àmbit d'aplicació de la Directiva 1999/62/CE als vehicles diferents dels vehicles pesants de transport de mercaderies: és a dir, a tot tipus de vehicles de motor de quatre o més rodes per al transport de persones o mercaderies. Estableix la gradual eliminació de les taxes d'usuari o vinyetes per als vehicles pesants en la xarxa bàsica transeuropea de transport, excepte en determinats casos que han de ser justificats degudament. Així mateix, s'estén l'àmbit de l'aplicació de la Directiva a la resta de la xarxa viària, més enllà de les autopistes i els trams de la Xarxa Transeuropea de Carreteres. També introdueix canvis en el mètode de càlcul dels peatges i estableix, com a novetat principal en aquest àmbit, l'obligatorietat d'incorporar els costos externs provocats per la contaminació atmosfèrica als peatges aplicats als vehicles pesants, així com la possibilitat, si així ho determina cada Estat membre, d'internalitzar els costos de congestió i els costos externs per emissions de CO₂, mitjançant la seva incorporació en el càlcul dels peatges.

Així mateix, la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, incorpora, en l'article 1, obligacions relatives a la modulació dels peatges en funció de les emissions de CO₂ per als vehicles pesants i per a les furgonetes i els minibusos. També s'hi introdueixen modificacions en la regulació dels règims de descomptes i reduccions de peatge, motivats sobretot per l'extensió de l'àmbit de l'aplicació de la Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 1999, a altres vehicles, diferents dels vehicles pesants de transport de mercaderies, així com en la possibilitat d'aplicar un règim de recàrrecs als peatges per congestió, en l'aplicació d'exempcions en el pagament del peatge i en les obligacions de comunicació dels estats membres a la Comissió Europea.

Cal indicar que en la Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 1999, i en les modificacions ulteriors, incloses les introduïdes a l'article 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, no s'obliga els estats membres a introduir cap sistema de tarifació per un ús diferent del que disposin, no s'exigeix tarifar cap tipus de vehicle ni per l'ús de cap carretera i únicament s'estableix el marc en què s'han d'inserir les taxes d'usuari i els peatges ja existents, i els que es vulguin instaurar en un futur.

Per la seva banda, la legislació estatal espanyola vigent no preveu cap altre tipus de peatge o taxa per ús en la Xarxa de Carreteres de l'Estat diferent del peatge establert mitjançant contracte concessional i el peatge establert en les autopistes que explota la Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre, SME, SA (SEITT), d'acord amb el que recull la disposició addicional setena de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.

La regulació de l'establiment de nous règims de taxes d'usuari o peatges, diferents dels esmentats en el paràgraf anterior i recollits en la regulació estatal vigent en la matèria, no és objecte d'aquest Reial decret i, si s'escau, només serà objecte de noves regulacions en cas que en un futur es pugui optar, eventualment, per la implantació de nous gravàmens o peatges a la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Per tant, mitjançant aquest Reial decret s'adequa la normativa vigent sobre criteris per a la determinació dels peatges a aplicar a vehicles de mercaderies de més de 3,5 tones de massa màxima autoritzada en les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat (Reial decret 286/2014, de 25 d'abril), d'acord amb el que estableix l'article 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, per la qual es modifiquen les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE i (UE) 2019/520 pel que fa a l'aplicació de gravàmens als vehicles per la utilització de determinades infraestructures.

Així mateix, aquest Reial decret incorpora a l'ordenament jurídic els criteris que estableix l'esmentat article 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, per calcular els peatges a aplicar a la resta de vehicles destinats al transport de passatgers o mercaderies per carretera en les autopistes de peatge en règim de concessió, i els criteris per al càlcul dels peatges a aplicar als vehicles destinats al transport de passatgers o mercaderies en les autopistes de peatge que són explotades per la Societat d'Infraestructures del Transport Terrestre, SME, SA (SEITT).

En definitiva, aquest Reial decret transposa el contingut de l'article 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, i adequa els criteris per a la determinació de peatges en règim de concessió i els peatges de les autopistes explotades d'acord amb el que estableix la disposició addicional setena de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, al que disposen les noves directrius comunitàries.

L'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret s'adapta al que estableix l'article 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, i es refereix als peatges que s'apliquin als vehicles en els recorreguts per les autopistes de peatge de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, entenent per vehicles els vehicles de motor de quatre rodes o més, o un conjunt de vehicles articulats, destinats al transport de passatgers o mercaderies per carretera o bé utilitzats per a aquest fi.

S'hi defineix la metodologia per al càlcul d'aquests peatges i els criteris per aplicar-los, i s'hi imposen, a més, nous requisits per a descomptes, reduccions i modulacions. Així mateix, s'hi estableixen les situacions en què es poden introduir recàrrecs i les característiques que aquests han de complir.

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

D'altra banda, s'hi deroga el Reial decret 286/2014, de 25 d'abril, per motius de simplicitat normativa, amb l'objectiu que el marc regulador sigui poc dispers i resulti clar.

Finalment, el Reial decret inclou sis annexos. En el primer s'hi concreten els principis fonamentals per a la imputació de costos i el càlcul de peatges, en el segon s'hi classifiquen els vehicles segons els límits d'emissió i en el tercer s'hi classifiquen en funció dels danys que causen al paviment. En el quart i en el cinquè s'hi estableixen, respectivament, els requisits per a la determinació de l'import de peatge per costos externs, i els valors de referència de les tarifes corresponents. En el sisè s'hi estableixen els criteris de comportament en matèria d'emissions de contaminants per als vehicles lleugers.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència que l'article 149.1.24a de la Constitució espanyola atribueix a l'Estat i respecta els principis de bona regulació als quals es refereix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment

administratiu comú de les administracions públiques, particularment els principis de necessitat i eficiència justificats en l'obligació de transposar les noves directives.

D'acord amb el principi de seguretat jurídica, la norma és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic nacional i internacional, ja que és d'aplicació homogènia a tot el territori nacional en concordança amb la Directiva que obliga a aplicar-la uniformement en tot l'àmbit de la Unió Europea.

En aplicació del principi d'eficiència, la norma no conté cap càrrega administrativa i no suposa l'increment dels recursos humans i econòmics disponibles per l'Administració General de l'Estat.

Així mateix, en compliment del principi de proporcionalitat, el Reial decret conté la regulació imprescindible per atendre la necessitat a cobrir, i no hi ha altres mesures menys restrictives de drets o que imposin menys obligacions als destinataris de la norma esmentada.

D'acord amb el principi de transparència, durant l'elaboració i la tramitació d'aquest Reial decret s'han seguit tots els processos de participació pública que estableix la normativa vigent: mitjançant la consulta pública prèvia i l'audiència i la informació públiques que preveuen els apartats 2 i 6 de l'article 26 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, respectivament.

En particular s'han consultat les organitzacions i les associacions més representatives dels sectors afectats i s'ha sol·licitat un informe del Comitè Nacional del Transport per Carretera i el Consell Nacional de Transports Terrestres.

Així mateix, el text s'ha sotmès a consulta de les comunitats autònomes de Galícia i Catalunya, a la Comunitat Foral de Navarra i a les diputacions forals de Gipuzkoa, Bizkaia i Araba.

D'altra banda, atès que el contingut del Reial decret pot afectar l'àmbit de competències d'altres departaments ministerials, d'acord amb l'article 26.5 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, s'ha sol·licitat un informe a les secretaries generals tècniques dels ministeris d'Hisenda; d'Economia, Comerç i Empresa; d'Indústria i Turisme; d'Interior, i del Ministeri per a la Transició Ecològica i Repte Demogràfic.

D'acord amb el que disposa el paràgraf sisè de l'article 26.5 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, el Ministeri de Política Territorial i Memòria Democràtica ha emès un informe en el qual no es formulen observacions de caràcter o naturalesa competencial.

Adicionalment, d'acord amb l'article 26.5 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, s'ha sol·licitat l'informe preceptiu de la Secretaria General Tècnica del Ministeri proponent del Reial decret.

Finalment, el Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que estableix l'article 8.5.d) del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, ha emès un informe del projecte d'aquest Reial decret atès que es tracta d'una disposició general que afecta el trànsit, la seguretat viària i la mobilitat sostenible. Formen part de l'òrgan consultiu esmentat totes les comunitats autònomes i una representació de les entitats locals.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 18 de març de 2025,

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 en els recorreguts que efectuïn per les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat i per les autopistes de peatge gestionades per la Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre, SME, SA (SEITT) a les quals es refereix la disposició addicional setena de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.

2. No es pot exigir a cap categoria de vehicles 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 a què es refereix el Reglament (UE) 2024/1679 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, relatiu a les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, i pel qual es modifiquen el Reglament (UE) 2021/1153 i el Reglament (UE) núm. 913/2010, i es deroga el Reglament (UE) núm. 1315/2013, com figura en els mapes de l'annex I del Reglament esmentat.

b) «Xarxa bàsica transeuropea de transport»: la infraestructura de transport determinada d'acord amb el Reglament (UE) 2024/1679 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, com figura en els mapes de l'annex I del Reglament esmentat.

c) «Autopista»: la carretera que defineix com a tal la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, en l'article 2.3.

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

e) «Costos de construcció»: els costos relatius a la construcció, inclosos, si s'escau, els costos de finançament, 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:

i. del 10 de juny de 2008, si els sistemes de peatge ja estaven en funcionament en la data esmentada, o bé

ii. de 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 que corresponen 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 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'estableixin 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 que corresponguin a actuacions mediambientals objectives, com ara la protecció contra la contaminació del sòl.

f) «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.

g) «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 ara quan l'obra de reparació hagi estat substituïda per una altra nova obra de construcció.

h) «Peatge»: és l'import que paga l'usuari d'un vehicle per recórrer una distància determinada en les infraestructures a les quals es refereix l'article 3. Aquest import es basa en la distància recorreguda i en el tipus de vehicle. El peatge consisteix en una tarifa de peatge per infraestructura i, en els casos que estableix aquest Reial decret, en una tarifa de peatge per costos externs.

i) «Tarifa de peatge»: preu unitari del peatge. Preu unitari del servei prestat pel concessionari o el gestor de les autopistes a les quals es refereix l'article 3, expressat en cèntims d'€/veh-km.

j) «Tarifa de peatge per infraestructura»: tarifa percebuda per tal de recuperar els costos de construcció, manteniment, funcionament i desenvolupament relacionats amb les infraestructures.

k) «Tarifa de peatge per costos externs»: tarifa percebuda per tal de recuperar els costos relacionats amb la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit i, si s'escau, per la contaminació acústica provocada pel trànsit.

l) «Cost de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit»: el cost dels danys a la salut de les persones i del dany mediambiental ocasionats per l'alliberament a l'atmosfera de partícules i de precursors de l'ozó, com el NOx i els compostos orgànics volàtils, durant la utilització d'un vehicle.

m) «Cost de la contaminació acústica provocada pel trànsit»: el cost dels danys a la salut de les persones i del dany mediambiental ocasionats pel soroll emès pels vehicles o creat per la interacció d'aquests amb la superfície de la carretera.

n) «Règim de peatge substancialment modificat»: un règim de peatge en el qual s'espera que la modificació de les tarifes augmenti els ingressos en més del 10% respecte de l'exercici anterior, excloent-hi l'efecte de l'augment del trànsit i amb l'ajust previ per la inflació mesurada sobre la base dels canvis en l'índex harmonitzat de preus de consum (IHPC) a escala de la Unió, amb l'exclusió de l'energia i els aliments no elaborats, segons el que publica la Comissió (a Eurostat).

ñ) «Tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura»: ingressos totals recaptats mitjançant la percepció de la tarifa de peatge per infraestructura durant un període determinat, dividits pel nombre de vehicles pesants - quilòmetres recorreguts en els trams d'autopista subjectes a l'abonament de la tarifa esmentada de peatge durant aquest període.

o) «Vehicle»: un vehicle de motor de quatre rodes o més, o un conjunt de vehicles articulats, destinat al transport de passatgers o mercaderies per carretera o utilitzat per a aquest fi.

p) «Vehicle pesant»: vehicle la massa màxima autoritzada del qual és superior a 3,5 tones.

q) «Vehicle pesant de transport de mercaderies»: vehicle pesant, destinat o utilitzat per al transport de mercaderies per carretera.

r) «Autocar» o «autobús»: vehicle pesant, destinat o utilitzat per al transport de persones, amb més de vuit places, a més del seient del conductor.

- s) «Vehicle lleuger»: vehicle la massa màxima autoritzada del qual no és superior a 3,5 tones.
- t) «Turisme»: vehicle lleuger destinat al transport de persones, amb places com a màxim per a 8 passatgers, a més del conductor.
- u) «Vehicle d'interès històric»: tot vehicle classificat i reconegut expressament com a vehicle històric per l'Administració, perquè reuneix totes les condicions que exigeix el Reial decret 892/2024, de 10 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de vehicles històrics.
- v) «Minibús»: vehicle lleuger destinat al transport de persones, amb places per a 9 o més passatgers, a més del conductor.
- w) «Autocaravana»: un vehicle amb un espai habitable que conté seients i una taula, llits, sigui de forma separada sigui en forma de seients convertibles, cuina i armaris. Les autocaravanes es poden assimilar a un autocar o autobús, o a un turisme.
- x) «Vehicle comercial lleuger»: vehicle lleuger destinat al transport de mercaderies.
- y) «Furgoneta»: vehicle lleuger destinat al transport de mercaderies la cabina del qual està integrada a la resta de la carrosseria.
- z) «Emissions de CO₂» d'un vehicle pesant: les seves emissions de CO₂ específiques indicades en el punt 2.3 del seu arxiu d'informació del client, tal com defineix la part II de l'annex IV del Reglament (UE) 2017/2400 de la Comissió, de 12 de desembre de 2017, pel qual es desplega el Reglament (CE) núm. 595/2009 del Parlament Europeu i del Consell pel que fa a la determinació de les emissions de CO₂ i el consum de combustible dels vehicles pesants, i pel qual es modifiquen la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell i el Reglament (UE) núm. 582/2011 de la Comissió.
- aa) «Vehicle d'emissió zero»: un vehicle pesant d'emissió zero, tal com el defineix l'article 3, punt 11, del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, pel qual s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ per a vehicles pesants nous i es modifiquen els reglaments (CE) núm. 595/2009 i (UE) 2018/956 del Parlament Europeu i del Consell i la Directiva 96/53/CE del Consell, o qualsevol turisme, minibús o vehicle comercial lleuger sense motor de combustió interna.
- ab) «Vehicle pesant de baixa emissió»: «un vehicle pesant de baixa emissió» tal com el defineix l'article 3, punt 12, del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, o un vehicle pesant que no preveu l'article 2, apartat 1, lletres a) a d) del mateix Reglament, les emissions de CO₂ del qual són inferiors al 50% de les emissions de CO₂ de referència del seu grup de vehicles, diferent d'un vehicle d'emissió zero.
- ac) «Operador de transport»: una empresa que transporta mercaderies o passatgers per carretera.
- ad) «Vehicle de la categoria "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "VEM", "EURO VI"»: són els tipus de vehicles definits d'acord amb els límits d'emissió que estableix l'annex II d'aquest Reial decret.
- ae) «Tipus de vehicle pesant»: 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 ara 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 o bé constin en la documentació del vehicle utilitzada en tots els estats membres o bé siguin clarament visibles.
- af) «Subgrup de vehicles»: un «subgrup de vehicles» tal com el defineix l'article 3, punt 8, del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019.
- ag) «Grup de vehicles»: un dels grup de vehicles que figuren en el quadre 1 de l'annex I del Reglament (UE) 2017/2400 de la Comissió, de 12 de desembre de 2017.

ah) «període de comunicació de l'any A»: un període de comunicació de l'any A tal com el defineix l'article 3, punt 3, del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019.

ai) «Trajectòria de reducció d'emissions» per al període de comunicació de l'any (A) i el subgrup de vehicles (sg), és a dir, ETY_{sg}: el producte de multiplicar el factor de reducció (R-ETY) d'emissions de CO₂ per les emissions de CO₂ de referència (rCO_{2sg}) del subgrup (sg), és a dir, $ETY_{sg} = R-ETY \times rCO_{2sg}$; per als anys $A \leq 2030$, R-ETY i rCO_{2sg} tots dos es determinen de conformitat amb el punt 5.1 de l'annex I del Reglament (UE) 2019/1242; per als anys $A > 2030$, el factor R-ETY es fixa en 0,70; rCO_{2sg} s'aplica tal com ha estat adaptat mitjançant els actes delegats adoptats d'acord amb l'article 11, apartat 2, del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, per als períodes de comunicació que comencin després de la data d'aplicació respectiva dels actes delegats esmentats.

aj) «Emissions de CO₂ de referència d'un grup de vehicles»:

1r Per als vehicles que recull el Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, la quantitat calculada de conformitat amb la fórmula del punt 3 de l'annex I d'aquest Reglament.

2n Per als vehicles que no recull el Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, el valor mitjà de totes les emissions de CO₂ dels vehicles d'aquest grup de vehicles, comunicades de conformitat amb el Reglament (UE) 2018/956 del Parlament Europeu i del Consell, de 28 de juny de 2018, sobre el seguiment i la comunicació de les emissions de CO₂ i el consum de combustible dels vehicles pesants nous, per al primer període de comunicació, que comença a partir de la data en què la matriculació, la venda o la posada en circulació dels vehicles d'aquest grup de vehicles que no compleixin les obligacions a què es refereix l'article 9 del Reglament (UE) 2017/2400 estigui prohibida, de conformitat amb l'article 24 del Reglament (UE) 2017/2400 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019.

ak) «Contracte de concessió» o «contracte concessional»: el contracte de concessió d'obres l'objecte del qual es correspon amb el que estableix l'article 14 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014, i que en el cas d'autopistes de peatge es regeix a més per la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.

al) «Modificació substancial»: la modificació contractual que no està prevista en la documentació que regeix la licitació, que defineix l'article 205.2 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, i que, en conseqüència, exigeix la resolució del contracte en vigor i la formalització d'un contracte nou amb les condicions pertinents.

am) «Usuaris»: són els que efectuen un recorregut pels trams de carretera als quals es refereix l'article 3, utilitzant qualsevol tipus de vehicle.

an) «Congestió»: una situació en la qual els volums de trànsit s'aproximen a la capacitat màxima d'una carretera o la superen.

añ) «Peatge de concessió»: un peatge percebut per un concessionari en virtut d'un contracte de concessió.

Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reial decret es refereix als peatges a aplicar als vehicles que defineix l'article 2, lletra p), en els seus recorreguts per les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat i per les autopistes a les quals es refereix la disposició addicional setena de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.

2. En tot cas, qualsevol peatge ha d'evitar el tracte discriminatori en el trànsit internacional i les distorsions de la competència entre operadors.

3. Sense perjudici d'altres disposicions d'aquest Reial decret, els peatges aplicables a diferents categories de vehicles, com ara vehicles pesants, vehicles pesants de transport de mercaderies, autocars i autobusos, vehicles lleugers, vehicles comercials lleugers, minibusos i turismes, es poden establir o mantenir de manera independent entre si.

CAPÍTOL II

Càlcul de peatges

Article 4. *Principis fonamentals per al càlcul dels peatges.*

1. La tarifa de peatge per infraestructura es basa en el principi de recuperació dels costos de la infraestructura. En particular, la tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura per a vehicles pesants està en relació amb els costos de construcció, desenvolupament, conservació, manteniment i explotació de la xarxa d'infraestructura de què es tracti. La tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura pot incloure també un rendiment del capital utilitzat o un marge de benefici de conformitat amb les condicions del mercat.

2. Els principis fonamentals per al càlcul del nivell màxim de la tarifa de peatge per infraestructura aplicable als vehicles pesants s'ha d'adequar al que estableix l'annex I d'aquest Reial decret.

3. A partir del 25 de març de 2026, per a la determinació dels peatges corresponents, s'ha d'aplicar als vehicles pesants una tarifa de peatge per costos externs de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit en les autopistes a les quals es refereix l'article 3, apartat 1, d'aquest Reial decret.

4. Addicionalment, en els trams en què hi hagi problemes de contaminació acústica, es pot preveure l'aplicació d'una tarifa de peatge per costos externs de la contaminació acústica provocada pel trànsit de vehicles pesants en els trams que es determinin de la xarxa d'autopistes a què es refereix l'article 3, apartat 1, d'aquest Reial decret. Els problemes de contaminació acústica han d'estar identificats adequadament en els mapes de soroll corresponents i gestionats mitjançant els plans d'acció oportuns, que s'han d'elaborar d'acord amb el que estableix la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll.

5. Com a excepció al que disposa l'apartat 3 d'aquest article, es pot no aplicar una tarifa de peatge per costos externs en els trams en què aplicar-la pugui provocar el desviament dels vehicles més contaminants, i això tingui repercussions negatives en la seguretat viària i la salut pública.

Article 5. *Mètode de càlcul dels peatges.*

1. La metodologia de càlcul de la tarifa de peatge per infraestructura aplicable als vehicles ha de tenir en consideració el següent:

a) Els costos tinguts en compte han de correspondre a la xarxa o a la part de la xarxa en què es percebin tarifes de peatge per infraestructura per a vehicles pesants i als vehicles subjectes al pagament de les tarifes esmentades. L'Administració pot optar per recuperar únicament un percentatge d'aquests costos mitjançant ingressos procedents de peatges.

b) El nivell màxim de la tarifa de peatge per infraestructura aplicable als vehicles pesants s'ha de calcular d'acord amb una metodologia basada en els principis fonamentals de càlcul que estableix l'annex I d'aquest Reial decret. En el cas dels peatges de concessió, el nivell màxim de la tarifa de peatge per infraestructura aplicable als vehicles pesants 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.

c) Quan els peatges s'apliquin a tots els vehicles pesants, es pot optar per recuperar un percentatge diferent dels costos per als autocars i els autobusos i les autocaravanes, d'una banda, i per als vehicles pesants de transport de mercaderies, de l'altra.

Els règims de peatge que ja estaven 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, ni al que estableix l'article 4, apartat 2, 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 s'ha de tenir en compte 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, aquest mecanisme ha de ser compatible amb la transferència de risc al concessionari i s'ha de determinar en els plecs de clàusules administratives particulars del contracte concessional d'acord amb el que estableix aquest Reial decret i la resta de la normativa aplicable.

3. Les tarifes de peatge per costos externs aplicables als vehicles pesants, a les quals es refereixen els apartats 3 i 4 de l'article 4, es diferencien i es fixen atenent els requisits mínims i els mètodes a què es refereix l'annex IV, i han de respectar els valors de referència que figuren a l'annex V d'aquest Reial decret. L'Administració pot optar per recuperar només un percentatge dels costos esmentats.

L'import de la tarifa de peatge per costos externs l'aprova el Govern, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, de conformitat amb el que recull l'article 22, apartat 2, de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.

Es poden aplicar excepcions que permetin ajustar la tarifa de peatge per costos externs en el cas dels vehicles d'interès històric.

4. Per a la determinació de la tarifa de peatge per costos externs de la contaminació atmosfèrica o acústica, s'han de tenir en compte els costos que corresponguin a la xarxa o a la part de la xarxa per la qual es percebin les esmentades tarifes de peatge per costos externs i els vehicles que han de quedar subjectes al pagament d'aquestes tarifes.

5. La tarifa de peatge per costos externs relacionada amb la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit no s'aplica als vehicles pesants que compleixin les normes d'emissions EURO més estrictes.

El que estableix el paràgraf anterior es deixa d'aplicar quan hagin transcorregut quatre anys des de la data en què van començar a aplicar-se les normes esmentades.

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 de l'usuari, el país o el lloc d'establiment de l'operador del transport, la matriculació del vehicle o l'origen o la destinació de l'operació de transport.

Article 7. *Descomptes, reduccions i exempcions.*

1. No s'han de concedir a cap usuari descomptes o reduccions corresponents a l'element de la tarifa de peatge per costos externs.

2. Els nous descomptes o les reduccions de la tarifa de peatge per infraestructura 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) Tals descomptes o reduccions reflecteixin l'estalvi real dels costos administratius del tractament dels usuaris freqüents en comparació amb els ocasionals.

c) No superin el 13% de la tarifa de peatge per infraestructura, abonada pels vehicles equivalents sense dret al descompte o a la reducció.

3. No obstant el que estableix l'apartat anterior, es poden establir descomptes o reduccions de la tarifa de peatge per infraestructura per als turismes d'usuaris freqüents, en particular en les zones en què els nuclis de població estan dispersos i en els afores de les ciutats. Les reduccions d'ingressos que es deguin als descomptes aplicats als usuaris freqüents no s'han de repercutir als usuaris menys freqüents.

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

5. No tenen consideració de descomptes o reduccions de peatge les modulacions que estableixen els articles 8, 9 i 10.

6. Així mateix, es poden establir peatges reduïts en determinats trams de carretera o excloure per complet determinats trams de carretera de l'aplicació de peatges, en particular els de baixa intensitat de trànsit situats en zones poc poblades.

7. No es concedeixen exempcions en el pagament del peatge a les autopistes en règim de peatge a l'usuari, excepte en els casos enumerats a l'article 23 de Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.

Article 8. *Modulacions en vehicles pesants.*

1. Les tarifes de peatge per infraestructura aplicades a vehicles pesants s'han de modular en funció de les emissions de CO₂ i en funció de la categoria EURO d'emissió, d'acord amb el que estableix aquest article.

2. S'estableixen per a cada tipus de vehicle pesant les classes per emissions de CO₂ següents:

a) Classe 1 per emissions de CO₂: vehicles no pertanyents a cap de les classes per emissions de CO₂ a què es refereixen les lletres b) a e).

b) Classe 2 per emissions de CO₂: vehicles del subgrup de vehicles sg, matriculats per primera vegada en el període de comunicació de l'any A, que presenten una taxa d'emissions de CO₂ que està més d'un 5% per sota de la trajectòria de reducció d'emissions per al període de comunicació de l'any A, i vehicles del subgrup de vehicles sg no pertanyents a cap de les classes per emissions de CO₂ a què es refereixen les lletres c), d) i e).

c) Classe 3 per emissions de CO₂: vehicles del subgrup de vehicles sg, matriculats per primera vegada en el període de comunicació de l'any A, que presenten una taxa d'emissions de CO₂ que està més d'un 8% per sota de la trajectòria de reducció d'emissions per al període de comunicació de l'any A, i vehicles del subgrup de vehicles sg no pertanyents a cap de les classes per emissions de CO₂ a què es refereixen les lletres d) i e).

d) Classe 4 per emissions de CO₂: vehicles pesants de baixa emissió.

e) Classe 5 per emissions de CO₂: vehicles d'emissió zero.

L'Administració ha de vetllar perquè la classificació d'un vehicle a la classe 2 o 3 per emissions de CO₂ es reavalui cada sis anys a partir de la data de la primera matriculació i, quan s'escaigui, ha de vetllar perquè el vehicle es reclassifiqui a la classe per emissions pertinent en funció dels llindars aplicables aleshores.

3. S'apliquen tarifes de peatge per infraestructura reduïdes als vehicles de les classes 2, 3, 4 i 5 per emissions de CO₂, segons el que s'indica a continuació:

- a) Classe 2 per emissions de CO₂: reducció d'entre el 5% i el 15% de la tarifa aplicable als vehicles de la classe 1 per emissions de CO₂;
- b) Classe 3 per emissions de CO₂: reducció d'entre el 15% i el 30% de la tarifa aplicable als vehicles de la classe 1 per emissions de CO₂;
- c) Classe 4 per emissions de CO₂: reducció d'entre el 30% i el 50% de la tarifa aplicable als vehicles de la classe 1 per emissions de CO₂;
- d) Classe 5 per emissions de CO₂: reducció d'entre el 50% i el 75% de la tarifa aplicable als vehicles de la classe 1 per emissions de CO₂.

Quan la tarifa de peatge per infraestructura hagi estat objecte de diferenciació en funció de la classe d'emissions EURO, les reduccions a què es refereix el paràgraf primer s'apliquen en correlació amb la tarifa aplicada a la norma d'emissions EURO més estricta.

4. Per als subgrups de vehicles pesants que recull l'article 2, apartat 1, lletres a) a d), del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, la modulació per emissions de CO₂ s'aplica a tot tardar dos anys després que es publiquin les emissions de CO₂ de referència relatives a aquests subgrups de vehicles en els actes d'execució adoptats de conformitat amb l'article 11, apartat 1, del Reglament (UE) 2019/1242.

Per a les classes 1, 4 i 5 per emissions de CO₂ a què es refereix l'apartat 2 d'aquest article, la modulació s'ha d'aplicar als grups de vehicles pesants que no recull l'article 2, apartat 1, lletres a) a d), del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, a tot tardar en un termini de dos anys després que les emissions de CO₂ de referència relatives als grups pertinents es publiquin en els actes d'execució adoptats d'acord amb l'apartat 5 d'aquest article. Quan es modifiqui el punt 5.1 de l'annex I del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, mitjançant un acte legislatiu de la Unió Europea, de manera que compregui les emissions de CO₂ de referència relatives a un grup de vehicles pesants, les emissions de CO₂ de referència s'han de deixar de determinar d'acord amb l'apartat 5 d'aquest article i s'han de determinar d'acord amb el punt 5.1 de l'annex I del Reglament esmentat.

Quan les trajectòries de reducció d'emissions relatives als grups de vehicles pesants que no recull l'article 2, apartat 1, lletres a) a d), del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, es determinin mitjançant un acte legislatiu de la Unió Europea pel qual es modifiqui el punt 5.1 de l'annex I del Reglament esmentat, les diferenciacions per a les classes 2 i 3 per a emissions de CO₂, segons el que defineix l'apartat 2 d'aquest article, s'han d'aplicar a partir de la data d'entrada en vigor de les noves trajectòries de reducció d'emissions.

5. Les emissions de CO₂ de referència a aplicar als grups de vehicles que no recull l'article 2, apartat 1, lletres a) a d), del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, han de ser les que estableixin els actes d'execució corresponents que adopti la Comissió Europea.

6. Fins que no s'apliqui la modulació de les tarifes de peatge per infraestructura segons les emissions de CO₂, pel que fa als vehicles pesants, les tarifes de peatge per infraestructura s'han de modular en funció de la categoria EURO d'emissió del vehicle, de manera que cap peatge per infraestructura cobrat superi més d'un 100% el que s'apliqui als vehicles equivalents que compleixin les normes d'emissions EURO més estrictes.

Una vegada que s'apliqui la diferenciació de les tarifes de peatge per infraestructura segons les emissions de CO₂, es pot deixar d'aplicar la diferenciació en funció de la classe d'emissions EURO.

7. Com a excepció al que disposa l'apartat anterior, es pot no aplicar el requisit de modulació de les tarifes de peatge per infraestructura en funció de la categoria EURO d'emissió del vehicle quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

- a) S'afecti seriosament la coherència amb altres règims de peatge.
- b) No sigui viable a 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.
- d) El peatge que s'aplica inclou un peatge per costos externs de la contaminació atmosfèrica.

En cas que es prevegi l'excepció, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ho ha de comunicar a la Comissió Europea.

8. Les modulacions que preveu aquest article no tenen la finalitat de generar ingressos addicionals.

9. L'aplicació de la modulació de tarifes en funció de les emissions de CO₂ a què es refereix aquest article no és obligatòria quan s'apliqui una altra mesura de tarifació del carboni del combustible per al transport per carretera de la Unió.

Article 9. *Modulacions en vehicles lleugers.*

1. Els peatges per als vehicles lleugers es poden diferenciar en funció del comportament mediambiental del vehicle, segons el que determinin les emissions específiques de CO₂, combinades o combinades ponderades, consignades en la rúbrica 49 del certificat de conformitat del vehicle i pel seu comportament en matèria d'emissions segons la categoria EURO del vehicle.

2. S'apliquen peatges més baixos als turismes, als minibusos i als vehicles comercials lleugers que compleixin les dues condicions següents:

a) Les seves emissions específiques de CO₂, determinades de conformitat amb el Reglament (UE) 2017/1151 de la Comissió, d'1 de juny de 2017, que complementa el Reglament (CE) núm. 715/2007 del Parlament Europeu i del Consell, sobre l'homologació de tipus dels vehicles de motor pel que fa a les emissions procedents de turismes i vehicles comercials lleugers (Euro 5 i Euro 6) i sobre l'accés a la informació relativa a la reparació i el manteniment dels vehicles, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell i els reglaments (CE) núm. 692/2008 i (UE) núm. 1230/2012 de la Comissió i deroga el Reglament (CE) núm. 692/2008 de la Comissió, són iguals a zero o estan per sota dels nivells següents:

1r Per al període comprès entre 2021 i 2024, els objectius 2021 a escala del parc de la UE determinats d'acord amb la part A, punt 6, i amb la part B, punt 6, de l'annex I del Reglament (UE) 2019/631 del Parlament Europeu i del Consell, de 17 d'abril de 2019, pel qual s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, i pel qual es deroguen els reglaments (CE) núm. 443/2009 i (UE) núm. 510/2011;

2n per al període comprès entre 2025 i 2029, els objectius a escala del parc de la UE determinats d'acord amb la part A, punt 6.1.1, i amb la part B, punt 6.1.1, de l'annex I del Reglament (UE) 2019/631 del Parlament Europeu i del Consell, de 17 d'abril de 2019;

3r de 2030 en endavant, els objectius a escala del parc de la UE determinats d'acord amb la part A, punt 6.1.2, i amb la part B, punt 6.1.2, de l'annex I del Reglament (UE) 2019/631 del Parlament Europeu i del Consell, de 17 d'abril de 2019;

b) les seves emissions contaminants, determinades d'acord amb el Reglament (UE) 2017/1151 de la Comissió, d'1 de juny de 2017, són les que especifica el quadre de l'annex VI d'aquest Reial decret. Es pot aplicar la reducció relativa als vehicles d'emissió

zero que esmenta l'annex VI d'aquest Reial decret sense aplicar les reduccions relatives a altres categories de comportament en matèria d'emissions que recull el mateix annex.

3. A partir de l'1 de gener de 2026, quan sigui tècnicament factible, s'han de modular els peatges per a les furgonetes i els minibusos en funció del comportament mediambiental del vehicle, d'acord amb les normes que estableix l'annex VI d'aquest Reial decret. Amb aquesta finalitat, el que disposa l'apartat 2 d'aquest article és de caràcter indicatiu.

4. En cas que es decideixi establir criteris de comportament de les emissions o nivells de diferenciació distints dels que estableix l'apartat 2, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de justificar aquesta decisió i notificar-la a la Comissió almenys sis mesos abans de la introducció de qualsevol modulació.

No obstant això, es poden aplicar reduccions únicament als vehicles d'emissió zero, sense aplicar cap modulació a altres vehicles i sense notificar-ho a la Comissió.

5. Als efectes del que estableix aquest article, es poden adoptar mesures excepcionals per a la tarifació de vehicles d'interès històric.

6. Les modulacions que preveu aquest article no tenen la finalitat de generar ingressos addicionals.

Article 10. *Altres modulacions.*

1. Les tarifes de peatge per infraestructura també es poden modular a fi de reduir la congestió o el deteriorament de les infraestructures, optimitzar-ne l'ús o millorar-ne la seguretat viària, sempre que:

a) La modulació sigui transparent, es faci pública i tots els usuaris la puguin consultar 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 tarifa de peatge per infraestructura sigui superior en més d'un 175% al nivell màxim del de la tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura a què es refereix l'article 4.

d) Els períodes de més demanda de trànsit durant els quals es cobrin les tarifes de peatge per infraestructura més elevades 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.

En cas que en els sistemes de peatge s'introdueixin les modulacions que preveu aquest apartat o es modifiquin modulacions existents, l'Administració ho ha de notificar a la Comissió, a la qual ha de facilitar la informació necessària per avaluar el compliment de les condicions.

2. Les modulacions que preveu l'apartat anterior no tenen la finalitat de generar ingressos addicionals.

Tot increment dels ingressos no previst que hagi estat ocasionat per les modulacions que regulen els articles, 8, 9 i 10 d'aquest Reial decret s'ha de contrarestar mitjançant canvis en l'estructura de la modulació, els quals s'han d'introduir en un termini de dos anys a partir del final de l'exercici comptable en què s'hagin generat els beneficis addicionals.

3. En les condicions que estableixen els apartats 2 i 1.b) d'aquest article, els peatges relatius als grans projectes de la xarxa bàsica transeuropea de transport, els mapes de la qual s'identifiquen a l'annex I del Reglament (UE) 2024/1679 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, poden estar subjectes a altres formes de modulació a fi d'assegurar la viabilitat econòmica d'aquests projectes quan entrin en

competència directa amb altres modes de transport. L'estructura tarifària resultant ha de ser lineal, proporcionada i fer-se pública, i tots els usuaris l'han de poder consultar en termes d'igualtat. A més, no ha de suposar costos addicionals a altres usuaris en forma de peatges més elevats.

4. Quan es prevegi introduir qualsevol nova modulació de peatges o modificar-ne una d'existent, abans d'aplicar-la, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de remetre la informació necessària sobre l'estructura de la modulació a la Comissió Europea perquè aquesta comprovi el compliment de les condicions que estableixen els articles 8, 9 i 10 d'aquest Reial decret.

Article 11. *Recàrrecs.*

1. En casos excepcionals corresponents als trams d'autopistes en règim de peatge a l'usuari de la Xarxa de Carreteres de l'Estat que 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 a la tarifa de peatge per infraestructura, sempre que:

a) Els ingressos generats pel recàrrec es destinin a finançar la millora dels serveis de transport o la construcció o el manteniment d'infraestructures de transport de la xarxa bàsica transeuropea de transport, que contribueixin de manera directa a alleujar la congestió o els danys mediambientals, i que pertanyin al mateix corredor que el tram d'autopista en què s'apliqui el recàrrec.

b) El recàrrec no superi el 15% de la tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura calculada d'acord amb el que estableixen els articles 4 i 5, excepte quan els ingressos generats s'inverteixin en trams transfronterers dels corredors de la xarxa bàsica, identificats de conformitat amb l'annex I del Reglament (UE) 2024/1679 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, cas en què el recàrrec no pot excedir del 25% d'aquesta tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura, o quan dos o més estats membres de la Unió Europea apliquin un recàrrec en el mateix corredor, cas en què, amb l'acord previ de tots els estats membres que formen part del corredor i dels que limiten amb els estats membres en el territori en què es troba el tram del corredor al qual s'ha d'aplicar un recàrrec, el recàrrec pot superar el 25%, però no pot superar el 50% d'aquesta tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura.

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 se supedita a l'acord amb els estats membres afectats.

Abans d'aplicar-la, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de presentar a la Comissió Europea una descripció de la ubicació exacta del lloc on s'hagi previst el recàrrec juntament amb la documentació que justifiqui la decisió de finançar la infraestructura de transport o els serveis de transport indicats en 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 tindrà conseqüències adverses importants per al desenvolupament econòmic de les regions perifèriques, pot rebutjar el projecte de recàrrec presentat per l'Estat membre o sol·licitar-ne la modificació.

3. Es pot, així mateix, aplicar un recàrrec als peatges que hagin estat modulats de conformitat amb els articles 8, 9 i 10 d'aquest Reial decret.

Article 12. *Condicions de pagament.*

1. L'aplicació i la recaptació del peatge, així com el control del pagament, s'ha de portar a terme de manera que s'obstaculitzi com menys millor la fluïdesa del trànsit, i cal

evitar establir controls o comprovacions obligatoris en les fronteres interiors de la Unió Europea. Per a tal fi, s'han d'establir mètodes que permetin als usuaris de les autopistes de peatge abonar el peatge durant les 24 hores del dia, almenys de forma electrònica.

Els mètodes han de ser segurs i eficaços tant per a l'usuari com per al concessionari o organisme receptor del peatge.

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

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

Quan sigui econòmicament viable, s'han de percebre i recaptar peatges mitjançant un sistema de telepeatge de carretera que compleixi el que disposa l'article 16, apartat 1, del Reial decret 183/2022, de 8 de març, pel qual es regula la interoperabilitat dels sistemes de telepeatge en les carreteres espanyoles.

Quan s'exigeixi el pagament mitjançant un mètode que requereix l'ús d'equips instal·lats a bord del vehicle, s'ha de garantir que tots els usuaris en puguin adquirir sense dificultats administratives excessives i a un preu raonable. A més, aquests equips han de complir amb els requisits del Reial decret 183/2022, de 8 de març.

3. L'import total del peatge, l'import de la tarifa de peatge per infraestructura i l'import de la tarifa de peatge per costos externs, segons correspongui, s'ha d'indicar en un rebut que es lliura a l'usuari de la carretera, en la mesura possible per mitjans electrònics.

Article 13. *Documentació del tipus de vehicle.*

Quan un conductor o, si s'escau, l'operador de transport o el prestador del servei europeu de telepeatge no pugui facilitar proves que certifiquin la classe per emissions del vehicle, ni el tipus de vehicle, es pot aplicar el nivell màxim de peatge exigible.

Cal adoptar les mesures necessàries per garantir que els usuaris de les autopistes de peatge puguin declarar la classe per emissions del vehicle almenys a través de mitjans electrònics abans d'utilitzar la infraestructura. Es poden oferir mitjans tant electrònics com no electrònics per permetre als usuaris presentar proves per beneficiar-se d'una reducció de les tarifes de peatge o, quan sigui oportú, per a un control. Es pot exigir que es presentin proves a través de mitjans electrònics abans d'utilitzar la infraestructura.

Article 14. *Supervisió del funcionament del sistema de peatges.*

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de supervisar el funcionament del sistema de peatges en les carreteres afectades per aquest Reial decret a fi d'assegurar que sigui transparent i no discriminatori.

Article 15. *Coordinació amb altres estats membres.*

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible 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.

En tot cas s'ha d'assegurar 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 del sistema.

Disposició addicional primera. *Autopistes de peatge en règim de concessió.*

El que estableixen l'article 4, apartat 3, i els articles 8, 9 i 10 d'aquest Reial decret no és aplicable per a les autopistes de peatge en règim de concessió quan els contractes de concessió corresponents s'hagin signat, o les ofertes en els procediments de licitació

s'hagin rebut, abans del 24 de març de 2022, llevat que, després d'aquesta data, es renovi el contracte o es modifiqui substancialment el règim de peatge.

Disposició addicional segona. *Excepcions de l'obligació d'aplicar una tarifa de peatge per costos externs i de l'obligació de modulació en funció del comportament mediambiental dels vehicles.*

1. L'Administració pot decidir no aplicar l'article 4, apartat 3; l'article 8, apartat 1, i l'article 9, apartat 3, d'aquest Reial decret als peatges per la utilització de ponts, túnels i ports de muntanya que estiguin en l'àmbit de les autopistes a les quals es refereix l'article 3, apartat 1, sempre que es compleixi almenys una de les dues condicions següents:

- a) L'aplicació del que estableixen aquests preceptes no sigui tècnicament viable introduir-ho en el sistema de peatge.
- b) L'aplicació del que estableixen aquests preceptes pugui provocar un desviament dels vehicles més contaminants, amb efectes negatius per a la seguretat viària i la salut pública.

2. Els casos en què es prevegi no aplicar l'article 4, apartat 3; l'article 8, apartat 1, i l'article 9, apartat 3, d'aquest Reial decret s'han de comunicar a la Comissió Europea.

Disposició addicional tercera. *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 els articles d'aquest Reial decret, almenys sis mesos abans de l'entrada en vigor d'un nou peatge o d'un règim de peatge substancialment modificat, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'enviar a la Comissió Europea:

- a) En el cas d'autopistes de peatge en règim diferent del de concessió:

1r Els valors unitaris i altres paràmetres utilitzats per calcular els diferents elements de costos de les infraestructures.

2n Informació clara sobre els vehicles afectats pel règim de peatge, l'autopista o autopistes, o, si s'escau, els trams d'autopista o autopistes que entrin en cada càlcul de costos i el percentatge de costos la recuperació del qual es projecta.

3r Quan escaigui, informació clara sobre les principals característiques del sistema de telepeatge de les carreteres, inclosa la interoperabilitat.

- b) En el cas d'autopistes de peatge en règim de concessió:

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

2n La hipòtesi de base en la qual el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible hagi basat l'anunci del contracte de concessió, segons el que indica l'annex III de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic. La hipòtesi esmentada ha d'incloure una estimació dels costos previstos en el contracte concessional que es defineixen a l'apartat 1 de 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 pel contracte de concessió.

2. Abans d'aplicar un règim de peatge nou o substancialment modificat que incorpori tarifes de peatge per costos externs, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'informar la Comissió del tram o trams d'autopista en què s'aplica i de les tarifes previstes per categoria de vehicle i per classe d'emissions, i, si s'escau, ho ha de notificar a la Comissió d'acord amb l'annex IV, punt 2, d'aquest Reial decret.

3. Abans del 31 de desembre de 2025, i posteriorment cada 5 anys, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de publicar de manera agregada un informe sobre els peatges percebuts en l'àmbit nacional.

Aquest informe ha de tenir, segons correspongui, el contingut següent:

- a) Els peatges per infraestructura segons la categoria de vehicle i el tipus de vehicle pesant;
- b) la modulació dels peatges per infraestructura segons el comportament mediambiental dels vehicles d'acord amb els articles 8 i 9 d'aquest Reial decret;
- c) quan sigui procedent, la diferenciació de tarifes de peatge per infraestructura en funció de l'hora del dia, el tipus de dia o la temporada, d'acord amb l'article 10;
- d) la tarifa de peatge per costos externs percebuda per cada combinació de classe de vehicles, tipus de carretera i període de temps;
- e) la tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura i els ingressos totals recaptats mitjançant aquesta tarifa;
- f) els ingressos totals recaptats mitjançant la tarifa de peatge per costos externs;
- g) els ingressos totals generats a través de recàrrecs i els trams de carretera en els quals s'han percebut;
- h) els ingressos totals recaptats mitjançant peatges;
- i) la destinació dels ingressos generats, i
- j) l'evolució de la quota de vehicles pertanyents a les diferents classes per emissions en les carreteres de peatge.

En cas que aquesta informació es posi a disposició pública en línia, no cal elaborar l'informe.

4. En els sistemes de peatge a les carreteres o als trams de les carreteres que no siguin de titularitat estatal, però que formin part de la Xarxa Transeuropea o tinguin característiques d'autopista d'acord amb la definició de l'article 2, quan així correspongui, les seves administracions titulars han de facilitar la informació a l'Administració General de l'Estat amb la finalitat que aquest compleixi les obligacions de publicitat i de comunicació i informació a la Comissió Europea que el Regne d'Espanya imposa.

Disposició addicional quarta. *Actualització dels valors de referència de la tarifa de peatge per costos externs.*

Els imports en cèntims d'euro que recull el quadre de l'annex V d'aquest Reial decret s'han d'adaptar cada dos anys per tenir en compte els canvis de l'índex harmonitzat de preus de consum (IHPC) a escala de la Unió, excloent-ne l'energia i els aliments no elaborats, publicat per la Comissió (Eurostat).

La primera adaptació s'ha d'efectuar a tot tardar el 31 de desembre de 2025. Els imports resultants s'han d'arrodonir a l'alça fins a la desena de cèntim més pròxima.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el 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.

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.*

1. Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol l'article 1. Modificacions de la Directiva 1999/62/CE, de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer, per la qual es modifiquen les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE i (UE) 2019/520 pel que fa a l'aplicació de gravàmens als vehicles per la utilització de determinades infraestructures.

2. Així mateix, mitjançant aquest Reial decret queda incorporada la Directiva 2011/76/UE del Parlament i del Consell, de 27 de setembre de 2011, i la Directiva 2006/38/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de maig de 2006, que modifiquen la Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juliol de 1999, relativa a l'aplicació dels gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures.

Disposició final tercera. *Adequació normativa.*

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'adaptar el plec de clàusules generals per a la construcció, la conservació i l'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 que entri en vigor, i en tot cas abans de la licitació de qualsevol nou contracte de concessió d'autopistes de peatge.

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

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

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

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 18 de març de 2025.

FELIPE R.

El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

ANNEX I

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

Aquest annex defineix els principis fonamentals per al càlcul de la tarifa de peatge mitjana ponderada per infraestructura.

Sense perjudici de l'obligació que les tarifes de peatge per infraestructura 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 tarifes de peatge per infraestructura o, segons el que estableix l'article 11, no ajustar a la mitjana l'import de determinades tarifes de peatge per infraestructura.

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 la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014, i la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.

Quan l'Administració porti a terme consultes preliminars de mercat amb una o més parts, amb vista a la subscripció d'un contracte de concessió per a la construcció, la conservació i l'explotació, o bé per a la conservació i l'explotació d'una part de la seva infraestructura, o quan, per aquesta finalitat, assumeixi un compromís similar sobre la base de la legislació vigent o d'un acord formalitzat segons el que estableix la Llei 9/2017, de 8 de novembre, l'aplicació d'aquests principis s'ha d'avaluar en funció del resultat de les consultes esmentades, sense perjudici del que estableix el paràgraf anterior.

*1. Costos d'infraestructura**1.1 Costos d'inversió.*

Els costos d'inversió inclouen 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 de reposició de serveis i servituds, de construcció de les obres i instal·lacions, de direcció i Oadministració d'obra, els costos de finançament durant el període de construcció i, en general, de tots els béns, sigui quina sigui la seva naturalesa, que calgui construir o adquirir perquè estan directament relacionats amb l'autopista i que contribueixin a la prestació del servei d'aquesta.

La recuperació dels costos de construcció ha d'anar 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 consideri adequat amb motiu del finançament mitjançant un contracte de concessió o d'un altre tipus. La durada del període de la concessió pot ser un factor clau per a l'adjudicació de contractes de concessió, 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 pot:

1r Distribuir-se uniformement al llarg del període d'amortització o bé de forma no lineal segons el que estableix el Reial decret 1514/2007, de 16 de novembre, pel qual s'aprova el Pla general de comptabilitat, 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 s'han de basar en els imports abonats. Els costos encara pendents s'han de basar en previsions de costos valorades o, si s'escau, validades per l'Administració.

Es pot suposar que les inversions es finançaran 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 que s'hi associen. A aquest efecte, els vehicles-quilòmetre recorreguts pels vehicles pesants es poden ajustar mitjançant «factors d'equivalència» objectivament justificats, com els que recull el punt 3.

La quantitat prevista en concepte de rendiment estimat del capital o de marge de beneficis ha de ser raonable, en funció de les condicions de mercat, i es pot modificar a fi 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 ara la taxa interna de rendibilitat de la inversió o el cost mitjà ponderat del capital.

1.2 Costos anuals de conservació i manteniment.

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

Els costos es distribueixen entre els vehicles pesants i la resta dels vehicles en funció dels percentatges reals i els 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 inclou tots els costos en què incorri el concessionari o l'operador de la infraestructura que no cobreixi l'apartat 1 d'aquest annex i es refereixin a la posada en marxa, a l'explotació i gestió de la infraestructura i al sistema de peatge. En particular, inclou:

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, l'administració i l'aplicació dels sistemes de cobrament de peatges.

3r Les taxes i les 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 o de marge de beneficis que ha d'anar d'acord amb el grau de risc transferit.

Aquests costos 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'efectua sobre la base dels percentatges reals i previstos de vehicles-quilòmetre recorreguts per vehicles pesants, ajustats, si s'escau, mitjançant factors d'equivalència, per tenir degudament en compte els costos més grans de construcció i conservació de les infraestructures a causa de l'ús que en fan els 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 determinar 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 els 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, d'hidrocarburs totals, d'òxids de nitrogen i de 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

⁽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 par que el motor ha de respectar en modes estabilitzats (assaig ESC) o en condicions de funcionament transitoris (assajos ETC i ELR).

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

Límits d'emissions EURO VI

	Valors límit							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH4 (mg/kWh)	NOX ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH3 (ppm)	Massa de PM (mg/kWh)	Nombre de partícules (#/kWh)
WHSC (CI).	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHSC (CI).	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI).	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Nota:

PI = Encesa per guspira.

CI = Encesa per compressió.

⁽¹⁾ El nivell admissible del component NO₂ en el valor límit dels NO_x es pot definir posteriorment.

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 els 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		Classes 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	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		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 IX del Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles.

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 en càrrega màxima tècnicament admissible (en tones)		Nombre d'eixos i massa en càrrega màxima tècnicament admissible (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	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 eixos				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 eixos				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 1 eixos				II
30 32	32 35	30	32	
		32	35	III
3 + 2 eixos				II

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 en càrrega màxima tècnicament admissible (en tones)		Nombre d'eixos i massa en càrrega màxima tècnicament admissible (en tones)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
36 38	38 40	36	38	III
		38 40	40 44	
40	44			
3 + 3 eixos				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44	

ANNEX IV

Requisits per a la percepció d'una tarifa de peatge per costos externs

En aquest annex es fixen els requisits mínims aplicables a la percepció d'una tarifa de peatge per costos externs i, quan correspongui, al càlcul del nivell màxim de la tarifa màxima de peatge per costos externs.

1. Parts de la xarxa d'autopistes afectades

L'Administració ha d'indicar amb precisió les parts de la seva xarxa d'autopistes que s'han de subjectar a una tarifa de peatge per costos externs.

A partir del 25 de març de 2026, l'Administració, en cas que tingui la intenció de no percebre una tarifa de peatge per costos externs de la contaminació atmosfèrica en trams específics de la seva xarxa d'autopistes de peatge, ha d'elegir aquests trams específics sobre la base d'una avaluació que determini que la imposició d'una tarifa de peatge per costos externs en els trams esmentats pot tenir efectes adversos per al medi ambient, la salut pública o la seguretat viària.

2. Vehicles, carreteres i períodes afectats

Quan l'Administració tingui la intenció d'aplicar tarifes de peatge per costos externs més elevades que els valors de referència que especifica l'annex V, ha de notificar a la Comissió la classificació dels vehicles a l'efecte de la diferenciació de la tarifa de peatge per costos externs. Quan escaigui, ha de notificar a la Comissió la localització de les autopistes de peatge subjectes a tarifes de peatge per costos externs més elevades [d'ara endavant, «autopistes suburbanes»] i de les autopistes de peatge subjectes a les tarifes de peatge per costos externs menys elevades [d'ara endavant, «autopistes interurbanes»].

Quan així escaigui, s'ha de notificar també a la Comissió els períodes exactes que configuren el període nocturn en què es pot imposar una tarifa de peatge més elevada per costos externs de contaminació acústica a fi de reflectir els nivells més alts de molèsties acústiques. La classificació de les autopistes de peatge en autopistes suburbanes i autopistes de peatge interurbanes i la definició dels períodes esmentats

s'han de basar en criteris objectius relacionats amb el nivell d'exposició de les vies i els seus voltants a la contaminació, com ara la densitat de població, la mitjana anual de la contaminació atmosfèrica (en particular per a les PM10, PM2,5 i el NO₂), el nivell crític per als NO_x, els valors límit diaris per a PM10 i PM2,5, i els valors límit horaris per a NO₂ i PM10 que estableix la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, transposada mitjançant el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, així com les modificacions en aquests valors o en altres de nous que es puguin incorporar a causa de revisions de la directiva i el Reial decret esmentats. Els criteris utilitzats s'han d'indicar en la notificació.

3. Import de la tarifa

Aquesta secció s'ha d'aplicar en cas que es consideri aplicar tarifes de peatge per costos externs més elevades que els valors de referència que especifica l'annex V.

En aquest cas, s'ha de determinar, per a cada classe de vehicle, de tipus de carretera i de període, segons correspongui, un import únic específic. L'estructura tarifària que en resulti ha de ser transparent, fer-la pública i posar-la a disposició de tots els usuaris en condicions d'igualtat. La publicació s'ha de fer amb temps suficient abans d'aplicar-la. S'han de publicar tots els paràmetres, les dades i altres informacions necessàries per comprendre com es calculen els diversos elements de cost extern.

La determinació de les tarifes s'ha de guiar pel principi de tarifació eficient, és a dir, la fixació d'un preu pròxim al cost social marginal de la utilització del vehicle subjecte a la tarifa.

Per determinar la tarifa també s'han de tenir en compte el risc de desviació del trànsit i els possibles efectes adversos per a la seguretat viària, el medi ambient i la congestió, i s'han d'estudiar les possibles solucions per mitigar aquests riscos.

L'Administració ha de controlar l'eficàcia del règim de tarifació per reduir els danys mediambientals derivats del transport per carretera. En funció de l'evolució de l'oferta i la demanda de transport, ha d'ajustar cada dos anys, quan sigui convenient, l'estructura tarifària i l'import específic de la tarifa fixada per a cada classe de vehicle i període de temps.

4. Elements de costos externs

4.1 Cost de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit.

Quan l'Administració tingui la intenció d'aplicar tarifes de peatge per costos externs més elevades que els valors de referència que especifica l'annex V, s'ha de calcular el cost imputable de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit aplicant la fórmula que figura a continuació:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

On:

- PCV_{ij} = el cost de la contaminació atmosfèrica emesa pel vehicle de classe i en una carretera de tipus j (euro/vehicle.kilòmetre).
- EF_{ik} = el factor d'emissió del contaminant k i el vehicle de classe i (gram/vehicle.kilòmetre).
- PC_{jk} = el cost monetari del contaminant k per al tipus de carretera j (euro/gram).

Els factors d'emissió han de ser els mateixos que els utilitzats per elaborar els inventaris nacionals d'emissions que preveu el Reial decret 818/2018, de 6 de juliol, sobre mesures per a la reducció de les emissions nacionals de determinats contaminants

atmosfèrics. El cost monetari dels contaminants s'estima aplicant mètodes científicament provats.

Es poden aplicar mètodes alternatius científicament contrastats per calcular el valor dels costos per la contaminació atmosfèrica en els quals s'utilitzin dades extretes dels mesuraments dels contaminants atmosfèrics i el valor local del cost monetari dels contaminants atmosfèrics.

4.2 Cost de la contaminació acústica provocada pel trànsit.

Quan l'Administració tingui la intenció d'aplicar tarifes de peatge per costos externs més elevades que els valors de referència que especifica l'annex V, s'ha de calcular el cost imputable de la contaminació acústica provocada pel trànsit aplicant la fórmula que figura a continuació:

$$NCV_j(\text{diario}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{dia}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{nit}) = b \times NCV_j$$

On:

- NCV_j = el cost de la contaminació acústica emesa per un vehicle pesant de transport de mercaderies en una carretera de tipus j (euro/vehicle.quilòmetre).
- NC_{jk} = el cost de la contaminació acústica per persona exposada en una carretera de tipus j al nivell de soroll k (euro/persona).
- POP_k = la població exposada al nivell diari de soroll k per quilòmetre (persona/quilòmetre).
- $WADT$ = el trànsit mitjà diari ponderat (equivalent de turisme).
- a i b = són factors de ponderació determinats per l'Administració de tal manera que la tarifa de peatge mitjana ponderada per contaminació acústica resultant del càlcul vehicle quilòmetre correspongui a l' NCV_j (diari).

El cost imputable de la contaminació acústica provocada pel trànsit s'ha de correspondre amb l'estimació del cost econòmic de l'impacte dels nivells acústics en la salut dels ciutadans al voltant de la carretera.

Per al seu càlcul s'han de tenir en compte els mètodes d'avaluació dels efectes nocius de la contaminació acústica que recull l'annex III del Reial decret 1513/2005, de 16 de desembre, pel qual es desplega la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, pel que fa a l'avaluació i la gestió del soroll ambiental.

La població exposada al nivell de soroll k s'ha de determinar d'acord amb els mapes estratègics de soroll elaborats en virtut dels articles 14 a 16 de la Llei 37/2003, de 17 de novembre, i 8 i 9 del Reial decret 1513/2005, de 16 de desembre, o una altra font de dades equivalent.

El cost per persona exposada al nivell de soroll k s'ha d'estimar aplicant mètodes científicament provats.

El trànsit mitjà diari ponderat suposa un factor d'equivalència «e» entre els vehicles pesants de transport de mercaderies i els turismes, calculat sobre la base dels nivells d'emissions sonores del turisme mitjà i del vehicle pesant de transport de mercaderies mitjà i tenint en compte el Reglament (UE) núm. 540/2014 del Parlament Europeu i del Consell, de 16 d'abril de 2014, sobre el nivell sonor dels vehicles de motor i dels sistemes silenciadors de recanvi, i pel qual es modifica la Directiva 2007/46/CE i es deroga la Directiva 70/157/CEE.

Es poden establir tarifes de peatge per contaminació acústica diferenciades per recompensar els vehicles més silenciosos, sempre que això no redundi en una discriminació contra els vehicles estrangers.

ANNEX V

Valors de referència de la tarifa de peatge per costos externs

Aquest annex estableix valors de referència de la tarifa de peatge per costos externs, inclosos el cost de la contaminació atmosfèrica i acústica.

Quadre 1

Valors de referència de la tarifa de peatge per costos externs per a vehicles pesants de transport de mercaderies

Classe del vehicle	Cèntim / vehicle-quilòmetre	Zones suburbanes ⁽¹⁾	Zones interurbanes ⁽²⁾
Vehicles pesants de transport de mercaderies amb una massa en càrrega màxima tècnicament admissible inferior a 12 tones o de dos eixos.	EURO 0.	18,6	9,9
	EURO I.	12,6	6,4
	EURO II.	12,5	6,3
	EURO III.	9,6	4,8
	EURO IV.	7,3	3,4
	EURO V.	4,4	1,8
	EURO VI.	2,3	0,5
	Menys contaminants que EURO VI, inclosos els vehicles d'emissió zero.	2,0	0,3
Vehicles pesants de transport de mercaderies amb una massa en càrrega màxima tècnicament admissible d'entre 12 i 18 tones o de tres eixos.	EURO 0.	24,6	13,7
	EURO I.	15,8	8,4
	EURO II.	15,8	8,4
	EURO III.	12,5	6,6
	EURO IV.	9,2	4,5
	EURO V.	5,6	2,7
	EURO VI.	2,8	0,7
	Menys contaminants que EURO VI, inclosos els vehicles d'emissió zero.	2,3	0,3

⁽¹⁾ S'entén per «zones suburbanes» les zones amb una densitat de població d'entre 150 i 900 habitants/km² (densitat mitjana de població de 300 habitants/km²).

⁽²⁾ S'entén per «zones interurbanes» les zones amb una densitat de població inferior a 150 habitants/km².

Els valors del quadre 1 es poden multiplicar per un factor màxim de 2 en les zones de muntanya i al voltant de les aglomeracions en la mesura que ho justifiquin la menor dispersió, el pendent de la carretera, l'altitud o les inversions tèrmiques. Si hi ha dades científiques que demostrin un factor de muntanya o aglomeració més gran, aquest valor de referència es pot augmentar sobre la base d'una justificació detallada.

Classe del vehicle	Cèntim / vehicle-quilòmetre	Zones suburbanes ⁽¹⁾	Zones interurbanes ⁽²⁾
Vehicles pesants de transport de mercaderies amb una massa en càrrega màxima tècnicament admissible d'entre 18 i 32 tones o de quatre eixos.	EURO 0.	27,8	15,8
	EURO I.	20,4	11,3
	EURO II.	20,4	11,2
	EURO III.	16,3	8,9
	EURO IV.	11,8	6,0
	EURO V.	6,6	3,4
	EURO VI.	3,1	0,8
	Menys contaminants que EURO VI, inclosos els vehicles d'emissió zero.	2,5	0,3
Vehicles pesants de transport de mercaderies amb una massa en càrrega màxima tècnicament admissible superior a 32 tones o de cinc eixos o més.	EURO 0.	33,5	19,4
	EURO I.	25,0	14,1
	EURO II.	24,9	13,9
	EURO III.	20,1	11,1
	EURO IV.	14,2	7,5
	EURO V.	7,6	3,8
	EURO VI.	3,4	0,8
	Menys contaminants que EURO VI, inclosos els vehicles d'emissió zero.	2,8	0,3

⁽¹⁾ S'entén per «zones suburbanes» les zones amb una densitat de població d'entre 150 i 900 habitants/km² (densitat mitjana de població de 300 habitants/km²).

⁽²⁾ S'entén per «zones interurbanes» les zones amb una densitat de població inferior a 150 habitants/km².

Els valors del quadre 1 es poden multiplicar per un factor màxim de 2 en les zones de muntanya i al voltant de les aglomeracions en la mesura que ho justifiquin la menor dispersió, el pendent de la carretera, l'altitud o les inversions tèrmiques. Si hi ha dades científiques que demostrin un factor de muntanya o aglomeració més gran, aquest valor de referència es pot augmentar sobre la base d'una justificació detallada.

ANNEX VI

Comportament en matèria d'emissions

Aquest annex estableix el comportament en matèria d'emissions de contaminants segons el qual s'han de diferenciar els peatges amb l'article 9 d'aquest Reial decret.

Criteris de comportament en matèria d'emissions de contaminants per als vehicles lleugers

Peatges i taxes per utilització	5-15% inferior a la tarifa màxima	15-25% inferior a la tarifa màxima	25-35% inferior a la tarifa màxima	Fins al 75% inferior a la tarifa màxima
Comportament en matèria d'emissions.	Euro-6d-temp-x (#).	Euro-6d-x (#).	Valors màxims declarats de valors d'RDE per a les emissions de contaminants (##) < 80% dels límits d'emissions aplicables.	Vehicles d'emissió zero.

(#) On x pot estar buit o pot ser un dels següents (EVAP, EVAP-ISC, ISC o ISC-FCM).

(##) Per a NO_x i PN com s'indica en el punt 48.2 del certificat de conformitat, en l'apèndix de l'annex VIII del Reglament d'execució (UE) 2020/683 de la Comissió de 15 d'abril de 2020, pel qual es desplega el Reglament (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa als requisits administratius per a l'homologació i la vigilància del mercat dels vehicles de motor i els seus remolcs i dels sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles.