

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

5409 *Real Decreto 205/2025, de 18 de marzo, por el que se establecen los criterios para la determinación de los gravámenes, de sus exenciones y reducciones, y su aplicación a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras integradas en la Red de Carreteras del Estado.*

La eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los Estados miembros, el buen funcionamiento del mercado interior y el aumento de la competitividad son objetivos perseguidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea que han motivado la creación de mecanismos equitativos de imputación de los costes de utilización de las infraestructuras.

La Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, permitió a los Estados miembros percibir tasas basadas en la duración del uso de la infraestructura, para las que se fijó un nivel máximo, y autorizó también el cobro de peajes basados en la distancia recorrida para recuperar los costes de construcción, mantenimiento y funcionamiento de la infraestructura.

La Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, no fue objeto de transposición a nuestro ordenamiento jurídico al no imponer obligaciones que ya no estuvieran incorporadas al ordenamiento de aplicación a los peajes establecidos de conformidad con un contrato concesional, que eran los únicos existentes en ese momento en nuestro país.

Dicha regulación fue modificada por la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, mediante la que se establecieron las reglas para el cálculo de los costes imputables por el uso de los vehículos más limpios y mecanismos para favorecer la selección de rutas menos congestionadas, así como para optimizar la carga de los vehículos pesados haciendo un uso más eficaz de las infraestructuras.

Para fomentar además el transporte sostenible, se contempló una tarificación más equitativa por la utilización de las infraestructuras de carreteras, basada en la capacidad de aplicación del principio «quien contamina paga», estableciendo modulaciones de los peajes con objeto de considerar el rendimiento medioambiental de los vehículos pesados.

Las tarifas de los peajes podían modularse en función de las normas de emisión de los vehículos o de los niveles de congestión, siempre que esa modulación no tuviese como finalidad el incremento de los ingresos recaudados.

La transposición al ordenamiento jurídico interno de la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, en el ámbito de las competencias estatales, tuvo lugar mediante la aprobación del Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras.

Tras la aprobación de la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, se permitió la posibilidad

de establecer peajes o tasas de usuario a los vehículos pesados de transporte de mercancías asociados a los costes de la infraestructura y a los costes externos. También se introdujeron cambios en el ámbito de aplicación y en los criterios para el cálculo de dichos peajes, incluidos aquéllos correspondientes a autopistas de peaje en régimen de concesión.

El contenido de la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, fue transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado, adecuando los criterios para la determinación de peajes en régimen de concesión a lo dispuesto por las nuevas directrices comunitarias, y derogando el Real Decreto 713/2009, de 24 de abril.

Finalmente, con la aprobación de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras, se introducen, a través de su artículo 1, modificaciones en la Directiva 1999/62/CE, con los objetivos de alinearla con los retos referidos a cambio climático, ruido y congestión, avanzar en la aplicación de los principios de «quien contamina paga» y «usuario pagador», fomentando de esta manera un transporte por carretera medioambientalmente sostenible y socialmente equitativo.

El artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, extiende el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE a los vehículos distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías: es decir todo tipo de vehículos a motor de 4 o más ruedas para el transporte de personas o mercancías. Establece la paulatina eliminación de las tasas de usuario o viñetas, para los vehículos pesados en la red básica transeuropea de transporte, salvo determinados casos, que deben ser debidamente justificados. Así mismo, se extiende el ámbito de la aplicación de la Directiva al resto de la red viaria, más allá de las autopistas y tramos de la Red Transeuropea de Carreteras. También introduce cambios en el método de cálculo de los peajes, estableciendo, en este ámbito, como principal novedad, la obligatoriedad de incorporar los costes externos provocados por la contaminación atmosférica a los peajes aplicados a los vehículos pesados, así como la posibilidad, si así es determinado por cada Estado miembro, de internalizar los costes de congestión y los costes externos por emisiones de CO₂, mediante su incorporación en el cálculo de los peajes.

Así mismo, la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, incorpora, en su artículo 1, obligaciones relativas a la modulación de los peajes en función de las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados, y para las furgonetas y los minibuses. También se introducen modificaciones en la regulación de los regímenes de descuentos y reducciones de peaje, sobre todo motivados por la extensión del ámbito de la aplicación de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, a otros vehículos, distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías, así como en la posibilidad de aplicar un régimen de recargos a los peajes por congestión, en la aplicación de exenciones en el pago del peaje, y en las obligaciones de comunicación de los estados miembros a la Comisión Europea.

Se debe indicar que en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, y en sus posteriores modificaciones, incluidas las introducidas el artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, no se obliga a los estados miembros a introducir ningún sistema de tarificación por uso distinto al que dispongan, no se exige tarificar a ningún tipo de vehículo ni por el uso de ninguna carretera, y únicamente se establece el marco en el que deben insertarse las tasas de usuario y peajes ya existentes, y los que en un futuro se quieran instaurar.

Por su parte, la legislación estatal española vigente no contempla ningún otro tipo de peaje o tasa por uso en la red de carreteras del Estado diferente al peaje establecido mediante contrato concesional, y el peaje establecido en las autopistas que explota la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, (SEITT), de acuerdo con lo recogido en la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La regulación del establecimiento de nuevos regímenes de tasas de usuario o peajes, distintos a los mencionados en el párrafo anterior y recogidos en la vigente regulación estatal en la materia, no es objeto de este real decreto, y en su caso, solo será objeto de nuevas regulaciones, en el caso de que se pudiera optar, eventualmente, en un futuro por la implantación de nuevos gravámenes o peajes en la Red de Carreteras del Estado.

Por lo tanto, mediante este real decreto, se adecúa la normativa vigente sobre criterios para la determinación de los peajes a aplicar a vehículos de mercancías de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado (Real Decreto 286/2014, de 25 de abril), de acuerdo con lo establecido en el artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

Así mismo, el presente real decreto incorpora al ordenamiento jurídico los criterios, establecidos en el citado artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, para calcular los peajes a aplicar, al resto de vehículos, destinados al transporte de pasajeros o mercancías por carretera, en las autopistas de peaje en régimen de concesión, y los criterios para el cálculo de los peajes a aplicar a los vehículos, destinados al transporte de pasajeros o mercancías en las autopistas de peaje que son explotadas por la Sociedad de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, (SEITT).

En definitiva, el presente real decreto transpone el contenido del artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, adecuando los criterios para la determinación de peajes en régimen de concesión y los peajes de las autopistas explotadas de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, a lo dispuesto por las nuevas directrices comunitarias.

El ámbito de aplicación de este real decreto se adapta a lo establecido por artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, y se refiere a los peajes que se apliquen a los vehículos en sus recorridos por las autopistas de peaje de la Red de Carreteras del Estado, entendiendo por vehículos, los vehículos de motor, de cuatro ruedas o más, o un conjunto de vehículos articulados, destinados al transporte de pasajeros o mercancías por carretera o utilizados para tal fin.

Se define la metodología para el cálculo de estos peajes y los criterios para su aplicación, imponiendo además nuevos requisitos para descuentos, reducciones y modulaciones. Asimismo, se establecen las situaciones en que pueden introducirse recargos y las características que éstos deben cumplir.

Por otra parte, se regulan las comunicaciones que deberán efectuarse a la Comisión Europea cuando se implante un nuevo régimen de peajes o se modifique alguno existente y la coordinación con otros Estados miembros cuando se prevea la aplicación de un sistema coordinado de peajes.

Por otro lado, se deroga el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por motivos de simplicidad normativa, con el objetivo de que el marco regulador sea poco disperso y resulte claro.

Por último, el real decreto incluye seis anexos. En el primero se concretan los principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes. En el segundo se clasifican los vehículos según los límites de emisión y en el tercero se clasifican en función de los daños que causan al pavimento. En el cuarto y en el quinto

se establecen, respectivamente, los requisitos para la determinación de importe de peaje por costes externos, y los valores de referencia de las tarifas correspondientes. En el sexto anexo se establecen criterios de comportamiento en materia de emisiones de contaminantes para los vehículos ligeros.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1. 24.^a de la Constitución Española, y respeta los principios de buena regulación, a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y, en particular, los principios de necesidad y eficiencia, justificándose en la obligación de transponer las nuevas directivas.

De acuerdo con el principio de seguridad jurídica, la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional e internacional pues es de aplicación homogénea en todo el territorio nacional en concordancia con la Directiva que obliga a su aplicación uniforme en todo el ámbito de la Unión Europea.

En aplicación del principio de eficiencia, la norma no contiene ninguna carga administrativa y no supondrá el incremento de los recursos humanos y económicos disponibles por la Administración General del Estado.

Asimismo, en cumplimiento del principio de proporcionalidad el real decreto contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios de dicha norma.

De acuerdo con el principio de transparencia, durante la elaboración y tramitación de este real decreto se han seguido todos los procesos de participación pública que establece la normativa vigente: mediante la consulta pública previa y la audiencia e información pública, previstas en los apartados 2 y 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, respectivamente.

En particular han sido consultadas las organizaciones y asociaciones más representativas de los sectores afectados, y se ha recabado informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

Así mismo, el texto se ha sometido a consulta de las Comunidades Autónomas de Galicia, Cataluña, Comunidad Foral de Navarra y las Diputaciones Forales de Gipuzkoa, Bizkaia y Araba.

Por otro lado, dado que el contenido del real decreto puede afectar al ámbito de competencias de otros departamentos ministeriales, de acuerdo con el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha solicitado informe a las Secretarías Generales Técnicas de los Ministerios de Hacienda; Economía, Comercio y Empresa; Industria y Turismo; Interior; y del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.

Conforme a lo dispuesto en el párrafo sexto del artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha emitido por el Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática informe, en el cual no se formulan observaciones de carácter o naturaleza competencial.

Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno se ha recabado el informe preceptivo de la Secretaría General Técnica del ministerio proponente del real decreto.

Por último, el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ha informado el proyecto de este real decreto al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible. Forman parte del citado órgano consultivo todas las comunidades autónomas y una representación de las entidades locales.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de marzo de 2025,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. El presente real decreto tiene por objeto establecer los criterios y la metodología de cálculo que han de utilizarse para la determinación de peajes que se apliquen a los vehículos en los recorridos que realicen por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado, y por las autopistas de peaje gestionadas por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, (SEITT) a las que se refiere la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

2. No podrá exigirse a ninguna categoría de vehículos el pago simultáneo de peajes y cualquier otro tipo de tasas por la utilización del mismo tramo de carretera.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos del presente real decreto, se entenderá por:

a) «Red Transeuropea de Carreteras»: la red de carreteras a que se refiere el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, como figura en los mapas del anexo I de dicho reglamento.

b) «Red Básica Transeuropea de Transporte»: la infraestructura de transporte determinada de acuerdo con el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, como figura en los mapas del anexo I de dicho reglamento.

c) «Autopista»: aquella carretera que define como tal la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras en su artículo 2.3.

d) «Autopista en régimen de concesión»: aquella autopista regulada por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

e) «Costes de construcción»: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de:

1.º Nuevas infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas.

2.º Infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas, que se hayan terminado no más de 30 años antes de:

i. El 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento en dicha fecha, o bien.

ii. La fecha de establecimiento de cualquier nuevo sistema de peaje que se hubiese instaurado después del 10 de junio de 2008.

También podrán considerarse costes de construcción los correspondientes a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas cuando se haya implantado un sistema de peaje que establezca la recuperación de dichos costes mediante un contrato concesional, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entrasen en vigor antes del 10 de junio de 2008, o el Estado

puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que ésta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.

En cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se establezcan los nuevos sistemas de peaje, si esta última es posterior.

Los costes de infraestructuras o de mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos de actuaciones destinadas a reducir la contaminación acústica o a mejorar la seguridad vial, así como las inversiones realizadas que correspondan a actuaciones medioambientales objetivas como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

f) «Costes de financiación»: aquellos correspondientes a los intereses de préstamos, considerando cualquier tipo de financiación que permita la legislación vigente, así como la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas.

g) «Reparaciones estructurales significativas»: todas las reparaciones o reformas estructurales en general, excepto aquéllas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, como por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por otra nueva obra de construcción.

h) «Peaje»: es aquel importe que paga el usuario de un vehículo por recorrer una distancia determinada en las infraestructuras a las que se refiere el artículo 3. Dicho importe estará basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo. El peaje consiste en una tarifa de peaje por infraestructura y, en los casos que se establecen en este real decreto, en una tarifa de peaje por costes externos.

i) «Tarifa de peaje»: Precio unitario del peaje. Precio unitario del servicio prestado por el concesionario o el gestor de las autopistas a las que se refiere el artículo 3, expresado en céntimos de €/veh-km.

j) «Tarifa de peaje por infraestructura»: tarifa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con las infraestructuras.

k) «Tarifa de peaje por costes externos»: tarifa percibida con objeto de recuperar los costes relacionados con la contaminación atmosférica provocada por el tráfico, y, en su caso, por la contaminación acústica provocada por el tráfico.

l) «Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico»: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por la liberación a la atmósfera de partículas y de precursores del ozono, como el NOx y los compuestos orgánicos volátiles, durante la utilización de un vehículo.

m) «Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico»: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera.

n) «Régimen de peaje sustancialmente modificado»: un régimen de peaje en el que se espera que la modificación de las tarifas aumente los ingresos en más del 10 % con respecto al ejercicio anterior, excluyendo el efecto del aumento del tráfico y previo ajuste por la inflación medida sobre la base de los cambios en el Índice de Precios al Consumo Armonizados (IPCA) a escala de la Unión, con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados según lo publicado por la Comisión (en Eurostat).

ñ) «Tarifa de peaje media ponderada por infraestructura»: ingresos totales recaudados mediante la percepción de la tarifa de peaje por infraestructura durante un período determinado, divididos por el número de vehículos pesados-kilómetro recorridos en los tramos de autopista sujetos al abono de dicha tarifa de peaje durante ese período.

o) «Vehículo»: un vehículo de motor, de cuatro ruedas o más, o un conjunto de vehículos articulados, destinado al transporte de pasajeros o mercancías por carretera o utilizado para tal fin.

p) «Vehículo pesado»: vehículo cuya masa máxima autorizada es superior a 3,5 toneladas.

- q) «Vehículo pesado de transporte de mercancías»: vehículo pesado, destinado o utilizado para el transporte de mercancías por carretera.
- r) «Autocar» o «Autobús»: vehículo pesado, destinado o utilizado para el transporte de personas, con más de ocho plazas, además del asiento del conductor.
- s) «Vehículo ligero»: vehículo cuya masa máxima autorizada no es superior a 3,5 toneladas.
- t) «Turismo»: vehículo ligero destinado al transporte de personas, con plazas como máximo para 8 pasajeros, además del conductor.
- u) «Vehículo de interés histórico»: todo vehículo clasificado y reconocido expresamente como vehículo histórico por la Administración, por reunir todas las condiciones exigidas en el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.
- v) «Minibús»: vehículo ligero destinado al transporte de personas, con plazas para 9 o más pasajeros, además del conductor.
- w) «Autocaravana»: un vehículo con un espacio habitable que contiene asientos y una mesa, camas, ya sea de forma separada o en forma de asientos convertibles, cocina y armarios. Las autocaravanas podrán asimilarse a un autocar o autobús, o a un turismo.
- x) «Vehículo comercial ligero»: vehículo ligero destinado al transporte de mercancías.
- y) «Furgoneta»: Vehículo ligero destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería.
- z) «Emisiones de CO₂» de un vehículo pesado: sus emisiones de CO₂ específicas indicadas en el punto 2.3 de su archivo de información del cliente, tal como se define en la parte II del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión.
- aa) «Vehículo de emisión cero»: un vehículo pesado de emisión cero, tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo, o cualquier turismo, minibús o vehículo comercial ligero sin motor de combustión interna.
- ab) «Vehículo pesado de baja emisión»: «un vehículo pesado de baja emisión» tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, o un vehículo pesado no contemplado en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), de dicho Reglamento, cuyas emisiones de CO₂ son inferiores al 50 % de las emisiones de CO₂ de referencia de su grupo de vehículos, distinto de un vehículo de emisión cero.
- ac) «Operador de transporte»: una empresa que transporta mercancías o pasajeros por carretera.
- ad) «Vehículo de la categoría «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM», «EURO VI»»: son los tipos de vehículos definidos de acuerdo con los límites de emisión establecidos en el anexo II del presente real decreto.
- ae) «Tipo de vehículo pesado»: es la categoría en la que se incluye un vehículo según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos en relación con el daño que causan a las carreteras (como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo III del presente real decreto), siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros, o bien sean claramente visibles.

af) «Subgrupo de vehículos»: un «subgrupo de vehículos» tal como se define en el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019.

ag) «Grupo de vehículos»: un grupo de vehículos de los que figuran en el cuadro 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión de 12 de diciembre de 2017.

ah) «período de comunicación del año A»: un período de comunicación del año A tal como se define en el artículo 3, punto 3, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019.

ai) «Trayectoria de reducción de emisiones» para el período de comunicación del año (A) y el subgrupo de vehículos (sg), es decir, ETY_{sg}: el producto de multiplicar el factor de reducción (R-ETY) de emisiones de CO₂ por las emisiones de CO₂ de referencia (rCO_{2sg}) del subgrupo (sg), es decir, $ETY_{sg} = R-ETY \times rCO_{2sg}$; para los años $A \leq 2030$, R-ETY y rCO_{2sg} ambos se determinan de conformidad con el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242; para los años $A > 2030$, el factor R-ETY se fija en 0,70; rCO_{2sg} se aplica tal y como ha sido adaptado mediante los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, para los períodos de comunicación que comiencen después de la fecha de aplicación respectiva de dichos actos delegados.

aj) «Emisiones de CO₂ de referencia de un grupo de vehículos»:

1.º Para los vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, la cantidad calculada de conformidad con la fórmula del punto 3 del anexo I de dicho Reglamento;

2.º Para los vehículos no contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, el valor medio de todas las emisiones de CO₂ de los vehículos de ese grupo de vehículos, comunicadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, para el primer período de comunicación, que comenzará a partir de la fecha en que la matriculación, venta o puesta en circulación de los vehículos de dicho grupo de vehículos que no cumplan las obligaciones a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 esté prohibida, de conformidad con el artículo 24 del Reglamento (UE) 2017/2400 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019;

ak) «Contrato de concesión» o «Contrato concesional»: aquel contrato de concesión de obras cuyo objeto se corresponde con lo establecido por el artículo 14 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y que en el caso de autopistas de peaje se rige además por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

al) «Modificación sustancial»: aquella modificación contractual que no está prevista en la documentación que rige la licitación, se encuentra definida en el artículo 205.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, y que en consecuencia exige la resolución del contrato en vigor y la celebración de un nuevo contrato bajo las condiciones pertinentes.

am) «Usuarios»: son aquéllos que realizan un recorrido por los tramos de carretera a los que se refiere el artículo 3, empleando cualquier tipo de vehículo.

an) «Congestión»: una situación en la que los volúmenes de tráfico se aproximan a la capacidad máxima de una carretera o la superan.

añ) «Peaje de concesión»: un peaje percibido por un concesionario en virtud de un contrato de concesión.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto se refiere a los peajes a aplicar a los vehículos definidos en el artículo 2, letra p), en sus recorridos por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado, y por las autopistas a las que se refiere la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

2. En todo caso, cualquier peaje evitará el trato discriminatorio al tráfico internacional y las distorsiones de la competencia entre operadores.

3. Sin perjuicio de otras disposiciones del presente real decreto, los peajes aplicables a diferentes categorías de vehículos, tales como vehículos pesados, vehículos pesados de transporte de mercancías, autocares y autobuses, vehículos ligeros, vehículos comerciales ligeros, minibuses y turismos, podrán establecerse o mantenerse de manera independiente entre sí.

CAPÍTULO II

Cálculo de peajes

Artículo 4. *Principios fundamentales para el cálculo de los peajes.*

1. La tarifa de peaje por infraestructura se basará en el principio de recuperación de los costes de la infraestructura. En particular, la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura para vehículos pesados estará en relación con los costes de construcción, desarrollo, conservación, mantenimiento y explotación de la red de infraestructura de que se trate. La tarifa de peaje media ponderada por infraestructura podrá incluir también un rendimiento del capital utilizado o un margen de beneficio conforme a las condiciones del mercado.

2. Los principios fundamentales para el cálculo del nivel máximo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos pesados se adecuarán a lo establecido en el anexo I del presente real decreto.

3. A partir del 25 de marzo de 2026, para la determinación de los correspondientes peajes, se aplicará a los vehículos pesados una tarifa de peaje por costes externos de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico, en las autopistas a las que se refiere el artículo 3, apartado 1 del presente real decreto.

4. Adicionalmente, en aquellos tramos en los que existan problemas de contaminación acústica, podrá contemplarse la aplicación de una tarifa de peaje por costes externos de la contaminación acústica provocada por el tráfico de vehículos pesados en los tramos, que así se determinen, de la red de autopistas a la que se refiere el artículo 3, apartado 1 del presente real decreto. Tales problemas de contaminación acústica han de encontrarse adecuadamente identificados en los correspondientes mapas de ruido y gestionados mediante los oportunos planes de acción, a elaborar conforme a lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

5. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, podrá no aplicarse una tarifa de peaje por costes externos en aquellos tramos en los que aplicarla pueda provocar el desvío de los vehículos más contaminantes, que tenga repercusiones negativas en la seguridad vial y la salud pública.

Artículo 5. *Método de cálculo de los peajes.*

1. La metodología de cálculo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos tendrá en consideración lo siguiente:

a) Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tarifas de peaje por infraestructura para vehículos pesados y a los vehículos sujetos al pago de dichas tarifas. La Administración podrá optar por recuperar únicamente un porcentaje de estos costes mediante ingresos procedentes de peajes.

b) El nivel máximo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos pesados se calculará con arreglo a una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo I del presente real decreto. En el caso de los peajes de concesión el nivel máximo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos pesados será equivalente o inferior al importe que se obtenga utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo I del presente real decreto. La evaluación de dicha equivalencia se basará en un período de referencia de un año de duración.

c) Cuando los peajes se apliquen a todos los vehículos pesados, se podrá optar por recuperar un porcentaje diferente de los costes para los autocares y los autobuses y las autocaravanas, por una parte, y para los vehículos pesados de transporte de mercancías, por otra.

Los regímenes de peaje que ya estuvieran en vigor el 10 de junio de 2008 o para los que se hubiesen recibido ofertas en los procedimientos de licitación antes de esta fecha no estarán sujetos a las obligaciones contempladas en este apartado, ni a lo establecido en el artículo 4 apartado 2, siempre y cuando sigan vigentes y no sean objeto de modificaciones sustanciales.

2. Para la determinación de peajes que se basen en previsiones de demanda de tráfico se contemplará la oportunidad de introducir un mecanismo de corrección mediante el cual se ajusten periódicamente los peajes, con el fin de adaptar cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a desviaciones significativas de previsión. En todo caso, dicho mecanismo será compatible con la transferencia de riesgo al concesionario y se determinará en los pliegos de cláusulas administrativas particulares del contrato concesional de acuerdo con lo establecido en este real decreto y en el resto de normativa aplicable.

3. Las tarifas de peaje por costes externos aplicables a los vehículos pesados, a las que se refieren los apartados 3 y 4 del artículo 4, se diferenciarán y se fijarán atendiendo a los requisitos mínimos y los métodos a que se refiere el anexo IV y respetarán los valores de referencia que figuran en el anexo V, del presente real decreto. La Administración podrá optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

El importe de la tarifa de peaje por costes externos será aprobado por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo recogido en el artículo 22, apartado 2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Se podrán aplicar excepciones que permitan ajustar la tarifa de peaje por costes externos en el caso de los vehículos de interés histórico.

4. Para la determinación de la tarifa de peaje por costes externos de la contaminación atmosférica o acústica, se tendrán en cuenta los costes que correspondan a la red o a la parte de la red por la que se perciban dichas tarifas de peaje por costes externos y los vehículos que quedarán sujetos al pago de dichas tarifas.

5. La tarifa de peaje por costes externos relacionada con la contaminación atmosférica provocada por el tráfico no se aplicará a los vehículos pesados que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas.

Lo establecido en el párrafo anterior dejará de aplicarse transcurridos cuatro años desde la fecha en que comenzaron a aplicarse dichas normas.

CAPÍTULO III

Condiciones de aplicación

Artículo 6. *Aplicación no discriminatoria.*

Los peajes se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del usuario, país o lugar de establecimiento del operador del transporte, matriculación del vehículo u origen o destino de la operación de transporte.

Artículo 7. *Descuentos, reducciones y exenciones.*

1. No se concederán a ningún usuario descuentos o reducciones correspondientes al elemento de la tarifa de peaje por costes externos.

2. Los nuevos descuentos o reducciones de la tarifa de peaje por infraestructura que se apliquen a los usuarios sólo podrán establecerse, siempre y cuando:

a) La estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga pública, pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no suponga costes adicionales para otros usuarios en forma de peajes más elevados.

b) Tales descuentos o reducciones reflejen el ahorro real de los costes administrativos del tratamiento de los usuarios frecuentes en comparación con los ocasionales.

c) No superen el 13 % de la tarifa de peaje por infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.

3. No obstante lo establecido en el apartado anterior, se podrán establecer descuentos o reducciones de la tarifa de peaje por infraestructura para los turismos de usuarios frecuentes, en particular en las zonas en las que los núcleos de población están dispersos y en las afueras de las ciudades. Las reducciones de ingresos que se deban a los descuentos aplicados a los usuarios frecuentes no se repercutirán a los usuarios menos frecuentes.

4. Con objeto de que la Comisión Europea pueda constatar el cumplimiento de estas condiciones, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá remitir la información necesaria relativa a los nuevos descuentos o reducciones de peaje, con independencia de la fecha de implantación del peaje o de adjudicación del correspondiente contrato de concesión.

5. No tendrán consideración de descuentos o reducciones de peaje las modulaciones establecidas en los artículos 8, 9 y 10.

6. Así mismo, se podrán establecer peajes reducidos en determinados tramos de carretera o excluir por completo determinados tramos de carretera de la aplicación de peajes, en particular los de baja intensidad de tráfico situados en zonas poco pobladas.

7. No se concederán exenciones en el pago del peaje en las autopistas en régimen de peaje al usuario, salvo en los casos enumerados en el artículo 23 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Artículo 8. *Modulaciones en vehículos pesados.*

1. Las tarifas de peaje por infraestructura aplicadas a vehículos pesados se modularán en función de las emisiones de CO₂ y en función de la categoría EURO de emisión, con arreglo a lo establecido en el presente artículo.

2. Se establecerán para cada tipo de vehículo pesado las siguientes clases por emisiones de CO₂:

a) Clase 1 por emisiones de CO₂: vehículos no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras b) a e);

b) Clase 2 por emisiones de CO₂: vehículos del subgrupo de vehículos sg, matriculados por primera vez en el período de comunicación del año A, que presentan una tasa de emisiones de CO₂ que se encuentra más de un 5 % por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones para el período de comunicación del año A, y vehículos del subgrupo de vehículos sg no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras c), d) y e);

c) Clase 3 por emisiones de CO₂: vehículos del subgrupo de vehículos sg, matriculados por primera vez en el período de comunicación del año A, que presentan una tasa de emisiones de CO₂ que se encuentra más de un 8 % por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones para el período de comunicación del año A, y

vehículos del subgrupo de vehículos sg no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras d) y e);

- d) Clase 4 por emisiones de CO₂: vehículos pesados de baja emisión;
- e) Clase 5 por emisiones de CO₂: vehículos de emisión cero.

La Administración velará por que la clasificación de un vehículo en la clase 2 o 3 por emisiones de CO₂ se reevalúe cada seis años a partir de la fecha de su primera matriculación y, cuando proceda, velará por que el vehículo se reclasifique en la clase por emisiones pertinente en función de los umbrales aplicables en ese momento.

3. Se aplicarán tarifas de peaje por infraestructura reducidas a los vehículos de las clases 2, 3, 4 y 5 por emisiones de CO₂, según se indica a continuación:

- a) Clase 2 por emisiones de CO₂: reducción de entre el 5 % y el 15 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂;
- b) Clase 3 por emisiones de CO₂: reducción de entre el 15 % y el 30 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂;
- c) Clase 4 por emisiones de CO₂: reducción de entre el 30 % y el 50 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂;
- d) Clase 5 por emisiones de CO₂: reducción de entre el 50 % y el 75 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂.

Cuando la tarifa de peaje por infraestructura haya sido objeto de diferenciación en función de la clase de emisiones EURO, las reducciones a que se refiere el párrafo primero se aplicarán en correlación con la tarifa aplicada a la norma de emisiones EURO más estricta.

4. Para los subgrupos de vehículos pesados contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la modulación por emisiones de CO₂ se aplicará a más tardar dos años después de que se publiquen las emisiones de CO₂ de referencia relativas a esos subgrupos de vehículos en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242.

Para las clases 1, 4 y 5 por emisiones de CO₂ a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, la modulación se aplicará a los grupos de vehículos pesados que no se contemplan en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, a más tardar en un plazo de dos años después de que las emisiones de CO₂ de referencia relativas a los grupos pertinentes se publiquen en los actos de ejecución adoptados con arreglo al apartado 5 del presente artículo. Cuando se modifique el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, mediante un acto legislativo de la Unión Europea de manera que comprenda las emisiones de CO₂ de referencia relativas a un grupo de vehículos pesados, las emisiones de CO₂ de referencia dejarán de determinarse con arreglo al apartado 5 del presente artículo, y se determinarán con arreglo al punto 5.1 del anexo I de dicho Reglamento.

Cuando las trayectorias de reducción de emisiones relativas a los grupos de vehículos pesados no contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, se determinen mediante un acto legislativo de la Unión Europea por el que se modifique el punto 5.1 del anexo I de dicho Reglamento, las diferenciaciones para las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂, según se definen en el apartado 2 del presente artículo se aplicarán a partir de la fecha de entrada en vigor de las nuevas trayectorias de reducción de emisiones.

5. Las emisiones de CO₂ de referencia a aplicar a los grupos de vehículos no contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242

del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, serán los que se establezcan en los correspondientes actos de ejecución que se adopten por la Comisión Europea.

6. Hasta que se aplique la modulación de las tarifas de peaje por infraestructura según las emisiones de CO₂, en lo que respecta a los vehículos pesados, las tarifas de peaje por infraestructura deberán modularse en función de la categoría EURO de emisión del vehículo, de forma que ningún peaje por infraestructura cobrado resulte superior en más de un 100 % al que se aplique a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas.

Una vez que se aplique la diferenciación de las tarifas de peaje por infraestructura según las emisiones de CO₂, se podrá dejar de aplicar la diferenciación en función de la clase de emisiones EURO.

7. Como excepción a lo dispuesto en el apartado anterior, se podrá no aplicar el requisito de modulación de las tarifas de peaje por infraestructura en función de la categoría EURO de emisión del vehículo, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Se afecte seriamente a la coherencia con otros regímenes de peaje.
- b) No sea viable en la práctica introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje de que se trate.
- c) Ello dé lugar a una desviación de los vehículos más contaminantes, con una repercusión negativa en la seguridad vial y la salud pública.
- d) El peaje que se aplica incluye un peaje por costes externos de la contaminación atmosférica.

En caso de preverse dicha excepción, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá comunicarlo a la Comisión Europea.

8. Las modulaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

9. La aplicación de la modulación de tarifas en función de las emisiones de CO₂ a que se refiere el presente artículo no será obligatoria cuando se aplique otra medida de tarificación del carbono del combustible para el transporte por carretera de la Unión.

Artículo 9. *Modulaciones en vehículos ligeros.*

1. Se podrán diferenciar los peajes para los vehículos ligeros en función del comportamiento medioambiental del vehículo, según venga determinado por las emisiones específicas de CO₂, combinadas o combinadas ponderadas, consignadas en la rúbrica 49 del certificado de conformidad del vehículo y por su comportamiento en materia de emisiones según la categoría EURO del vehículo.

2. Se aplicarán peajes más bajos a los turismos, a los minibuses y a los vehículos comerciales ligeros que cumplan las dos condiciones siguientes:

- a) Sus emisiones específicas de CO₂, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, son iguales a cero o están por debajo de los niveles siguientes:

1.º Para el período comprendido entre 2021 y 2024, los objetivos 2021 a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6, y a la parte B, punto 6,

del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011;

2.º para el período comprendido entre 2025 y 2029, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.1, y a la parte B, punto 6.1.1, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019;

3.º de 2030 en adelante, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.2, y a la parte B, punto 6.1.2, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019;

b) sus emisiones contaminantes, determinadas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, serán las especificadas en el cuadro del anexo VI del presente real decreto. Se podrá aplicar la reducción relativa a los vehículos de emisión cero que se menciona en el anexo VI del presente real decreto sin aplicar las reducciones relativas a otras categorías de comportamiento en materia de emisiones a que se refiere dicho anexo.

3. A partir del 1 de enero de 2026, cuando sea técnicamente factible, se deberán modular los peajes para las furgonetas y los minibuses en función del comportamiento medioambiental del vehículo, conforme a las normas establecidas en el anexo VI, del presente real decreto. A tal fin, lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo será de carácter indicativo.

4. En el caso de que se decidieran establecer criterios de comportamiento de las emisiones o niveles de diferenciación distintos de los establecidos en el apartado 2, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá justificar esta decisión y notificarla a la Comisión al menos seis meses antes de la introducción de cualquier modulación.

No obstante, se podrán aplicar reducciones únicamente a los vehículos de emisión cero, sin aplicar ninguna modulación a otros vehículos y sin notificarlo a la Comisión.

5. A los efectos de lo establecido en el presente artículo, se podrán adoptar medidas excepcionales para la tarificación de vehículos de interés histórico.

6. Las modulaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

Artículo 10. *Otras modulaciones.*

1. Las tarifas de peaje por infraestructura también podrán modularse con objeto de reducir la congestión o el deterioro de las infraestructuras, optimizar el uso de las mismas o mejorar la seguridad vial, siempre que:

a) La modulación sea transparente, se haga pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad.

b) La modulación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la estación.

c) Ninguna tarifa de peaje por infraestructura sea superior en más de un 175 % al nivel máximo del de la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura a que se refiere el artículo 4.

d) Los períodos de mayor demanda de tráfico durante los que se cobren las tarifas de peaje por infraestructura más elevados para reducir la congestión no superen las cinco horas diarias.

e) La modulación se elabore y se aplique de forma transparente y no sea causa de alteración de los ingresos en un tramo de carretera afectado por la congestión, de manera que se ofrezca una reducción de peajes a los vehículos que viajen durante

períodos de menor demanda de tráfico y se prevea un aumento de peajes en los períodos de mayor demanda en el mismo tramo de carretera.

En el caso de introducirse en los sistemas de peaje las modulaciones previstas en este apartado o se modifiquen modulaciones existentes, la Administración deberá notificarlo a la Comisión y le facilitará la información necesaria para evaluar el cumplimiento de las condiciones.

2. Las modulaciones contempladas en el apartado anterior no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

Todo incremento no previsto de los ingresos que haya sido ocasionado por las modulaciones reguladas en los artículos, 8, 9 y 10 del presente real decreto se contrarrestará mediante cambios en la estructura de la modulación, que deberán introducirse en un plazo de dos años a partir del final del ejercicio contable en el que se hayan generado los beneficios adicionales.

3. En las condiciones establecidas en los apartados 2 y 1.b) del presente artículo, los peajes relativos a los grandes proyectos de la red básica transeuropea de transporte, cuyos mapas están identificados en el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, podrán estar sujetos a otras formas de modulación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos cuando éstos entren en competencia directa con otros modos de transporte. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada y hacerse pública permitiendo ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad. Además, no supondrá costes adicionales a otros usuarios en forma de peajes más elevados.

4. Cuando se prevea introducir cualquier nueva modulación de peajes o modificar una existente, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, antes de su aplicación, remitirá a la Comisión Europea la información necesaria sobre la estructura de la modulación para que ésta compruebe el cumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos 8, 9 y 10, del presente real decreto.

Artículo 11. *Recargos.*

1. En casos excepcionales correspondientes a aquellos tramos de autopistas en régimen de peaje al usuario de la Red de Carreteras del Estado que sufran graves problemas de congestión o cuyo uso por parte de vehículos pesados provoque importantes daños al medio ambiente, podrá añadirse, previa notificación a la Comisión Europea, un recargo a la tarifa de peaje por infraestructura, siempre y cuando:

a) Los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la mejora de los servicios de transporte o la construcción o mantenimiento de infraestructuras de transporte de la red básica transeuropea de transporte, que contribuyan de forma directa a aliviar la congestión o los daños medioambientales, y que pertenezcan al mismo corredor que el tramo de autopista donde se aplique el recargo.

b) El recargo no supere el 15% de la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en los artículos 4 y 5, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de los corredores de la red básica, identificados de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, en cuyo caso el recargo no podrá exceder del 25% de esa tarifa de peaje media ponderada por infraestructura, o cuando dos o más Estados miembros de la Unión Europea apliquen un recargo en el mismo corredor, en cuyo caso, previo acuerdo de todos los Estados miembros que forman parte de dicho corredor y de los que limitan con los Estados miembros en el territorio en el que se encuentra el tramo del corredor al que se debe aplicar un recargo, dicho recargo podrá superar el 25% pero no podrá superar el 50% de esa tarifa de peaje media ponderada por infraestructura.

c) La aplicación del recargo no suponga ningún trato discriminatorio respecto de otros usuarios de la autopista.

d) El período de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos se refiere, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

La aplicación de esta disposición a nuevos proyectos transfronterizos estará supeditada al acuerdo con los Estados miembros afectados.

Antes de su aplicación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá presentar a la Comisión Europea una descripción de la ubicación exacta del lugar donde esté previsto el recargo junto con la documentación que justifique la decisión de financiar la infraestructura de transporte o los servicios de transporte indicados en la letra a. del presente apartado.

2. Si la Comisión considera que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación.

3. Podrá, asimismo, aplicarse un recargo a los peajes que hayan sido modulados de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente real decreto.

Artículo 12. *Condiciones de pago.*

1. La aplicación y recaudación del peaje, así como el control de su pago se llevará a cabo de forma que se obstaculice lo menos posible la fluidez del tráfico, evitándose el establecimiento de controles o comprobaciones obligatorios en las fronteras interiores de la Unión Europea. Para tal fin, se establecerán métodos que permitan a los usuarios de las autopistas de peaje, su abono durante las 24 horas del día, al menos de forma electrónica.

Dichos métodos deberán ser seguros y eficaces tanto para el usuario como para el concesionario u organismo receptor del peaje.

Las instalaciones de pago de peajes deberán disponer de un nivel de seguridad adecuado.

2. Las modalidades de recaudación no supondrán desventajas financieras ni de ningún otro tipo para los usuarios no habituales.

Cuando sea económicamente viable, se percibirán y recaudarán peajes mediante un sistema de telepeaje de carretera que cumpla lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, del Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras españolas.

Cuando se exija el pago mediante un método que requiera el uso de equipos instalados a bordo del vehículo se deberá garantizar que todos los usuarios puedan adquirirlos sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable. Además, estos equipos deberán cumplir con los requisitos del Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo.

3. El importe total del peaje, el importe de la tarifa de peaje por infraestructura, y el importe de la tarifa de peaje por costes externos, según corresponda, se indicarán en un recibo que se entregará al usuario de la carretera, en la medida posible por medios electrónicos.

Artículo 13. *Documentación del tipo de vehículo.*

Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el prestador del servicio europeo de telepeaje no pudiese facilitar pruebas que certifiquen la clase por emisiones del vehículo, ni el tipo de vehículo, se podrá aplicar el nivel máximo de peaje exigible.

Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los usuarios de las autopistas de peaje puedan declarar la clase por emisiones del vehículo al menos a través de medios electrónicos antes de utilizar la infraestructura. Se podrán ofrecer medios tanto electrónicos como no electrónicos para permitir a los usuarios presentar

pruebas para beneficiarse de una reducción de las tarifas de peaje o, cuando sea oportuno, para un control. Se podrá exigir que se presenten pruebas a través de medios electrónicos antes de utilizar la infraestructura.

Artículo 14. *Supervisión del funcionamiento del sistema de peajes.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible supervisará el funcionamiento del sistema de peajes en las carreteras afectadas por el presente real decreto para asegurar que sea transparente y no discriminatorio.

Artículo 15. *Coordinación con otros Estados miembros.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá establecer los contactos técnicos oportunos con las autoridades competentes de otros Estados miembros cuando se prevea la aplicación de un sistema coordinado de peajes regulado por el presente real decreto en algún tramo o red de sus respectivas carreteras.

Se asegurará en todo caso el cumplimiento de los requisitos establecidos por este real decreto y se velará porque la Comisión Europea participe estrechamente tanto en el establecimiento como en el posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema.

Disposición adicional primera. *Autopistas de peaje en régimen de concesión.*

Lo establecido en el artículo 4, apartado 3, y en los artículos 8, 9 y 10 del presente real decreto, no será de aplicación para las autopistas de peaje en régimen de concesión, cuando los correspondientes contratos de concesión se hayan firmado, o se hayan recibido las ofertas en los procedimientos de licitación, antes del 24 de marzo de 2022, salvo que, con posterioridad a la citada fecha, se renueve el contrato o se modifique sustancialmente el régimen de peaje.

Disposición adicional segunda. *Excepciones en la obligación de aplicar una tarifa de peaje por costes externos y en la obligación de modulación en función del comportamiento medioambiental de los vehículos.*

1. La Administración podrá decidir no aplicar el artículo 4, apartado 3; el artículo 8, apartado 1; y el artículo 9, apartado 3, del presente real decreto a los peajes por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña, que se encuentren en el ámbito de las autopistas a las que se refiere el artículo 3, apartado 1, siempre que se cumpla por lo menos una de las dos condiciones siguientes:

- a) La aplicación de lo establecido en los citados preceptos no sea técnicamente viable introducirlo en el sistema de peaje.
- b) La aplicación de lo establecido en los citados preceptos pueda provocar un desvío de los vehículos más contaminantes, con efectos negativos para la seguridad vial y la salud pública.

2. En los casos en los que se prevea no aplicar el artículo 4, apartado 3; el artículo 8, apartado 1; y el artículo 9, apartado 3, del presente real decreto, estos deberán ser comunicados a la Comisión Europea.

Disposición adicional tercera. *Comunicaciones a la Comisión Europea.*

1. Sin perjuicio de la remisión de información o las notificaciones que deban hacerse a la Comisión Europea de conformidad con los artículos del presente real decreto, al menos seis meses antes de la entrada en vigor de un nuevo peaje, o un

régimen de peaje sustancialmente modificado, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible enviará a la Comisión Europea:

a) En el caso de autopistas de peaje en régimen distinto al de concesión:

1.º Los valores unitarios y demás parámetros utilizados para calcular los distintos elementos de costes de las infraestructuras.

2.º Información clara sobre los vehículos afectados por el régimen de peaje, la autopista o autopistas, o en su caso, los tramos de autopista o autopistas que entren en cada cálculo de costes, y el porcentaje de costes cuya recuperación se proyecta.

3.º Cuando proceda, información clara sobre las principales características del sistema de telepeaje de las carreteras, incluida la interoperabilidad.

b) En el caso de autopistas de peaje en régimen de concesión:

1.º Los contratos de concesión o sus modificaciones sustanciales, tal y como se encuentran definidas en el artículo 2.

2.º La hipótesis de base en la que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible haya basado el anuncio del contrato de concesión, según lo indicado en el anexo III de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Dicha hipótesis deberá incluir una estimación de los costes contemplados en el contrato concesional que se definen en el apartado 1 del artículo 4, así como las previsiones de tráfico, desglosadas por tipos de vehículos, la estructura tarifaria prevista y extensión geográfica de la red afectada por el contrato de concesión.

2. Antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tarifas de peaje por costes externos, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del tramo, o tramos de autopista en el que se va a aplicar y de las tarifas previstas por categoría de vehículo y por clase de emisiones y, en su caso, notificarán a la Comisión con arreglo al anexo IV, punto 2, del presente real decreto.

3. Antes del 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada 5 años, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible publicará de forma agregada un informe sobre los peajes percibidos en el ámbito nacional.

Este informe contendrá, según corresponda, el siguiente contenido:

a) Los peajes por infraestructura según la categoría de vehículo y el tipo de vehículo pesado;

b) la modulación de los peajes por infraestructura según el comportamiento medioambiental de los vehículos con arreglo a los artículos 8 y 9 del presente real decreto;

c) cuando proceda, la diferenciación de tarifas de peaje por infraestructura en función de la hora del día, el tipo de día o la temporada; con arreglo al artículo 10;

d) la tarifa de peaje por costes externos percibido por cada combinación de clase de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;

e) la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tarifa;

f) los ingresos totales recaudados mediante la tarifa de peaje por costes externos;

g) los ingresos totales generados a través de recargos y los tramos de carretera en los que se han percibido;

h) los ingresos totales recaudados mediante peajes;

i) el destino de los ingresos generados;

j) la evolución de la cuota de vehículos pertenecientes a las distintas clases por emisiones en las carreteras de peaje.

En el caso de que se ponga dicha información a disposición pública en línea, no será necesaria la elaboración del informe.

4. En aquellos sistemas de peaje en las carreteras o tramos de las mismas que no sean de titularidad estatal pero formen parte de la Red Transeuropea o tengan características de autopista, de acuerdo con la definición del artículo 2, cuando así corresponda, la información habrá de ser facilitada por sus Administraciones titulares a la Administración General del Estado con objeto de que éste cumpla las obligaciones de publicidad, y comunicación e información a la Comisión Europea impuestas al Reino de España.

Disposición adicional cuarta. *Actualización de los valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos.*

Los importes en céntimos de euro establecidos en el cuadro del anexo V, del presente real decreto se adaptarán cada dos años para tener en cuenta los cambios en el Índice de Precios al Consumo Armonizados (IPCA) a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados, publicado por la Comisión (Eurostat).

La primera adaptación se efectuará a más tardar el 31 de diciembre de 2025. Los importes resultantes se redondearán al alza hasta la décima de céntimo más cercana.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.24.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia sobre las obras públicas de interés general.

Disposición final segunda. *Incorporación de Derecho de la Unión Europea.*

1. Mediante este real decreto se incorpora al Derecho español el artículo 1. Modificaciones de la Directiva 1999/62/CE, de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

2. Así mismo, mediante este real decreto queda incorporada la Directiva 2011/76/UE del Parlamento y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, y la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, que modifican la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de julio de 1999, relativa a la aplicación de los gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Disposición final tercera. *Adecuación normativa.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adaptará el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, a lo establecido en el presente real decreto en un plazo no superior a 3 años desde su entrada en vigor, y en todo caso antes de la licitación de cualquier nuevo contrato de concesión de autopistas de peaje.

Disposición final cuarta. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Sin perjuicio de las previsiones específicas contenidas en el presente real decreto, se autoriza al Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible para que dicte las disposiciones que resulten necesarias para su aplicación.

En todo caso, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá aprobar las disposiciones que regulen el procedimiento interno para la elaboración y elevación de cuantas comunicaciones y notificaciones a la Comisión Europea se encuentran establecidas en el mismo.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 18 de marzo de 2025.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

ANEXO I

Principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes asociados a los costes de la infraestructura

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura.

Sin perjuicio de la obligación de que las tarifas de peaje por infraestructura guarden relación con los costes, la Administración podrá decidir, de conformidad con el artículo 5, no recuperar la totalidad de los costes de la infraestructura mediante los ingresos en concepto de tarifas de peaje por infraestructura, o según establece el artículo 11, no ajustar al promedio el importe de determinadas tarifas de peaje por infraestructura.

La aplicación de estos principios deberá ser coherente con la legislación vigente, en particular con el requisito de que los contratos de concesión se adjudiquen de conformidad con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

Cuando la Administración lleve a cabo consultas preliminares de mercado con una o más partes, con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación, o bien para la conservación y explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación vigente o de un acuerdo celebrado según lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, la aplicación de estos principios se evaluará en función del resultado de dichas consultas, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior.

*1. Costes de infraestructura**1.1 Costes de inversión.*

Los costes de inversión incluirán los costes de construcción y desarrollo de la infraestructura, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. Estos costes de desarrollo incluirán los costes de estudios técnicos y económicos, de proyectos, de expropiaciones e indemnizaciones y reposición de servicios y servidumbres, de construcción de las obras e instalaciones, de dirección y administración de obra, costes de financiación durante el periodo de construcción y, en general, de todos los bienes, cualquiera que fuere su naturaleza que sea necesario construir o adquirir por estar directamente relacionados con la autopista y que contribuyan a que ésta preste servicio.

La recuperación de los costes de construcción estará en función bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro período de amortización, no inferior a 20 años, que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante un contrato de concesión o de otro tipo. La duración del período de la concesión podrá ser un factor clave para la adjudicación de contratos de concesión, sobre todo si la Administración desea fijar, dentro del contrato, un nivel máximo para el peaje medio ponderado por costes de la infraestructura aplicable.

Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá:

1.º Distribuirse uniformemente a lo largo del período de amortización o bien de forma no lineal según se establece en el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre,

por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y la normativa aplicable a las autopistas en régimen de concesión.

2.º Establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización.

Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones de costes valoradas o, en su caso, validadas por la Administración.

Podrá suponerse que las inversiones se financiarán mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos durante el período correspondiente.

Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetro recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados, como los que se recogen en el punto 3.

La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital o de margen de beneficios deberá ser razonable, en función de las condiciones de mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos, como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

1.2 Costes anuales de conservación y mantenimiento.

Estos costes incluirán tanto los costes anuales de conservación y mantenimiento, como los costes derivados de la reparación o sustitución de elementos, refuerzo y rehabilitación del firme o cualquier otro necesario con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo.

Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 3.

2. Costes de explotación, gestión y peaje

Este tipo de costes incluirá todos los costes en que incurra el concesionario u operador de la infraestructura que no estén cubiertos por el apartado 1 del presente anexo y se refieran a la puesta en marcha, a la explotación y gestión de la infraestructura y al sistema de peaje. En particular, incluirá:

1.º Los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago.

2.º Los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes.

3.º Las tasas y cargas administrativas relativas a los contratos de concesión.

4.º Los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

Los costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital o de margen de beneficios que debe ser acorde con el grado de riesgo transferido.

Dichos costes se distribuirán de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje.

3. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos pesados, factores de equivalencia y mecanismo de corrección

El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetro recorridos por vehículos pesados, ajustados, en su caso, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y conservación de las infraestructuras debidos a su uso por parte de vehículos pesados. Los factores de equivalencia se basarán en criterios objetivamente justificables y se harán públicos.

En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos.

Clase de vehículo ⁽¹⁾	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales ⁽²⁾	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 7,5 t, clase 0.	1	1	1
> 7,5 t, clase I.	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II.	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III.	5,72	1	1

⁽¹⁾ Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo III.

⁽²⁾ Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5; 6,5; 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

ANEXO II

Clasificación de vehículos según límites de emisión

1. Vehículo «EURO 0»

Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vehículos «EURO I»/«EURO II»

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh
Vehículo EURO I.	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vehículo EURO II.	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

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

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes⁽¹⁾.

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh	Humos m-1
Vehículo EURO III.	2,1	0,66	5	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vehículo EURO IV.	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehículo EURO V.	1,5	0,46	2	0,02	0,5
Vehículo VEM.	1,5	0,25	2	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

⁽²⁾ 0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm³ y cuyo origen normal sea superior a 3.000 min⁻¹.

Límites de Emisiones EURO VI

	Valores límite							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH4 (mg/kWh)	NOX ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH3 (ppm)	Masa de PM (mg/kWh)	Número de partículas (#/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 = Encendido por chispa.

CI = Encendido por compresión.

⁽¹⁾ El nivel admisible del componente NO₂ en el valor límite de los NO_x podrá definirse posteriormente.

ANEXO III

Clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento

Los vehículos se clasifican en los tipos 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de las carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje. A continuación, se define la categoría a la que pertenece cada tipo de vehículo pesado.

Todos los vehículos a motor y conjuntos de vehículos de masa máxima autorizada inferior a 7,5 toneladas pertenecen a la clase 0.

Vehículos a motor

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente ⁽¹⁾		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clases de daños
Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
Dos ejes				I
7,5	12	7,5	12	
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tres ejes				II
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
Cuatro ejes				
23	25	23	25	
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo IX del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Conjunto de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2 + 1 ejes				
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 ejes				
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 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 ejes				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
3 + 2 ejes				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 ejes				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44	

ANEXO IV

Requisitos para la percepción de una tarifa de peaje por costes externos

En el presente anexo se fijan los requisitos mínimos aplicables a la percepción de una tarifa de peaje por costes externos y, cuando corresponda, al cálculo del nivel máximo de la tarifa máxima de peaje por costes externos.

1. Partes de la red de autopistas afectadas

La Administración indicará con precisión aquellas partes de su red de autopistas que van a estar sujetas a una tarifa de peaje por costes externos.

A partir del 25 de marzo de 2026, en el caso de que la Administración tenga la intención de no percibir una tarifa de peaje por costes externos de la contaminación atmosférica en tramos específicos de su red de autopistas de peaje, elegirá esos tramos específicos sobre la base de una evaluación que determine que la imposición de una tarifa de peaje por costes externos en los citados tramos podría tener efectos adversos para el medio ambiente, la salud pública o la seguridad vial.

2. Vehículos, carreteras y periodos afectados

Cuando la Administración tenga la intención de aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V, notificará a la Comisión la clasificación de los vehículos a efectos de la diferenciación de la tarifa de peaje por costes externos. Cuando proceda, notificará a la Comisión la localización de las autopistas de peaje sujetas a tarifas de peaje por costes externos más elevadas [en lo sucesivo, «autopistas suburbanas»] y de las autopistas de peaje sujetas a las tarifas de peaje por costes externos menos elevadas [en lo sucesivo, «autopistas interurbanas»].

Cuando así proceda, se notificará asimismo a la Comisión los periodos exactos que configuran el período nocturno en que puede imponerse una tarifa de peaje más elevada por costes externos de contaminación acústica a fin de reflejar los mayores niveles de molestias acústicas. La clasificación de las autopistas de peaje en autopistas suburbanas, y autopistas de peaje interurbanas y la definición de los citados periodos se

basarán en criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las citadas vías y sus inmediaciones a la contaminación, como la densidad de población, la media anual de la contaminación atmosférica (en particular para las PM10, PM2,5 y el NO₂), el nivel crítico para los NO_x, los valores límite diarios para PM10 y PM2,5; y los valores límite horarios para NO₂ y PM10 establecidos en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, transpuesta mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, así como las modificaciones en dichos valores u otros nuevos que pudieran incorporarse debido a revisiones de la citada directiva y real decreto. Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

3. *Importe de la tarifa*

Esta sección se aplicará en caso de que se considere aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V.

En este caso, se determinará, para cada clase de vehículo, tipo de carretera y período, según corresponda, un importe único específico. La estructura tarifaria resultante deberá ser transparente, hacerse pública y ponerse a disposición de todos los usuarios en condiciones de igualdad. La publicación tendrá lugar con tiempo suficiente antes de la aplicación. Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesarios para comprender cómo se calculan los diversos elementos de coste externo.

La determinación de las tarifas se guiará por el principio de tarificación eficiente, es decir, la fijación de un precio cercano al coste social marginal de la utilización del vehículo sujeto a la tarifa.

Para determinar la tarifa se tendrán asimismo en cuenta el riesgo de desviación del tráfico y sus posibles efectos adversos para la seguridad vial, el medio ambiente y la congestión, y se estudiarán las posibles soluciones para mitigar esos riesgos.

La Administración controlará la eficacia del régimen de tarificación para reducir los daños medioambientales derivados del transporte por carretera. En función de la evolución de la oferta y la demanda de transporte, ajustará cada dos años, cuando sea conveniente, la estructura tarifaria y el importe específico de la tarifa fijada para cada clase de vehículo, y período de tiempo

4. *Elementos de costes externos*

4.1 Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico.

Cuando la Administración tenga la intención de aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V, se calculará el coste imputable de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico aplicando la fórmula que figura a continuación:

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

donde:

- PCV ij = el coste de la contaminación atmosférica emitida por el vehículo de clase i en una carretera de tipo j (euro/vehículo.kilómetro).
- EF ik = el factor de emisión del contaminante k y el vehículo de clase i (gramo/vehículo.kilómetro).
- PC jk = el coste monetario del contaminante k para el tipo de carretera j (euro/gramo).

Los factores de emisión serán los mismos que los utilizados para elaborar los inventarios nacionales de emisiones contemplados en Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados

contaminantes atmosféricos. El coste monetario de los contaminantes será estimado aplicando métodos científicamente probados.

Se podrán aplicar métodos alternativos científicamente contrastados para calcular el valor de los costes por la contaminación atmosférica en los que se utilicen datos extraídos de las mediciones de los contaminantes atmosféricos y el valor local del coste monetario de los contaminantes atmosféricos.

4.2 Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico.

Cuando la Administración tenga la intención de aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V, se calculará el coste imputable de la contaminación acústica provocada por el tráfico aplicando la fórmula que figura a continuación:

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

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

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

donde:

- NCV_j = el coste de la contaminación acústica emitida por un vehículo pesado de transporte de mercancías en una carretera de tipo j (euro/vehículo.kilómetro).
- NC_{jk} = el coste de la contaminación acústica por persona expuesta en una carretera de tipo j al nivel de ruido k (euro/persona).
- POP_k = la población expuesta al nivel diario de ruido k por kilómetro (persona/kilómetro).
- WADT = el tráfico medio diario ponderado (equivalente de turismo).
- a y b = son factores de ponderación determinados por la administración de tal modo que la tarifa de peaje media ponderada por contaminación acústica resultante del cálculo vehículo kilómetro corresponda al NCV_j (diario).

El coste imputable de la contaminación acústica provocada por el tráfico se corresponderá con la estimación del coste económico del impacto de los niveles acústicos en la salud de los ciudadanos en torno a la carretera.

Para su cálculo se tendrán en cuenta los métodos de evaluación de los efectos nocivos de la contaminación acústica recogidos en el anexo III del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

La población expuesta al nivel de ruido k deberá determinarse con arreglo a los mapas estratégicos de ruido elaborados en virtud de los artículos 14 a 16 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y 8 y 9 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, u otra fuente de datos equivalente.

El coste por persona expuesta al nivel de ruido k será estimado aplicando métodos científicamente probados.

El tráfico medio diario ponderado supondrá un factor de equivalencia «e» entre los vehículos pesados de transporte de mercancías y los turismos, calculado sobre la base de los niveles de emisiones sonoras del turismo medio y del vehículo pesado de transporte de mercancías medio y teniendo en cuenta el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE.

Se podrán establecer tarifas de peaje por contaminación acústica diferenciadas para recompensar a los vehículos más silenciosos, siempre que ello no redunde en una discriminación contra los vehículos extranjeros.

ANEXO V

Valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos

En el presente anexo se establecen valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos, incluidos el coste de la contaminación atmosférica y acústica.

Cuadro 1

Valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos para vehículos pesados de transporte de mercancías

Clase del vehículo	Céntimo/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas ⁽¹⁾	Zonas interurbanas ⁽²⁾
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible inferior a 12 toneladas o de dos ejes.	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
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,0	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 12 y 18 toneladas o de tres ejes.	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
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,3	0,3

⁽¹⁾ Por «zonas suburbanas» se entiende zonas con una densidad de población de entre 150 y 900 habitantes/km² (densidad media de población de 300 habitantes/km²).

⁽²⁾ Por «zonas interurbanas» se entiende zonas con una densidad de población inferior a 150 habitantes/km².

Los valores del cuadro 1 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud o las inversiones térmicas. Si existen datos científicos que demuestren un factor de montaña o aglomeración mayor, este valor de referencia podrá aumentarse sobre la base de una justificación detallada.

Clase del vehículo	Céntimo/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas ⁽¹⁾	Zonas interurbanas ⁽²⁾
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 18 y 32 toneladas o de cuatro ejes.	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
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,5	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 32 toneladas o de cinco ejes o más.	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
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,8	0,3

⁽¹⁾ Por «zonas suburbanas» se entiende zonas con una densidad de población de entre 150 y 900 habitantes/km² (densidad media de población de 300 habitantes/km²).

⁽²⁾ Por «zonas interurbanas» se entiende zonas con una densidad de población inferior a 150 habitantes/km².

Los valores del cuadro 1 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud o las inversiones térmicas. Si existen datos científicos que demuestren un factor de montaña o aglomeración mayor, este valor de referencia podrá aumentarse sobre la base de una justificación detallada.

ANEXO VI

Comportamiento en materia de emisiones

El presente anexo establece el comportamiento en materia de emisiones de contaminantes según el cual se diferenciarán los peajes con el artículo 9 de este real decreto.

Criterios de comportamiento en materia de emisiones de contaminantes para los vehículos ligeros

Peajes y tasas por utilización	5-15 % inferior a la tarifa máxima	15-25 % inferior a la tarifa máxima	25-35 % inferior a la tarifa máxima	Hasta el 75 % inferior a la tarifa máxima
Comportamiento en materia de emisiones.	Euro-6d-temp-x (#)	Euro-6d-x (#)	Valores máximos declarados de valores de RDE para las emisiones de contaminantes (##) < 80 % de los límites de emisiones aplicables.	Vehículos de emisión cero.

(#) Donde x puede estar vacío o puede ser uno de los siguientes (EVAP, EVAP-ISC, ISC o ISC-FCM).

(##) Para NO_x y PN como se indica en el punto 48.2, del certificado de conformidad, en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.