

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

12683 *Real Decreto 681/2021, de 27 de julio, por el que se modifican ciertos términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9.*

Mediante Decreto 1955/1973, de 17 de agosto, se adjudicó la titularidad de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9 a las entidades que posteriormente constituyeron la sociedad concesionaria «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, SA» (Audasa). La autopista AP-9 pertenece a la Red de Carreteras del Estado, cuya titularidad corresponde la Administración General del Estado.

La Autopista del Atlántico (AP-9) es la principal vía de comunicaciones en Galicia y vertebrada la comunidad de norte a sur por la fachada atlántica, donde une cinco de las siete principales ciudades gallegas y conecta con Portugal a través de la autovía A-55 en sus cinco últimos kilómetros y del puente internacional de Tui.

Por otra parte, conecta las áreas de influencia de los cinco puertos de interés general del Estado en Galicia y sus principales rías: A Coruña, Ferrol, Vilagarcía de Arousa, Marín y Vigo, incluyendo la conexión con las áreas de los puertos exteriores en A Coruña y Ferrol. Incluye la conexión con los tres aeropuertos de Galicia de interés general del Estado (Alvedro-A Coruña; Lavacolla-Santiago y Peinador-Vigo).

Es pues, un eje vertebrador de la economía y el desarrollo gallegos, imprescindible para la movilidad terrestre, frente a los itinerarios alternativos, que incrementan significativamente los tiempos de recorrido, y ofrecen condiciones de trazado más estrictas. Por otro lado, cabe reconocer la elevada demanda social en la Comunidad Autónoma de Galicia, que ya desde hace años aboga por un abaratamiento del coste del transporte para mitigar el impacto de los peajes sobre la economía de las familias, especialmente para usuarios recurrentes y aquellos que precisen hacer un uso intensivo de la infraestructura. Dichos costes limitan el acceso a esta vía de usuarios con menos recursos y lastran el desarrollo de sectores económicos gallegos. Hay que tener en cuenta que, con motivo de las distintas obras de ampliación que fueron ejecutándose desde la adjudicación del contrato concesional y sus consiguientes modificaciones, esta autopista resulta, a 1 de enero de 2021, la que presentaba la tercera tarifa media más alta de las autopistas explotadas por empresas privadas de la red estatal de España, por lo que el impacto económico del transporte para los habitantes de la zona es muy importante y de no tomar medidas lo será hasta 2048, fecha en la que finaliza el contrato concesional.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha decidido, en aras del interés público, implementar una serie de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos que circulen por la AP-9 en condiciones de habitualidad, con el objetivo de reducir el coste que para la gran mayoría de usuarios supone la utilización de esta infraestructura. Adicionalmente se pretende mejorar la funcionalidad del sistema de transportes por carretera, desplazando a la autopista parte del tráfico que circula por recorridos alternativos cuyas características, en cuanto a trazado y capacidad, son inferiores a las de la autopista. Esto último permitirá un consiguiente ahorro generalizado de costes –tiempos de recorrido, congestión– para los habitantes de la zona y redundará, previsiblemente también, en una mejora de la seguridad vial.

En particular, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha previsto intensificar las medidas de bonificación en el tramo que discurre desde la frontera con Portugal –enlace de Tui– hasta la entrada en Vigo –enlace de Puxeiros–, tramo en el que

se considera que el desplazamiento hacia la autopista AP-9 del tráfico procedente de la A-55, con un importante tramo de concentración de accidentes del punto kilométrico 6,4 al punto kilométrico 14,5 y del procedente de la A-52, con otro tramo de concentración de accidentes del punto kilométrico 305,8 al punto kilométrico 306,3, tramos ambos con una alta intensidad de tráfico, lo que supondría una mejora de la seguridad vial en los mismos, así como una disminución de la congestión y del nivel de emisiones, con los consiguientes beneficios generados por las medidas a adoptar.

Mención específica merece el acceso a Vigo desde Redondela, por el enlace de esta localidad. Dada su proximidad a Vigo, los vecinos de la zona vienen soportando en gran medida los efectos de contaminación y ruido, y existe una fuerte demanda social para la gratuidad del peaje en sus recorridos hasta Vigo. Máxime cuando quien accede ahora a la AP-9 hasta dicha ciudad desde el Morrazo sí se beneficia de la aplicación de esta medida, incluso siendo mayor la longitud de este último recorrido. Es por ello que se ha optado por aplicar medidas de gratuidad en determinadas condiciones, a todo tipo de vehículos que accedan a Vigo desde el enlace de Redondela.

Se ha de señalar en todo caso que, tanto la gratuidad del tramo Redondela-Vigo, como la apertura del centro comercial Vialia y la puesta en servicio de la nueva estación intermodal, como nuevos centros de generación de tráfico, incrementarán la intensidad de tráfico en el acceso a Vigo desde la autopista AP-9V. Actualmente ya se produce durante algunas horas al año congestión en dicho tramo. Esta situación es compatible con la normativa de aplicación sin que, hasta la fecha, haya resultado necesaria la ampliación de la autopista en este tramo. La gratuidad en el peaje de Redondela, junto con la puesta en servicio de los centros de generación de tráfico precitados, incrementará el número de horas al año en que se produce esta circunstancia, reduciendo el nivel de servicio en horas punta en algunas secciones de la AP-9V y de la AP-9.

Este real decreto contempla el desarrollo de medidas al respecto, tales como informar al usuario de la existencia de niveles de congestión, o el estudio de alternativas ante la eventual insuficiencia de capacidad de los tramos afectados, si fuera necesario, antes de que se alcance la capacidad en estas secciones de la autopista, al objeto de realizar una explotación inteligente de la misma.

Se han contemplado también medidas específicas para los vehículos pesados, en el marco del cumplimiento de la Directiva Europea 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, que fue traspuesta al ordenamiento jurídico interno mediante el Real Decreto 286/2014. De esta forma, el presente real decreto contempla una reducción de las tarifas de aplicación a los vehículos pesados del 20 por ciento. Por otra parte, con el objetivo de mejorar el acceso al Puerto de Vigo, será gratuito el acceso al mismo desde Redondela.

En consecuencia, en el marco de la regulación contenida en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, vista la demanda territorial y como medida para incentivar el uso de la autopista y optimizar la utilización de los recursos existentes, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha decidido implementar una serie de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos que circulen por la AP-9 en condiciones de habitualidad, así como incentivos adicionales para utilizar algunos tramos de la autopista de peaje en lugar de las autovías y carreteras convencionales, con el objeto de mejorar los datos de siniestralidad en los tramos de concentración de accidentes actuales. Se recogen en esta norma, por lo tanto, bonificaciones de peajes a vehículos ligeros y pesados por habitualidad en toda la autopista, con excepción de los tramos actualmente libres de peaje, que ya son gratuitos. Estas medidas se adoptarán simultáneamente al mantenimiento del descuento comercial del 25 por ciento del peaje que Audasa viene practicando para vehículos ligeros con medida de pago el telepeaje en días laborables en los recorridos de retorno realizados en la misma fecha que los recorridos de ida, para el mismo recorrido origen/destino.

Asimismo, contemplándose la incidencia que la implantación de estas medidas presenta para la sociedad concesionaria en el régimen de ingresos por peaje, el presente real decreto incorpora en el sistema de compensación a Audasa las medidas adoptadas en el Real Decreto 104/2013, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, correspondientes a la bonificación del 75 por cien del peaje, adicional al descuento comercial realizado por Audasa, para los recorridos Pontevedra-Vilaboa y viceversa, Pontevedra-Morrazo y viceversa, Pontevedra-Vigo y viceversa y Rande-Vigo y viceversa (tramo Redondela-Vigo). De esta forma se verán ampliadas las bonificaciones actualmente vigentes en los tramos anteriores a la totalidad de la autopista. Esto implica que las bonificaciones contempladas en el Real Decreto 104/2013 se abonarán con cargo a los presupuestos generales del Estado y no mediante los incrementos adicionales de tarifa que tal norma establecía, por lo que se moderará la subida extraordinaria de tarifas. Por otra parte, se homogeneizan las medidas adoptadas en la autopista, abonándolas de igual forma con cargo a los presupuestos generales del Estado.

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

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

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con el informe del Ministerio de Hacienda, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de julio de 2021,

DISPONGO:

Artículo 1. *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión administrativa de la Autopista del Atlántico (AP-9) de la que es titular Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, SA (Audasa), será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto.

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

1. *Tramos*

Las referencias de este real decreto a los tramos en que se aplican las bonificaciones se entenderán realizadas a los siguientes tramos de la autopista AP-9:

- Ferrol, del P.K. 0,0 (Guísamo) al P.K. 27,0 (Fene).
- Norte, del P.K. 2,5 (A Coruña) al P.K. 67,0 (Santiago Norte).
- Centro, del P.K. 75,0 (Santiago Sur) al P.K. 129,0 (Pontevedra Norte).
- Sur, del P.K. 132,0 (Pontevedra Sur) al P.K. 151,0 (Vigo/Teis); y dentro del mismo: Redondela-Vigo.
- Frontera, del P.K. 159,0 (Vigo/Puxeiros) al P.K. 177,0 (Tui).

No se consideran, a efectos de las bonificaciones de este real decreto, los tramos ya existentes de peaje en sombra ni libres de peaje.

2. Bonificaciones

En virtud de este real decreto se establecen estas bonificaciones:

A) Bonificaciones de peaje aplicables a vehículos ligeros

Para el disfrute de las bonificaciones aplicadas a vehículos ligeros constituirá requisito necesario que el sistema de pago y de control de paso empleado por los usuarios de los vehículos ligeros sea el peaje dinámico o telepeaje, utilizando para ello las vías de peaje habilitadas al efecto en las estaciones de peaje de la autopista AP-9. Cualquier tránsito realizado por vehículos ligeros en el que se utilice un sistema de pago distinto al de telepeaje se abonará según las tarifas oficialmente aprobadas.

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

i. Bonificación del 100 por ciento del importe del peaje del recorrido de retorno (recorrido con el mismo origen y destino que el de ida y sentido contrario) realizado en el plazo máximo de 24 horas entre este y el recorrido de ida a aquellos vehículos que transiten por la autopista AP-9, aplicable sólo en domingos y festivos oficiales de ámbito nacional o en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia.

ii. Bonificación del 100 por ciento del importe del peaje del recorrido de retorno (recorrido con el mismo origen y destino que el de ida y sentido contrario) realizado en un plazo máximo de 24 horas entre este y el recorrido de ida a aquellos vehículos que transiten por la autopista AP-9, en día hábil laborable. Esta reducción se aplicará conjuntamente por parte de Audasa, que mantendrá el descuento comercial del 25 por ciento que viene aplicando a los recorridos de retorno que se realizan en el mismo día, y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que asumirá con cargo a las partidas presupuestarias previstas en este real decreto el 75 por ciento restante y la ampliación a un plazo máximo de 24 h.

Este descuento en el importe del peaje para el recorrido de retorno estaba ya contemplado en el Real Decreto 104/2013 para los recorridos Pontevedra-Vigo y viceversa, Pontevedra-Morrazo y viceversa, Pontevedra-Vilaboa y viceversa y Rande-Vigo y viceversa, que se verán incorporados en su contabilización y abono a este real decreto a partir de su entrada en vigor.

iii. Bonificación adicional del 50 por ciento del importe del peaje del recorrido de ida para aquellos usuarios que realicen en un plazo máximo de 24 horas dos recorridos iguales (con el mismo origen y destino) y de sentido contrario dentro del tramo Vigo-Tui y viceversa, en días laborables y festivos.

iv. Gratuidad en el acceso desde Redondela: Bonificación del 100 por ciento del importe del peaje en los recorridos internos en el tramo Redondela-Vigo (par origen/destino Rande-Vigo), que realicen recorridos de ida y vuelta (mismo origen y destino y sentidos contrarios) en el plazo máximo de 24 horas entre ellos, en días laborables y festivos.

b) Por recurrencia extraordinaria:

Se considerará que un usuario tiene recurrencia extraordinaria siempre que realice al menos 20 desplazamientos al mes por la autopista, exceptuando los que efectúe exclusivamente por los tramos libres de peaje o con peaje en sombra. A estos efectos se contabilizará como un único desplazamiento el conjunto de recorridos realizados en un mismo día y en un único sentido de circulación, cualesquiera que sean las entradas y salidas parciales registradas dentro del mismo. En este caso, se aplicará una bonificación adicional del 20 por ciento del importe pagado de todos los recorridos realizados en ese mes, a contar desde el recorrido inicial.

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

B) Bonificaciones de peaje aplicables a vehículos pesados de categoría «Pesados 1» y «Pesados 2»

a) Bonificación del 20 por ciento del importe del peaje en todos los recorridos a aquellos vehículos pesados que transiten por la autopista AP-9, aplicable a todos los días de la semana y para cualquier sistema de pago del peaje.

b) Gratuidad en el acceso desde Redondela: Bonificación del 100 por ciento del importe del peaje de los recorridos internos en el tramo Redondela-Vigo (par origen/destino Rande-Vigo), todos los días de la semana y para cualquier sistema de pago del peaje.

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

Al efecto de garantizar una correcta utilización de la medida por parte de los usuarios, respetuosa y acorde con la finalidad pretendida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no será de aplicación la bonificación cuando se detecte que el vehículo que pretende su disfrute realiza otros movimientos que no se ajusten al objeto del descuento y que desvirtúen la finalidad del mismo. Para efectuar las indicadas comprobaciones, Audasa se dotará a su cargo de los dispositivos tecnológicos necesarios. Asimismo, comunicará al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana los criterios y elementos técnicos que utilizará para determinar los supuestos objetivos de improcedencia de la bonificación y el sistema de control y verificación de su implantación respecto a la aplicación de los tráficos y descuentos objeto del presente real decreto.

Artículo 3. *Financiación de las medidas.*

1. *Disposiciones generales*

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

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

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

2. *Cálculo de la compensación*

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

1. Pérdida de ingresos por el importe del peaje que, como consecuencia de este real decreto, se bonifica a los vehículos ligeros y pesados.

2. Importe de los ingresos de peaje resultantes del tráfico inducido como consecuencia de la implantación de dichas bonificaciones (nuevos viajes producidos por el establecimiento de las bonificaciones o captación de tráfico de los usuarios de otras vías).

3. Costes adicionales de conservación y explotación, motivados por el tráfico inducido.

Dicho importe se ha estimado en 41.803.856 euros (IVA incluido) para el ejercicio 2021 completo del que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

prorrateará la proporción temporal que corresponda, según la fecha de entrada en vigor de la norma, y se actualizará anualmente con las tarifas aprobadas y el incremento de tráfico considerado a efectos de este real decreto, tal y como se recoge en la Memoria Técnica y Económica que acompaña a este real decreto.

3. Otras actuaciones

Adicionalmente al importe de esta compensación a Audasa, se asumirán con cargo a las partidas presupuestarias previstas en el presente real decreto una serie de actuaciones necesarias para el control de la aplicación de las bonificaciones de peaje y que ascienden a 1.770.000 euros (IVA incluido) para el ejercicio 2021 del que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana prorrateará la proporción temporal que corresponda, según la fecha de entrada en vigor de la norma, tal y como se recoge en la Memoria Técnica y Económica que acompaña a este real decreto. Entre ellas se incluyen:

- a) Instalación de pórticos de información variable.
- b) Construcción de apartaderos para incidencias de tráfico en el tramo Redondela-Vigo.
- c) Instalación de medidas de control de tráfico en el tramo Redondela-Vigo.
- d) Estudios y asistencias.

4. Cálculo del tráfico inducido

A efectos del cálculo de la compensación a Audasa, resulta necesario diferenciar el tráfico vegetativo (el que hubiera tenido la autopista de no adoptarse estas medidas), del tráfico inducido por las mismas o captado de otros recorridos (en adelante, a la suma de estos dos últimos se le denominará tráfico inducido), así como la variación anual de estos dos parámetros.

Para el cálculo del tráfico inducido, se estará a lo siguiente:

A) Periodo de implantación

Desde la entrada en vigor del presente real decreto se considerará un periodo de tres años, plazo estimado para que el tráfico inducido por las medidas de bonificación se haya desarrollado completamente. A partir de este momento se puede asumir que el crecimiento del tráfico inducido se comportará análogamente al crecimiento vegetativo.

a) Tráfico ligero.—Con base en el uso de dispositivo de telepeaje para acceder a las bonificaciones de peaje dispuestas, se medirá el incremento de viajes de retorno (y de ida en el tramo de Vigo-Tui y de Redondela-Vigo) con derecho a bonificación realizados mediante este tipo de pago, respecto de dos momentos de medida, antes de implantar las medidas, para lo cual se utilizará el año 2019, y después de implantar aquellas.

Este incremento, está formado por tres componentes:

i. Crecimiento vegetativo de los viajes de retorno realizados con dispositivos de telepeaje. Este volumen se genera como consecuencia del propio crecimiento de la economía. Se calcula la tendencia con los datos históricos de la autopista antes de la aplicación de bonificaciones de peaje, con exclusión de los datos de tráfico del año 2020 por el efecto de la pandemia del COVID-19.

ii. Como consecuencia de las bonificaciones de peaje, habrá una migración del modo de otros medios de pago al dispositivo de telepeaje. Se trata de vehículos que ya circulaban por la autopista y que cambian el modo de pago para acceder a las bonificaciones. Así, se medirá lo que disminuirá el volumen de retornos con tarjetas bancarias procediendo de forma análoga a la anterior. La posible migración de pago en efectivo a dispositivo de telepeaje no es posible cuantificarla y por tanto no se considera.

iii. Volumen de tráfico inducido. Se obtendrá descontando del incremento total los dos componentes anteriores. Para evitar que la introducción de factores externos no previstos

podiera desvirtuar el modelo, se considerará en cualquier caso un valor mínimo del volumen de tráfico inducido respecto del incremento del volumen de tráfico de retornos con derecho a bonificación del 33 por 100 en días laborables y del 17 por ciento en días festivos.

Dado que el comportamiento de los cinco tramos de la autopista presenta diferentes características, se estudiarán por separado cada uno de ellos.

b) Tráfico pesado.—Salvo en el tramo Redondela-Vigo, las bonificaciones de peaje a practicar a los usuarios ascienden a un 20 por ciento, por lo que se considera despreciable la inducción por las medidas practicadas. No obstante, si el resultado que arroje el estudio de elasticidad planteado a los tres años de la implantación de las medidas contradijera esta hipótesis, se considerará para la inducción de tráfico pesado el valor que dicho estudio establezca.

En el tramo Redondela-Vigo, la bonificación a vehículos pesados es del 100 por ciento del importe de cualquier recorrido en el interior del tramo, por lo que en este caso sí se considera inducción.

Para estudiar el tráfico del corredor, se consideran las dos vías existentes de acceso a Vigo: una gratuita, N-552, y otra no, AP-9, al menos hasta la implantación de las bonificaciones de peaje para pesados.

Dicha inducción se obtiene por diferencia del tráfico total medido en el corredor y el que se hubiera producido de no haber implantado las medidas de bonificación. En este caso se aforarán tanto los tráficos que circulen por la AP-9, como los de la N-552, considerando que el tráfico inducido será el captado desde esta carretera a la autopista. La implantación de los medios necesarios para la comprobación de dichos tráficos, se financiará con cargo a las partidas presupuestarias previstas en el presente real decreto.

B) Periodo posterior

Con cargo a las partidas presupuestarias previstas en este real decreto, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje elaborará un estudio de elasticidad de la demanda al precio, con base en lo sucedido en la propia autopista durante el periodo de implantación y anterior, con exclusión de los datos de tráfico del año 2020 por el efecto de la pandemia del COVID-19. Dicho estudio, previo ser sometido a audiencia de la sociedad concesionaria, se aprobará como máximo en el año siguiente a la finalización del periodo de implantación.

Una vez aprobado el estudio, se usará la elasticidad obtenida para discriminar el tráfico inducido, lo que presenta la ventaja de haberse calculado con datos reales de la propia autopista a posteriori de la implantación de las bonificaciones. Con base en dichos cálculos se corregirán los valores de tráfico provisionales calculados en el periodo de implantación y se liquidarán los saldos económicos correspondientes.

5. Costes de conservación y explotación

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

1. Se considerará de forma concomitante a la inducción de vehículos ligeros un coste de conservación y explotación por veh. x km inducido de 0,008436 euros y de 0,023816 euros por veh. x km en el caso de la inducción de vehículos pesados.
2. Dichos valores se actualizarán anualmente de la misma forma que las tarifas ordinarias.
3. Estos valores serán revisados de acuerdo a lo establecido en el artículo 7 de este real decreto.

6. Verificación de datos por el Ministerio de transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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

implementación de las medidas de contraste que sean necesarias se abonará con cargo a las partidas presupuestarias previstas en el presente real decreto, hasta el límite de la dotación presupuestaria prevista.

7. Procedimiento de abono

Para abonar la compensación a Audasa se aplicará lo siguiente:

A) Medición y abono trimestral

Por cada mes del año natural, en los quince días posteriores al mismo, Audasa efectuará para cada tramo un recuento de los tránsitos realizados con derecho a bonificación y lo remitirá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, al objeto de que esta pueda proceder a su control y verificación, así como cualquier otra información que se estime oportuna para la comprobación.

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

Durante los cuatro primeros trimestres en que se apliquen las bonificaciones, y al objeto de neutralizar los efectos de la estacionalidad, las mediciones de los volúmenes de tráfico y el correspondiente cálculo de compensación se realizarán a origen, deduciéndose del total acumulado al trimestre objeto de presentación las cantidades ya satisfechas en los trimestres anteriores. De esta forma, o de otra similar que determine la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, al final del primer año se regularizarán los importes económicos de la compensación de las medidas de bonificación para que no se vean afectados por la estacionalidad.

La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje dispondrá de un mes para validar los datos aportados trimestralmente por Audasa. Una vez validados, se procederá al abono de los importes correspondientes, en el plazo de treinta días desde dicha validación. En caso de demora en el pago, se aplicará el interés legal.

B) Liquidación anual

a) Por cada año natural, Audasa presentará, en el mes siguiente a cada año y para cada tramo, una liquidación provisional anual.

b) Igualmente presentará una memoria anual justificativa de la aplicación de las medidas previstas, en las que figurarán los cálculos para la obtención de la variación de los ingresos motivada por dicha aplicación, así como una certificación de la Inspección de Explotación de la autopista de la aplicación efectiva por el concesionario de las medidas contempladas en el real decreto. Dicha certificación, se emitirá previa comprobación de la documentación referente a la facturación de los descuentos a los usuarios afectados por dichas medidas.

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

En el primer trimestre de cada año, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje aprobará la liquidación anual, en la que, en función de la revisión y comprobación practicada, podrá realizar las correcciones que procedan en la bonificación.

C) Censura de cuentas aprobadas por Audasa

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

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

D) Regularización del periodo de implantación

Adicionalmente, una vez aprobado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el estudio de elasticidad de la demanda al precio, se producirá una regularización del importe económico resultante de la aplicación del método de cálculo definido en dicho estudio con respecto al método de cálculo utilizado en el periodo de implantación, procediéndose a la liquidación económica correspondiente.

E) Dotación presupuestaria

Para calcular los importes de la compensación que corresponde abonar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para los diferentes ejercicios presupuestarios (IVA incluido) se ha incluido una actualización por la estimación del incremento de tráfico, considerado a efectos de este real decreto, así como una estimación correspondiente al incremento de las tarifas previsto hasta el final de la vigencia de la presente norma, que coincide con la fecha de vencimiento de la concesión: el 18 de agosto de 2048.

Adicionalmente se han considerado los costes de implantación de las medidas y su correspondiente control.

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

Artículo 4. *Reducción de saldo pendiente de compensación mediante incremento de tarifas extraordinarias del convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011.*

Si las medidas de bonificación de peajes a vehículos ligeros y pesados y las actuaciones necesarias para su control no alcanzasen en cualquiera de los años el valor estimado recogido en las correspondientes partidas presupuestarias, el importe restante se utilizará preferentemente, a elección de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, para cualquiera de estos fines:

1. Reducir el saldo de compensación previsto en el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, para la ampliación de capacidad de diversos tramos de dicha autopista., de forma que pueda amortiguarse la subida extraordinaria de tarifas a los usuarios o reducirse el plazo de aplicación de las mismas, y mantenga la neutralidad a efectos económicos para Audasa.

2. Descontarlo de la siguiente anualidad.

Artículo 5. *Duración.*

La duración del sistema de descuentos y demás medidas contenidas en el presente real decreto se extenderá desde su entrada en vigor hasta el vencimiento de la concesión de Audasa, el 18 de agosto de 2048.

Artículo 6. *Nivel de servicio.*

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tomará en consideración el efecto de las nuevas bonificaciones sobre los niveles de servicio de los distintos tramos de la autopista, dado que, previsiblemente, se incrementarán las intensidades de tráfico que soporta la infraestructura.

Con base en las previsiones de tráfico disponibles en la actualidad, las intensidades de tráfico en el acceso a Vigo a través de la AP-9V y la AP-9 podrían provocar problemas de congestión en algunas horas punta. Por ello, se elaborará y aprobará un protocolo de actuaciones que establezca las medidas pertinentes a adoptar en función de las intensidades producidas y el nivel de servicio alcanzado.

El protocolo incluirá, entre otros aspectos, los procedimientos de información de los tramos congestionados a los usuarios, mediante paneles de señalización variable para que puedan decidir el itinerario más conveniente. A tales efectos, se reforzará la señalización existente, incluso de forma previa a la entrada en la autopista, para mejor información de los usuarios.

El protocolo de actuación será acordado y firmado dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de este real decreto por los responsables de gestión de la autopista, la Inspección de Explotación de la autopista, y los responsables de gestión de tráfico en los tramos afectados.

La implementación de las medidas de refuerzo de señalización e información al usuario establecida en el protocolo se abonarán con cargo al presente real decreto, hasta el límite de la dotación presupuestaria prevista.

En caso de que surja la necesidad de aumentar la capacidad de la autopista a los efectos de minorar los tiempos o tramos de congestión y recuperar niveles de servicio de esta, o de ejecutar cualesquiera actuaciones en los tramos de acceso a la vía o en el tronco de la misma, se elaborará por parte de Audasa un estudio de alternativas que permita evaluar su ejecución. En cualquier caso, las inversiones que se precisen, previa autorización de la Administración titular de la infraestructura, serán objeto de un nuevo real decreto.

Artículo 7. *Seguimiento y control de las medidas.*

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

Dado que no resulta posible hacer una previsión precisa hasta 2048, cada cinco años desde finalización del período de implantación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, revisará las previsiones de compensación económica recogidas en este real decreto y, teniendo en cuenta la evolución de las variables utilizadas para su cálculo, podrá introducir las correcciones que procedan para su ajuste a la realidad. En ningún caso esta revisión podrá conducir a consolidar tráficos inducidos como vegetativos.

Tanto para la revisión quinquenal anterior, como para la comprobación de los importes de las bonificaciones de peaje y los costes de explotación y conservación que Audasa comunique al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en cada periodo, se financiará con cargo a las partidas presupuestarias previstas en este real decreto al estudio y verificación de los datos y procedimientos de obtención de los mismos aportados por la sociedad concesionaria previa a la revisión de la Delegación del

Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje en ejecución de sus funciones de control y seguimiento.

Así mismo, con cargo a las partidas presupuestarias previstas en el presente real decreto y dada la necesidad de conocer los efectos de la implantación de las medidas descritas, se realizará un estudio de movilidad para conocimiento y seguimiento de la evolución de las mismas y consecuentemente para la toma de posibles decisiones a posteriori de su implantación sobre la movilidad en la zona.

Artículo 8. *Modificación de este real decreto.*

La Administración concedente tiene la potestad de modificar este real decreto, de oficio o a propuesta de la sociedad concesionaria, cuando concurren las circunstancias que justifiquen esa modificación, sean las previstas en este real decreto u otras legalmente procedentes. En particular, podrá modificarse este real decreto en estas circunstancias:

- a) Cuando se superen en dos anualidades consecutivas las cantidades máximas de compensación, con su actualización, previstas en este real decreto.
- b) Cuando se produzca un incremento de tráfico en alguno de los tramos de la autopista que comprometa significativamente el nivel de servicio en dicho tramo.

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

Las cantidades necesarias para hacer frente a los compromisos derivados del presente real decreto se abonarán con cargo a las partidas presupuestarias 17.20.441M470.31, 17.20.441M47032 y 17.20.441M47033 o las que en un futuro las sustituyan.

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

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

Disposición derogatoria única.

Queda derogado el Real Decreto 104/2013, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, en lo correspondiente a las bonificaciones de peaje al usuario dado que tales bonificaciones se incorporan en este real decreto.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en la Embajada de España en Lima, el 27 de julio de 2021.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ