

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

- 8552** *Real Decreto 698/2015, de 17 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación norte de Toledo, para restablecer el equilibrio económico y financiero de dicha concesión como consecuencia de no haberse construido la autopista Toledo-Ciudad Real-Córdoba.*

Autopista Madrid-Toledo, Concesionaria Española de Autopistas, S.A. (en adelante, Autopista Madrid-Toledo), es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación norte de Toledo. La citada concesión fue adjudicada mediante Real Decreto 281/2004, de 13 de febrero.

Con fecha 16 de mayo de 2011, el Tribunal Supremo dictó sentencia en relación con un recurso contencioso administrativo que había interpuesto autopista Madrid-Toledo por la desestimación de la petición de reequilibrio económico del contrato de su concesión. La solicitud de reequilibrio estaba motivada en los perjuicios económicos financieros que le habrían causado, entre otras causas, la no construcción de la autopista Toledo-Ciudad Real-Córdoba, prolongación de la autopista Madrid-Toledo hacia el sur.

En el fallo de la referida sentencia se dispone la estimación del recurso contencioso-administrativo interpuesto por la sociedad concesionaria, anulando la desestimación por silencio administrativo de la solicitud que presentó el 18 de diciembre de 2009, en la parte correspondiente a la prolongación de la autopista, y reconociendo el derecho de Autopista Madrid-Toledo a que se restablezca el equilibrio económico y financiero de su concesión por los perjuicios causados como consecuencia de no haberse construido la autopista Toledo-Ciudad Real-Córdoba, ordenando que se incoe expediente en el que se determinen los términos de dicho restablecimiento.

En cumplimiento de tal mandato, por parte del Ministerio de Fomento se ha realizado el oportuno estudio a fin de establecer una valoración fundada del perjuicio derivado de la no ejecución de la mencionada autopista, en el que se ha valorado el incremento de tráfico que tendría la autopista en caso de construirse la prolongación de la misma hasta Córdoba, determinando el beneficio que el concesionario podría obtener por dicho tráfico esperable.

La metodología seguida para evaluar los tráficos adicionales que hipotéticamente hubieran sido captados por la autopista de peaje Madrid-Toledo de haberse completado ésta hasta Córdoba, ha consistido en considerar el reparto entre los viajes que utilizarán la alternativa libre de peaje (A-4) y la vía de peaje (AP-41). Para ello, en el estudio se han analizado casos similares, es decir, itinerarios alternativos a una autopista de peaje existente en el que los usuarios puedan desplazarse alternativamente por una autovía libre. La conclusión del estudio es que el tráfico adicional que hipotéticamente hubiera sido captado por la autopista Madrid-Toledo de haberse completado hasta Córdoba se puede evaluar en el 12,68 por 100 del tráfico de la autovía libre de peaje A-4, entre Madrid y Córdoba, dato que se obtiene a partir de las estaciones de aforo situadas en dicho corredor.

El tráfico no captado por la autopista de peaje Madrid-Toledo como consecuencia de la no construcción de su prolongación hasta Córdoba se ha evaluado detrayendo de los viajes estimados por la autopista de peaje Madrid-Toledo de haberse completado hasta Córdoba, aquellos que objetivamente se realizan por la propia autopista de peaje.

Por otra parte, el Tribunal Supremo ha dictado cuatro autos estimando en parte incidentes de sentencia promovidos por la sociedad concesionaria. En el primero, de fecha 8 de febrero de 2012, dicho tribunal obliga a que el cálculo de la compensación se

inicie en el año 2009 y a que se abone a la sociedad concesionaria de forma inmediata, como pago a cuenta, la compensación por los años 2009 y 2010. El segundo auto, de fecha 15 de abril de 2013, ordena que se haga efectiva la cantidad prevista para la compensación por los años 2011 y 2012 en un plazo de quince días. El tercer auto, de fecha 6 de marzo de 2014, ordena igualmente que en el plazo de quince días se abone la cantidad prevista para la compensación del año 2013. El cuarto auto, de fecha 8 de abril de 2015, ordena el pago a cuenta de la cantidad estimada para la compensación del año 2014. A los efectos de dar cumplimiento a las citadas resoluciones judiciales, se han tramitado por el Ministerio de Fomento los correspondientes expedientes.

El texto del proyecto de real decreto se ha sometido al trámite de audiencia de la sociedad concesionaria a los efectos regulados en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas y en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Este real decreto, en el que figuran las medidas oportunas para compensar a Autopista Madrid-Toledo de acuerdo con la sentencia judicial dictada, se ha tramitado de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con el informe del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de julio de 2015,

DISPONGO:

#### Artículo 1. *Compensación.*

A partir de la entrada en vigor de este real decreto, el Ministerio de Fomento abonará anualmente al concesionario de la autopista Madrid-Toledo el importe (compensación) que represente el ingreso dejado de percibir el año anterior por la no construcción de la prolongación de la autopista hacia Córdoba, hasta el fin del periodo concesional, salvo que durante dicho periodo se construya esta prolongación, momento a partir del cual quedará interrumpido el abono. Dicho abono se efectuará dentro de los seis primeros meses del año siguiente a la anualidad que sea objeto de compensación.

La citada compensación corresponderá al peaje abonado por los usuarios que previsiblemente hubiesen utilizado la autopista Madrid-Toledo como consecuencia de dicha prolongación hasta Córdoba, minorado con el importe estimado de los gastos de conservación correspondientes a los recorridos no efectuados. El primer abono a efectuar será el correspondiente al año 2015.

El volumen de tráfico a considerar para la compensación se determinará en función del tráfico real que anualmente utiliza la autovía A-4 entre Madrid y Córdoba y del que utiliza la autopista de peaje AP-41 entre Madrid y Toledo. Los datos de tráfico reales deberán ser proporcionados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y estarán desagregados por grupos y tipos tarifarios. En cada ejercicio se aplicarán a dichos datos las tarifas vigentes.

Se ha considerado que el tráfico ficticio que hubiera utilizado la autopista de peaje Madrid-Toledo-Córdoba sería un 12,68 por 100 del real que anualmente utiliza el mismo corredor por la autovía A-4. Por tanto, deduciendo de ese tráfico el que realmente utilice cada año la autopista Madrid-Toledo, se obtendría el volumen de tráfico adicional que hubiera utilizado esta autopista de haberse construido la prolongación hasta Córdoba, siendo el importe anual de compensación el montante del peaje que ese tráfico hubiese abonado, detrayendo del mismo el importe de los gastos que dicho tráfico hubiese producido a la sociedad concesionaria. Estos gastos se cuantifican en un 0,5 por 100 del importe de compensación.

**Artículo 2. Régimen jurídico de la concesión.**

El régimen jurídico de la concesión de que es titular Autopista Madrid-Toledo, Concesionaria Española de Autopistas, S.A., será el vigente con las modificaciones que se contienen en este real decreto.

**Artículo 3. Partida presupuestaria.**

Los importes resultantes de la aplicación de lo establecido en el presente real decreto se abonarán con cargo a la partida presupuestaria 17.20.441M.476 «Para compensar a Autopista Madrid-Toledo en cumplimiento de sentencia del Tribunal Supremo de 16 de Mayo de 2011», estableciéndose como importes máximos anuales las dotaciones de dicha partida presupuestaria o de la que en el futuro pudiera sustituirla, que se relacionan a continuación:

Año	Importe (euros)
2016	3.075.606,45
2017	3.150.214,70
2018	3.224.704,05
2019	3.312.300,45
2020	3.404.175,82
2021	3.503.761,80
2022	3.591.170,40
2023	3.693.266,92
2024	3.791.070,81
2025	3.911.355,07
2026	4.010.807,75
2027	4.126.164,53
2028	4.245.019,07
2029	4.383.890,91
2030	4.499.667,58
2031	4.630.783,51
2032	4.771.447,99
2033	4.920.973,44
2034	5.055.317,13
2035	5.200.935,87
2036	5.353.192,05
2037	5.528.621,05
2038	5.675.185,13
2039	5.841.382,97
2040	6.014.730,18
2041	6.209.008,22
2042	6.381.072,45
2043	6.565.416,60
2044	6.757.233,88
2045	6.979.478,54

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

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

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 17 de julio de 2015.

FELIPE R.

La Ministra de Fomento,  
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN