PLIEGOS REGULADORES DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA EL "DISEÑO Y DEFINICIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO EN DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y SU GESTIÓN MEDIANTE UNA SOCIEDAD PÚBLICA DE FUTURA CREACIÓN"

CONDICIONES PARTICULARES

1.- OBJETO

Es objeto de las presentes Condiciones Particulares el establecimiento de los aspectos jurídicos, administrativos y económicos que han de regir en la contratación de los trabajos relativos al servicio de "DISEÑO Y DEFINICIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO EN DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y SU GESTIÓN MEDIANTE UNA SOCIEDAD PÚBLICA DE FUTURA CREACIÓN", según se concreta en el pliego de prescripciones técnicas particulares.

El contrato tiene como objeto la asistencia técnica para el diseño y definición de la implantación de un sistema de Pago por Uso de Infraestructuras (PPU) que deberá permitir acometer la construcción, adquisición, puesta en marcha y operación del sistema de cobro en las vías A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A y su gestión mediante una sociedad pública.

Dicha sociedad pública percibirá los ingresos de un futuro sistema de pago por uso y destinará esos ingresos y aquellos otros que pueda obtener a la gestión y a la realización de inversiones en dichas infraestructuras viarias.

De esta manera se asegurará que las cantidades percibidas por la sociedad pública se destinen, de manera indefectible, a la atención de la referida red viaria, sin estar sometidas sus actuaciones a otro tipo de restricciones presupuestarias, impuestas principalmente por la existencia de una caja común.

En esencia, la presente licitación trata de obtener la asistencia técnica, económica y jurídica necesaria para llevar a cabo el objeto del contrato mediante la ejecución de tres acciones absolutamente interdependientes entre sí:

I. **Definición de las características a cumplir por parte de la sociedad pública** de futura creación, a quien poder confiar el mandato de desarrollar la actividad de proyección, construcción, conservación, explotación y promoción en las vías A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A.

II. **Diseñar y definir un sistema de pago** por uso de infraestructuras (PPU) en las vías A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A.

III. **Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea** del sistema diseñado y definido. La Directiva 1999/62 CE modificada por la Directiva 2006/38/CE y la Directiva 2011/76/CE establece un marco jurídico para que los Estados miembros introduzcan disposiciones de peaje para los vehículos pesados de mercancías (VDH), siendo necesario poner a disposición de las autoridades comunitarias diferentes trabajos, documentos y diversa información para la valoración, por parte de la autoridad comunitaria, de la conformidad del sistema con la norma aplicable y poder obtener así su aprobación.

Las tres cuestiones para las que se requiere asistencia técnica son las distintas vertientes (técnica viaria, legal y económica) de un único proyecto. El motivo de la indisolubilidad se debe a que:

- Para que el sistema de proyección, construcción, conservación, explotación y promoción en las vías sea autónomo e independiente financieramente, se aconseja que esté bajo la operativa de una sociedad pública separada de la administración general.
- Esta sociedad pública tendrá como modelo de negocio y plan financiero aquel que se obtenga del sistema de pago por uso diseñado y definido.
- El sistema de pago por uso diseñado deberá ser aprobado por la Unión Europea, por lo que cualquier necesidad de subsanación o rectificación modificará a su vez el diseño del sistema de pago por uso y a su vez el modelo de negocio y plan financiero de la sociedad pública.

El Código CPV, conforme al Reglamento **CE Nº 213/2008** de la Comisión de 28 de noviembre de 2007, es: 71311210-6 "Servicios de consultoría en materia de carreteras"; 79111000-5 "Servicios de asesoría jurídica"; y 79311410-4 "Evaluación de repercusiones económicas".

2.- RÉGIMEN JURÍDICO

Al presente contrato le resulta de aplicación la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos (en adelante Ley Foral de Contratos Públicos) y, en lo que no contradiga las presentes Condiciones Particulares, la normativa aplicable en materia de licitación electrónica.

3.- ÓRGANO DE CONTRATACIÓN Y UNIDAD GESTORA DEL CONTRATO

El Director General de Obras Públicas e Infraestructuras es el órgano competente para celebrar el presente contrato en nombre y representación de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.

La Unidad Gestora del presente contrato es el Servicio de Nuevas Infraestructuras. Dicha unidad designará a un Responsable del Contrato de entre sus recursos personales.

4.- PRESUPUESTO DE LICITACIÓN Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El presupuesto de licitación de los referidos trabajos asciende a la cantidad de 350.000 € (IVA excluido).

En dicho precio máximo han de entenderse incluidos todos los factores de valoración, gastos, tasas, etc... que el adjudicatario deba realizar para el normal cumplimiento de la prestación contratada, así como los tributos, de cualquier índole, que sean de aplicación según las disposiciones vigentes, excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido. Las proposiciones que superen dicho precio máximo serán desechadas.

El valor estimado del contrato coincide el importe máximo de licitación, dada la imposibilidad de posibles prórrogas, cualquier forma de opción eventual, así como modificaciones del contrato.

El cálculo del valor estimado se realiza según el artículo 42 de la Ley Foral de Contratos Públicos, en cuantía suficiente para cubrir los costes directos en los que tendrá que incurrir la entidad adjudicataria, incluidos los costes laborales, los costes indirectos y gastos generales, así como un margen o beneficio industrial.

5.- PLAZO DE EJECUCIÓN Y PENALIDADES POR DEMORA

Los trabajos objeto de este contrato se iniciarán con la firma del contrato y tendrán una duración de 6 meses, dicho plazo se refiere únicamente a los trabajos a realizar por el adjudicatario y no los correspondientes a los trámites ante la CE a cuyo efecto se extendería hasta donde lo exija la tramitación definitiva del

procedimiento administrativo ante dicho órgano. Por tanto, de conformidad con las previsiones del artículo 45.4 de la Ley Foral de Contratos Públicos el periodo de duración de 6 meses se verá incrementado en el plazo que resulte necesario para la tramitación ante la Comisión Europea de la solicitud de aprobación.

El incumplimiento del plazo de ejecución por causas imputables al contratista dará lugar a la imposición de penalidades diarias en la proporción de 0,40 euros por cada 1.000 euros del importe de adjudicación.

6.- ABONO Y REVISIÓN DE PRECIOS

Los trabajos se abonarán una vez revisada y validada la documentación entregada por el adjudicatario.

Una vez revisada y validada la documentación entregada, el pago al contratista se realizará en 2 pagos:

- (70%) Entrega de todos los trabajos a los que se refiere este contrato
- (30%) Emisión de la Resolución favorable de la Comisión Europea

El presente contrato no está sujeto a revisión de precios.

7.- PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y MESA DE CONTRATACIÓN

Los trabajos serán adjudicados por procedimiento abierto.

La Mesa de Contratación estará compuesta por los siguientes miembros:

PRESIDENTE: Don Jesús Polo Soriano, Director del Servicio de Nuevas Infraestructuras y, como suplente, don José Francisco López García, Director del Servicio de Estudios y Proyectos.

VOCALES: Don Pablo González Sánchez, Jefe de la Sección de Explotación y, como suplente, don Pedro Luis Soto Valcarce, Jefe de la Sección de Conservación.

Don Pedro José Cebrián Leyún, Director del Servicio de Gestión Económico Presupuestaria y, como suplente, doña Camino Bonafaux Martínez, Jefa de la Sección de Gestión Económico Presupuestaria.

Don Jesús Muñoz Apesteguía y, como suplente, don Juan José Pérez Capapay, Interventores Delegados del Departamento de Economía y Hacienda.

Don Lorenzo Serena Puig, Técnico de Administración Pública (Rama Jurídica), que actúa como Secretario y, como suplente, doña Idoya Zabalza Molina, Técnico de Administración Pública (Rama Jurídica), adscritos ambos al Departamento de Cohesión Territorial.

8.- INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LOS PLIEGOS

Los interesados en la licitación podrán solicitar por escrito dirigido a través de la Plataforma de Licitación Electrónica de Navarra (en adelante PLENA), hasta 11 días naturales antes del último día para la presentación de ofertas, las aclaraciones sobre el contenido de los pliegos y de la documentación complementaria. Las aclaraciones se realizarán a través del Portal de Contratación de Navarra en el plazo de 5 días naturales, como máximo hasta 6 días naturales antes de la fecha límite de presentación de ofertas.

9.- CAPACIDAD PARA CONTRATAR

Pueden contratar con la Administración las personas naturales o jurídicas, españolas o extranjeras, en los términos previstos en el artículo 12 de la Ley Foral de Contratos Públicos.

La Administración podrá contratar con Uniones Temporales de Empresas o con personas que participen conjuntamente, de acuerdo con lo señalado en el artículo 13 de la Ley Foral de Contratos Públicos. En ambos casos, los contratistas responderán solidariamente de las obligaciones contraídas.

10.- PRESENTACIÓN DE PROPOSICIONES

Las proposiciones deberán presentarse dentro del plazo señalado en el anuncio de licitación **exclusivamente** a través de la Plataforma de Licitación Electrónica de Navarra (PLENA), que estará disponible en el anuncio de licitación del Portal de Contratación de Navarra (www.contrataciones.navarra.es).

Con independencia de la persona que realice el envío de la proposición, ésta deberá ir **firmada electrónicamente por persona con poder bastante** para contratar en nombre y representación de la empresa o entidad, mediante firma electrónica reconocida y válidamente emitida, que garantice la identidad e integridad de la proposición y documentos asociados a la misma.

La presentación de proposiciones supone, por parte de los licitadores, la aceptación incondicional del contenido del Pliego regulador de la contratación y demás documentación complementaria, sin salvedad alguna.

Cada licitador no podrá presentar más de una proposición. Tampoco podrá suscribir ninguna proposición en participación conjunta con otros licitadores si lo ha hecho individualmente o figurar en más de una de esas agrupaciones. La infracción de estas normas dará lugar a la inadmisión de todas las proposiciones suscritas de modo individual o como integrante de una agrupación.

La presentación simultánea de proposiciones por parte de empresas vinculadas con un licitador, de acuerdo con la definición recogida en el artículo 20 de la Ley Foral de Contratos Públicos, supondrá, igualmente, la inadmisión de las respectivas ofertas.

La documentación presentada por los licitadores tendrá, en todo caso, carácter contractual.

En el supuesto de que la documentación presentada no esté redactada en castellano, se deberá acompañar una traducción oficial de la misma a esta lengua.

La proposición se presentará de acuerdo con la estructura establecida en PLENA y contendrá los sobres identificados con la siguiente leyenda y documentos:

SOBRE Nº 1 : "DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA"

a) Declaración responsable conforme al formulario del "documento europeo Único de contratación" (DEUC), establecido por el Reglamento de Ejecución (UE) 201617 de la Comisión, de 5 de enero de 2016, cumplimentado y firmado electrónicamente por persona debidamente apoderada, según las instrucciones que se recogen en el Anexo I de las presentes Condiciones Particulares.

b) Declaración responsable del licitador sobre si tiene o no empresas vinculadas según la definición del artículo 20 de la Ley Foral de Contratos Públicos (Anexo II).

c) En el supuesto de que se presenten proposiciones suscritas por Uniones Temporales de Empresas (constituidas temporalmente al efecto) o por personas que participen conjuntamente, se incorporará un escrito en el que conste expresamente la voluntad de concurrencia conjunta, se indique el porcentaje de participación de cada una de las personas licitadoras (cuando se prevea la constitución de una unión de empresas de carácter temporal se señalará además el compromiso de constituirla en caso de resultar adjudicataria), y se designe una representación o apoderamiento único con facultades para ejercer los derechos y cumplir las obligaciones derivadas del contrato hasta la extinción del mismo. El escrito habrá de estar firmado tanto por las diversas empresas o personas concurrentes como por el citado representante o apoderado.

d) En el supuesto de empresas extranjeras, declaración de que se somete a la jurisdicción de los tribunales españoles de cualquier orden para todas las incidencias que de modo directo o indirecto pudieran surgir del contrato, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponderle.

SOBRE Nº 2: "PROPUESTA CRITERIOS CUALITATIVOS"

Incluirá toda la documentación de índole técnica para que se valoren y puntúen los criterios de adjudicación cualitativos establecidos en la cláusula 11 de las presentes Condiciones Particulares.

SOBRE Nº 3: "PROPUESTA CRITERIOS CUANTIFICABLES MEDIANTE FÓRMULAS"

Habrá de presentarse conforme al Anexo III de las presentes Condiciones Particulares y tendrá el siguiente contenido:

1. La oferta económica, contendrá el precio ofertado, que será único y en él se entenderá, en todo caso, que no está incluido el importe del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La oferta económica deberá ser adecuada para que el adjudicatario haga frente al coste derivado de la aplicación, como mínimo, del convenio sectorial que corresponda, sin que en ningún caso los precios/hora de los salarios contemplados puedan ser inferiores a los precios/hora, más las mejoras precio/hora del convenio más los costes de Seguridad Social.

En virtud de los costes del personal y de que los precios con los que se ha elaborado el presupuesto corresponden con la realidad del mercado actual, tendrá consideración de oferta anormalmente baja aquella baja superior al 20% del presupuesto de licitación del contrato. En este caso, se procederá de conformidad con lo establecido en el artículo 98 de la Ley Foral de Contratos Públicos.

2. Los criterios de carácter social señalados en la cláusula 11 de este condicionado.

Si algún licitador retira su proposición injustificadamente antes de la adjudicación, deberá abonar a la Administración una cantidad equivalente al 2% del valor estimado del contrato. A tal efecto, el reconocimiento por parte del licitador de que su proposición adolece de error o inconsistencia que la hagan inviable, tendrá la consideración de retirada injustificada de la proposición.

11.- CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

La adjudicación se realizará a favor de la oferta que presente mejor relación calidad - precio entendiendo como tal la que obtenga una mayor puntuación una vez aplicados los criterios de adjudicación que se detallan a continuación:

CRITERIOS CUALITATIVOS (máximo 50 puntos)

Criterios cualitativos (máximo 50 puntos).

a) Grado de conocimiento de los trabajos a realizar puesto de manifiesto en la memoria explicativa: máximo 20 puntos. Se valorará la adecuación de los trabajos a desarrollar descritos en la memoria explicativa a las prescripciones técnicas contenidas en el pliego regulador de la contratación.

b) Grado de adecuación del plan de trabajo propuesto a las necesidades de los trabajos a realizar: máximo 30 puntos. Se valorarán los métodos y sistemas empleados en la solución diseñada, el equipo de trabajo propuesto y su organización, con identificación del personal que va a participar, perfil profesional, trabajos que van a desarrollar y dedicación al mismo.

Quedarán excluidas las ofertas cuya valoración final de los criterios cualitativos no supere los 25 puntos.

CRITERIOS CUANTIFICABLES MEDIANTE FÓRMULAS (máximo 50 puntos)

a) Proposición económica: máximo 40 puntos

La valoración de la oferta económica se obtendrá directamente de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$Vi = \frac{Bi}{Max\ (Bs, Bmax)} \times V\ max$$

Dónde:

- Vmax: Puntuación máxima a otorgar por el criterio precio.
- Vi: Puntuación o valoración otorgada a cada oferta
- Bmax: Baja máxima admitida de entre las presentadas a la licitación
- Bi: Baja correspondiente a cada oferta (i)
- Bs: Valor presumido como anormalmente bajo (20%)
- Max (Bs, Bmax): Representa el valor máximo de entre los dos indicadores

La puntuación de la oferta económica se obtendrá con dos decimales.

b) Criterios de carácter social (máximo 10 puntos)

- Por cada trabajador con contrato indefinido que forme parte del equipo de trabajo adscrito al contrato: 2 puntos, con un máximo de 8 puntos.
- Por cada trabajador con discapacidad igual o superior al 33% que forme parte del equipo de trabajo adscrito al contrato: 1 punto, con un máximo de 2 puntos.

La **valoración total de la oferta** será la suma del valor de los criterios cualitativos y la valoración de los criterios cuantificables mediante fórmula.

12.- APERTURA DE SOBRES

Concluido el plazo de presentación de la documentación, la Mesa de Contratación procederá, en acto interno, a la apertura y calificación del contenido de los sobres Nº 1 "Documentación Administrativa", resolviendo la admisión de los licitadores que hayan presentado en tiempo y forma la documentación exigida. A estos efectos, la Mesa de Contratación únicamente podrá valorar la existencia de problemas técnicos en la presentación achacables a PLENA. En ningún caso se admitirán proposiciones extemporáneas imputables a errores o desconocimiento del licitador o a problemas técnicos ajenos a PLENA.

Si la documentación presentada fuera incompleta u ofreciese alguna duda se requerirá al licitador para que la complete o subsane, en un plazo no inferior a cinco ni superior a diez días. Si transcurrido el plazo de subsanación no se ha completado la información requerida, ello determinará la inadmisión del licitador.

Las comunicaciones y trámites que procedan se efectuarán a través de PLENA.

Seguidamente, y también en acto interno, la Mesa de Contratación procederá a la apertura y análisis del sobre Nº 2 "Propuesta criterios cualitativos" de los licitadores admitidos.

Una vez valorada la documentación relativa a criterios sometidos a la aplicación de juicios de valor, se procederá a la apertura de la documentación relativa a los criterios cuantificables mediante fórmulas (sobre Nº 3 "Propuesta criterios cuantificables mediante fórmulas").

Posteriormente, la Mesa de Contratación establecerá un orden de prelación de los licitadores que hayan formulado una propuesta admisible, con las puntuaciones obtenidas.

Si se produce un **empate** en la puntuación total de dos o más ofertas, éste se dirimirá atendiendo a los siguientes criterios y por el orden que se indica:

a) El menor porcentaje de trabajadores eventuales, siempre que éste no sea superior al 10%.

b) El mayor porcentaje de trabajadores fijos con discapacidad igual o superior al 33%, siempre que la empresa o profesional tenga en plantilla un porcentaje superior al 2% de trabajadores con discapacidad, en el momento de la acreditación de su solvencia.

La Mesa de Contratación solicitará a los licitadores afectados por el empate la presentación de los correspondientes informes emitidos por la Tesorería General de Seguridad Social, es decir, el informe de trabajadores en alta en un código de cuenta de cotización (ITA) a los efectos de aplicar el anterior criterio de desempate.

En caso de que persistiera el empate, éste se resolverá mediante sorteo.

13.- REQUERIMIENTO DE DOCUMENTACIÓN Y PROPUESTA DE ADJUDICACIÓN

La Mesa de Contratación requerirá al licitador a cuyo favor vaya a recaer la propuesta de adjudicación para que, en el plazo máximo de 7 días desde que se le notifique tal circunstancia, presente a través de PLENA la documentación que se detalla en esta cláusula.

a) Acreditación de la personalidad y representación de la empresa:

1.- Si la empresa está inscrita en el Registro Voluntario de Licitadores de la Comunidad Foral de Navarra o en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Estado (ROLECE) o equivalente de otras comunidades autónomas, copia del certificado expedido por el Registro, junto con una declaración responsable del representante de la empresa en la que se manifieste la vigencia de dicho certificado, pudiendo obtener toda la información al respecto del Registro Voluntario de Licitadores de la Comunidad Foral de Navarra en la siguiente dirección: https://licitadores.tracasa.es .

2.- Si la empresa no está inscrita en los Registros a los que se refiere el párrafo anterior, habrá de acreditar su personalidad y representación a través de los siguientes medios:

Si el licitador fuera una persona natural, deberá presentar el Documento Nacional de Identidad o el documento que le sustituya.

Si el licitador fuese persona jurídica, deberá presentar:

- Escritura de constitución y, en su caso, de modificación, debidamente inscrita en el Registro Mercantil, cuando este requisito fuera exigible conforme a la legislación mercantil que le sea aplicable. Si no lo fuere, deberá aportar la escritura o documento de constitución, de modificación, estatutos o acto fundacional, en el que consten las normas por las que regula su actividad, inscritos, en su caso, en el correspondiente Registro oficial.

- Poder a favor de la persona que haya firmado la oferta económica en nombre del licitador y Documento Nacional de Identidad de la persona apoderada. Si el licitador fuera persona jurídica, dicho poder deberá estar inscrito en el Registro Mercantil, cuando este requisito fuera exigible conforme a la legislación mercantil que le sea aplicable.

3.- Si varios licitadores se presentan en participación conjunta, será obligatoria la acreditación respecto a cada uno de ellos de su personalidad y representación conforme a lo señalado en los apartados 1 y 2 precedentes.

4.- Empresas no españolas de Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, acreditación de la inscripción de la empresa en un registro profesional o comercial cuando así lo exija la legislación del Estado respectivo, la presentación de una declaración jurada o de un certificado de los previstos en el Anexo XI de la Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrero, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la contratación pública. Asimismo, deberán aportar el documento que acredite que quien presenta la proposición ostenta la representación legal de la empresa, así como el Documento Nacional de Identidad o documento equivalente de dicho representante.

5.- Empresas de Estados no pertenecientes a la Unión Europea o al Espacio Económico Europeo, deberán acreditar su capacidad de obrar y presentar la documentación pertinente conforme a lo establecido en el artículo 15 de la Ley Foral de Contratos Públicos. Asimismo, deberán aportar el documento que acredite que quien presenta la proposición ostenta la representación legal de la empresa, así como Documento Nacional de Identidad o documento equivalente de dicho representante.

b) Acreditación de la solvencia

1.- La **solvencia económica y financiera** exigida para la ejecución del presente contrato se acreditará por el siguiente medio:

Declaración sobre el volumen global de negocios en los tres últimos ejercicios, que deberá ser, al menos, de 1.000.000,00 € (IVA excluido) en dicho periodo en el ámbito de actividades similares al objeto del contrato.

2.- La **solvencia técnica o profesional** exigida para la ejecución del presente contrato se acreditará mediante la presentación de la siguiente documentación:

- Relación de los servicios efectuados en el curso de los seis últimos años consistentes en trabajos similares al diseño de un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU) y a la elaboración de la documentación necesaria para la presentación de un sistema (PPU) ante la Comisión Europea, en la que se indique el importe, la fecha y el destinatario, público o privado.

- Certificado de buena ejecución de dichos trabajos. Se podrá acreditar la buena ejecución en un único certificado o en varios certificados que, en su conjunto, comprendan los trabajos indicados en el párrafo anterior, donde conste el importe, la fecha y el destinatario, público o privado.

No se aceptará como válida la acreditación realizada por el licitador ni la acreditación mediante certificados donde no se recojan los extremos mencionados.

- Declaración del licitador de que, en caso de resultar adjudicatario, se incluirá y adscribirá al contrato:

a) **Una persona** con titulación de Ingeniero, o titulación equivalente, con experiencia profesional de al menos 2 años, como responsable, en redacción de trabajos similares (diseño de sistemas de pago por uso en infraestructuras).
b) **Una persona** con licenciatura o grado en Derecho, o titulación equivalente, con experiencia profesional de al menos 2 años, como responsable, en redacción y tramitación de trabajos similares.
c) **Una persona** con licenciatura o grado en ADE/Economía, o titulación equivalente, con experiencia profesional de al menos 2 años, en el desarrollo de modelos económicos, cálculo tasas por kilómetro, sistemas de imputación de costes, etc... necesarios para el adecuado diseño de un sistema de pago por uso de infraestructuras.
d) Un equipo de trabajo adicional de **al menos dos personas**, que podrá integrar especialistas en materia jurídica, económica o técnica, con experiencia previa de al menos 1 año en trabajos de similares características.

Se deberá aportar el Currículum Vitae del personal adscrito, en el que se indique los trabajos realizados en materias relacionadas con el objeto de la licitación, indicando las fechas en que se han llevado a cabo.

En el caso de que la **solvencia** se acredite mediante la **subcontratación,** el licitador deberá indicar la parte del contrato que va a subcontratar. Asimismo, deberá presentar la siguiente documentación:

a) Una relación exhaustiva de los subcontratistas.

b) La Declaración responsable conforme al formulario del "documento europeo único de contratación" (DEUC), cumplimentado y firmado por

persona debidamente apoderada por los subcontratistas, según las instrucciones que se recogen en el **Anexo I** de las presentes Condiciones Particulares.

c) Un documento que demuestre la existencia de un compromiso formal con los subcontratistas para la ejecución del contrato, sumándose en este caso la solvencia de todos ellos.

d) Acreditación de que los subcontratistas disponen de los medios necesarios para la ejecución del contrato aportando la documentación exigida para justificar su solvencia.

c) Obligaciones Tributarias:

1. **Último recibo o justificante del pago del impuesto de actividades económicas** o, en su caso, acreditación de estar exento de su pago.

2. **En todo caso,** certificado del Departamento competente en materia de Hacienda acreditativo de que el licitador se halla al corriente de las obligaciones tributarias con la Hacienda Foral de Navarra.

3. **Certificado** de los órganos competentes de otras **Administraciones Públicas** respecto de las cuales el licitador tenga **obligaciones tributarias,** acreditativo de que el licitador se halla al corriente de las mismas.

4. **En el caso de empresas no españolas,** certificado expedido por la autoridad competente del Estado miembro respectivo, acreditativo de que el licitador está al corriente en el pago de sus obligaciones tributarias y de seguros sociales, según la normativa del Estado que corresponda.

d) Certificado expedido por la Seguridad Social acreditativo de que el licitador se halla al corriente en el pago de las obligaciones de la Seguridad Social que le imponen las disposiciones vigentes.

14.- ADJUDICACIÓN

Una vez presentada por parte del licitador la documentación señalada, será examinada por la Mesa de Contratación que efectuará a su favor la propuesta de adjudicación, salvo que no se ajuste a lo exigido, en cuyo caso le requerirá para que la complete o subsane en un plazo no inferior a cinco ni superior a diez días. De no resultar correcta, el licitador quedará excluido y la Mesa dirigirá el requerimiento al siguiente licitador en el orden de prelación de ofertas.

Excepcionalmente, la Mesa de Contratación podrá requerir la aportación de documentos originales para verificar su autenticidad.

Finalmente, la Mesa de Contratación formulará propuesta de adjudicación.

Una vez realizada la propuesta de adjudicación por parte de la Mesa de Contratación, el órgano de contratación adjudicará el contrato en el plazo máximo de un mes desde el acto de apertura de la oferta económica.

De no dictarse en dicho plazo el acuerdo de adjudicación, los licitadores admitidos tendrán derecho a retirar su proposición sin penalidad alguna.

La eficacia de la adjudicación quedará suspendida durante el plazo de 15 días naturales contados desde la fecha de remisión de la notificación de la adjudicación.

15.- FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO

El contrato se formalizará dentro del plazo de 15 días naturales a contar desde la terminación del plazo de suspensión de la eficacia de la adjudicación, mediante documento administrativo.

El adjudicatario deberá presentar, como requisito previo e indispensable para la formalización del contrato, los siguientes documentos:

a) Poder a favor de la persona que vaya a firmar el contrato y Documento Nacional de Identidad de la persona apoderada (en el supuesto de que sea diferente a la que haya firmado el Anexo III). Si el adjudicatario fuese persona jurídica, el poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil, cuando este requisito fuera exigible conforme a la legislación mercantil que le sea aplicable.

b) Si el adjudicatario fuera una unión temporal de empresas, deberá presentar la escritura pública de su constitución y el NIF.

c) Resguardo del Gobierno de Navarra acreditativo de haber consignado a favor del mismo la garantía para el cumplimiento de las obligaciones del contrato por importe equivalente al **4%** del importe de adjudicación, constituida en metálico, aval o mediante contrato de seguro de caución.

Modelo de aval o de seguro de caución:
http://www.navarra.es/home_es/Servicios/Recursos/Impresos+de+Tesoreria.htm

En caso de duda contactar con la siguiente dirección de correo electrónico: sección.tesoreria@navarra.es

La presentación de dichos documentos deberá realizarse dentro del plazo de 13 días naturales contados desde el siguiente a la finalización del plazo de suspensión de la eficacia de la adjudicación.

Cuando por causas imputables al adjudicatario no pudiera formalizarse el contrato, el órgano de contratación podrá acordar la resolución del mismo, previa audiencia del interesado, debiendo éste abonar a la Administración una penalidad equivalente al 5% del valor estimado del contrato, así como una indemnización complementaria de daños y perjuicios ocasionados en todo lo que exceda dicho porcentaje.

16.- EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El contratista tendrá en todo momento la obligación de obedecer las órdenes e instrucciones que, por escrito, le sean dictadas por el personal del Servicio de Nuevas Infraestructuras para el seguimiento de los trabajos, tanto en la realización de los mismos como en la forma de ejecución.

La Administración contratante ejercerá el control de los trabajos comprendidos en este contrato, comprometiéndose el contratista a facilitar la práctica del control al personal encargado.

Los trabajos se ejecutarán con estricta sujeción a las cláusulas del Pliego regulador del contrato, conforme a las instrucciones que por escrito sean dadas por el Servicio de Nuevas Infraestructuras, sometiéndose el contratista a las facultades de interpretación, modificación y resolución del contrato que la legislación vigente confiere a la Administración contratante.

17.- RIESGO Y VENTURA

La ejecución del presente contrato se realiza a riesgo y ventura del contratista, y serán por cuenta de éste los perjuicios que experimente durante la ejecución del contrato.

El contratista no podrá reclamar bajo ningún pretexto, ni aun de error u omisión, aumento del precio ofertado.

18.- RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA

El contratista será responsable de la calidad técnica de los trabajos que desarrolle y de las prestaciones y servicios realizados, así como de las consecuencias que deduzcan para la Administración o para terceros de las omisiones, errores métodos inadecuados o conclusiones incorrectas en la ejecución del contrato.

Indemnizaciones por cuenta del contratista

Son imputables al contratista todos los daños y perjuicios que se causen como consecuencia de la ejecución del contrato.

El contratista será responsable durante la ejecución de los trabajos de todos los daños y perjuicios, directos e indirectos, que se puedan ocasionar a cualquier persona, propiedad o servicio público o privado, con ocasión o como consecuencia de los actos, omisiones o negligencias del personal a su cargo, o de una deficiente organización de los trabajos.

Otros gastos por cuenta del contratista

Los que se requieran para la tramitación y la obtención de autorizaciones, licencias, documentos o cualquier otra información de organismos o particulares.

Los impuestos, derechos, tasas, compensaciones y demás gravámenes y exacciones que resultan de aplicación según las disposiciones vigentes con ocasión o como consecuencia del contrato o de su ejecución.

Cualquier otro gasto a que hubiere lugar para la realización del contrato.

19.- AUTORIZACIONES Y LICENCIAS

Corresponde al contratista la obtención de todas las autorizaciones y licencias, tanto oficiales como particulares, que se requieran para la realización de los trabajos y actividades contratadas.

20.- APORTACIÓN DE EQUIPO Y PERSONAL

El contratista queda obligado a aportar, para la realización de los trabajos, el equipo, medios auxiliares y personal que sean necesarios para la buena ejecución de aquellos.

El contratista procurará que exista estabilidad en el equipo de trabajo. No obstante, si por razones justificadas fuera preciso sustituir a alguna de las personas adscritas al contrato (bajas médicas, vacaciones u otras razones), el Responsable del Contrato autorizará su sustitución siempre y cuando el contratista acredite que la persona sustituta reúne igual o superior experiencia y cualificación que la persona sustituida.

21.- MODIFICACIONES DEL CONTRATO

Únicamente cabrá la modificación del contrato de acuerdo con los límites y supuestos establecidos en la Ley Foral de Contratos Públicos.

22.- SUBCONTRATACIÓN

La subcontratación sólo será admisible con los requisitos previstos en el artículo 107.1 de la Ley Foral de Contratos Públicos.

23.- CESIÓN DEL CONTRATO

La cesión del contrato sólo será admisible en los casos y con los requisitos previstos en el artículo 108.1.b) de la Ley Foral de Contratos Públicos.

24.- RECEPCIÓN DEL CONTRATO Y PLAZO DE GARANTÍA

El contratista deberá ejecutar y entregar la totalidad de los trabajos dentro del plazo contractual. Por personal del Servicio correspondiente se procederá al examen de los trabajos ejecutados y caso de estimarse incumplidas las prescripciones técnicas o de observarse deficiencias, se ordenará, por escrito, al contratista corregir o completar las partes del trabajo que se estime necesario, haciendo constar en dicho escrito el plazo que para ello se fije y las observaciones que se estimen oportunas, y se dará cuenta al órgano de contratación, en su caso, del incumplimiento del plazo a los efectos procedentes.

Dentro de los quince días siguientes a la entrega o realización completa del objeto del contrato, se procederá a la recepción de los trabajos, con asistencia de un técnico designado por la Administración contratante, el Responsable del Contrato y el contratista, iniciándose el plazo de garantía que será de un año.

25.- PROPIEDAD Y EXPLOTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Todos los documentos que se elaboren y los trabajos que se realicen para la ejecución del presente contrato, serán de la exclusiva propiedad de la Administración contratante.

El contratista no podrá hacer uso de dicho material, ni publicar o divulgar o proporcionar a tercero ningún dato o documento procedente de los trabajos de no mediar consentimiento expreso de la Administración propietaria, obligándose a

resarcir a la misma por los perjuicios que por incumplimiento de dicho compromiso pudieran irrogársele.

Igualmente, la Administración contratante se reserva en exclusiva el derecho de explotación de los trabajos encomendados al adjudicatario, al que queda prohibido cualquier tipo de explotación.

Únicamente para el supuesto de mediar acuerdo entre ambas partes, podrá autorizarse la explotación al adjudicatario y sólo en los términos que se convengan.

26.- REQUERIMIENTOS DE CARÁCTER ÉTICO Y PROFESIONAL, SOCIAL, MEDIO AMBIENTAL Y DE IGUALDAD DE GÉNERO

El contrato se halla sujeto al cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y convencionales vigentes en materia de fiscalidad, de Seguridad Social, protección del medio ambiente, protección del empleo, igualdad de género, de acoso por razón de sexo o acoso sexual, condiciones de trabajo, prevención de riesgos laborales y demás disposiciones en materia laboral, inserción sociolaboral de las personas con discapacidad, y a la obligación de contratar a un número o porcentaje especifico de personas con discapacidad y, en particular, a las condiciones establecidas por el último convenio colectivo sectorial del ámbito más inferior existente de aplicación en el sector en el que se encuadre la actividad a contratar.

El incumplimiento de estas obligaciones por parte del contratista, o la infracción de las disposiciones sobre seguridad por parte del personal técnico por él designado, no implicarán responsabilidad alguna para la Administración contratante.

En cualquier caso, la persona adjudicataria deberá cumplir también con los compromisos éticos, profesionales y contractuales que establece el artículo 44.1 letra ñ) de la Ley Foral de Contratos Públicos.

Condiciones especiales de ejecución del contrato

El contratista deberá presentar todos los documentos requeridos en formato digital. Los que deban entregarse en papel impreso (bien por estar indicados en el pliego o a solicitud del Responsable del Contrato), se entregarán en papel ecológico.

27.- PENALIDADES POR INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATISTA

Los incumplimientos del contratista se clasificarán como muy graves, graves y leves y se penalizarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.3 de la Ley Foral de Contratos Públicos.

Serán incumplimientos muy graves los siguientes:

a) El incumplimiento de las condiciones especiales de ejecución expresadas en la anterior cláusula 26.

b) El incumplimiento del compromiso de dedicar o adscribir a la ejecución del contrato los medios personales o materiales incluidos en la oferta.

Serán incumplimientos graves los siguientes:

a) Cualquier incumplimiento o cumplimiento defectuoso que produzca perjuicios a la Administración o a terceros.

b) El incumplimiento de las órdenes recibidas por parte de la Dirección del Contrato en las cuestiones relativas a la ejecución del mismo.

c) El incumplimiento de las obligaciones laborales o sociales en relación con sus trabajadores.

Serán incumplimientos leves los siguientes:

a) El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contractuales cuando no sea considerado como muy grave o grave de acuerdo con los apartados anteriores.

28.- OBLIGACIONES DE TRANSPARENCIA

La presentación de proposiciones conlleva la aceptación voluntaria de dar transparencia institucional a todos los datos derivados de los procesos de licitación, adjudicación y ejecución hasta su finalización.

La transparencia se articulará a través del Portal de Contratación de Navarra en los términos señalados en el artículo 23 de la Ley Foral 5/2018, de 17 de mayo, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

29.- CAUSAS DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

Son causas de resolución del contrato además de las generales previstas en el artículo 160, las específicas del contrato de servicios recogidas en el artículo 232 de la Ley Foral de Contratos Públicos.

30.- RECLAMACIONES

Las empresas, profesionales y personas interesadas en la licitación y adjudicación del contrato así como las organizaciones sindicales podrán interponer ante el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra reclamación contra los pliegos de contratación, los actos de trámite o definitivos que les excluyan de la licitación o perjudiquen sus expectativas y los actos de adjudicación en el plazo de diez días naturales contados desde el día siguiente al de la publicación del anuncio de licitación en el Diario Oficial de la Unión Europea, o del anuncio en el Portal de Contratación de Navarra cuando no sea preceptivo aquel, o de la publicación del anuncio de adjudicación cuando no sea preceptiva la publicación de un anuncio de licitación, para la impugnación de dicho anuncio y de la documentación que figura en él y desde el día siguiente a la notificación del acto impugnado cuando se recurran actos de trámite y de adjudicación por parte de quienes hayan licitado, siempre y cuando esté fundada en alguno de los motivos establecidos en el artículo 124.3 de la Ley Foral de Contratos Públicos y de acuerdo con el procedimiento establecido en la misma.

31 .- JURISDICCIÓN Y RECURSOS

La contratación de los trabajos objeto de las presentes Condiciones Particulares es de naturaleza administrativa, sometiéndose las partes a la regulación contenida en la Ley Foral de Contratos Públicos y demás normativa de contratación administrativa de aplicación. Las incidencias que se deriven de la realización de los trabajos y de la interpretación de las disposiciones de los documentos contractuales serán resueltas en primer término por el órgano de contratación, contra cuyas resoluciones podrá interponerse, en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación o publicación del acto administrativo, recurso de alzada ante el Consejero de Cohesión Territorial, siempre y cuando no se haya presentado reclamación ante el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra basada en el mismo motivo.

PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA EL "DISEÑO Y DEFINICIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO EN DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y SU GESTIÓN MEDIANTE UNA SOCIEDAD PÚBLICA DE FUTURA CREACIÓN"

1. ANTECEDENTES

En síntesis, el conjunto de prestaciones relacionadas en el presente pliego trata de lograr la autosuficiencia e independencia financiera de la actividad de proyección, construcción, conservación, explotación y promoción de determinadas infraestructuras del transporte de la Comunidad Foral de Navarra, tal y como se describe de manera extendida en las Condiciones Particulares.

2. OBJETO DEL CONTRATO

El contrato tiene como objeto la asistencia técnica para el diseño y definición de la implantación de un sistema de Pago por Uso de Infraestructuras (PPU) que deberá permitir acometer la construcción, adquisición, puesta en marcha y operación del sistema de cobro en las vías A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A y su gestión mediante una sociedad pública.

Dicha sociedad pública percibirá los ingresos de un futuro sistema de pago por uso y destinará esos ingresos y aquellos otros que pueda obtener a la gestión y a la realización de inversiones en dichas infraestructuras viarias.

De esta manera se asegurará que las cantidades percibidas por la sociedad pública se destinen, de manera indefectible, a la atención de la referida red viaria, sin estar sometidas sus actuaciones a otro tipo de restricciones presupuestarias, impuestas principalmente por la existencia de una caja común.

En esencia, la presente licitación trata de obtener la asistencia técnica, económica y jurídica necesaria para llevar a cabo tres acciones **absolutamente dependientes** entre sí:

I. **Definición de las características cumplir por parte de la sociedad pública** de futura creación, a quien poder confiar el mandato de desarrollar la actividad de proyección, construcción, conservación, explotación y promoción en las vías A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A.

II. **Diseñar y definir un sistema de pago** por uso de infraestructuras (PPU) en las vías A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A.

III. **Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea** del sistema diseñado y definido. La Directiva 1999/62 CE modificada por la Directiva 2006/38/CE y la Directiva 2011/76/CE establece un marco jurídico para que los Estados miembros introduzcan disposiciones de peaje para los vehículos pesados de mercancías (VDH), siendo necesario poner a disposición de las autoridades comunitarias diferentes trabajos, documentos y diversa información para la valoración, por parte de la autoridad comunitaria, de la conformidad del sistema con la norma aplicable y poder obtener así su aprobación.

Las tres cuestiones para las que se requiere asistencia técnica son aspectos indisolubles de un mismo proyecto. El motivo de la indisolubilidad se debe a que:

- Para que el sistema de proyección, construcción, conservación, explotación y promoción en las vías sea autónomo e independiente financieramente se aconseja que esté bajo la operativa de una sociedad pública separado de la administración general.
- Esta sociedad pública tendrá como modelo de negocio y plan financiero aquel que se obtenga del sistema de pago por uso diseñado.
- El sistema de pago por uso diseñado deberá ser aprobado por la Unión Europea, por lo que cualquier necesidad de subsanación o rectificación modificará a su vez el diseño del sistema de pago por uso y a su vez el modelo de negocio y plan financiero de la sociedad pública.

Nota: para facilitar la comprensión de las necesidades a cubrir con la contratación, los entregables que esta administración requiere recibir y las características que deben respetar dichos entregables se adjunta al presente como anexo IV un esquema resumen de los mismos.

3. ALCANCE DE LOS TRABAJOS DEL PROYECTO

3.1. Definición de las características cumplir por parte de la sociedad pública

En relación a la sociedad de titularidad pública encargada de gestionar y realizar las inversiones, resulta aconsejable y por tanto se pretende, que en base al SEC 2010, reúna los requisitos de las unidades públicas para que la sociedad pueda ser considerada como unidad de mercado y, por tanto, clasificada en el Sector de las Sociedades no Financieras (sociedades no financieras públicas (S.11001)); siendo

productor público de mercado, quedando por tanto fuera del ámbito de consolidación, logrando así la mayor autonomía e independencia financiera posible.

Se precisa del licitador que defina las características necesarias de dicho ente para poder desarrollar el contenido expuesto en el párrafo anterior, de la manera descrita.

Por tanto, para la referida sociedad de titularidad pública, encargada de gestionar y realizar las inversiones en la A-1, A-10, A-15, N-121-A, A-68 e implantar el sistema de pago por uso, será necesario realizar las siguientes asistencias:

1. Elaborar un modelo económico-financiero de la sociedad a medio-largo plazo con indicación de la naturaleza de sus gastos e ingresos como productor público de mercado.

   La capacidad para emprender una actividad de mercado se verificará, sobre todo, a través del criterio cuantitativo del 50 % utilizando la ratio de las ventas sobre los costes de producción (como se define en los puntos 20.30 y 20.31 del SEC 2010), por tanto, la sociedad deberá cubrir como mínimo el 50 % de sus costes mediante sus ventas a lo largo de un período que se prolongue varios años considerando por tanto que son precios económicamente significativos.

   Respecto a la aplicación de la norma del 50%, para la prueba de mercado/no de mercado, se consideran como "costes de producción" la carga financiera neta por intereses.

2. Dicho modelo económico-financiero debe ser coherente con el sistema propuesto de tarifas por kilómetro, con el sistema de recuperación de costes y con la tasa de recuperación y todos ellos consistentes con los propuestos para someter a validación a la Comisión Europea.

   Dicha coherencia afectará a las siguientes cuestiones:

   - Las vías de la red a tarificar y aplicar el pago por uso.
   - El tipo de vehículos a tarificar y sistema de tarificación. Sistema utilizado para clasificar los vehículos a efectos de aplicarles diferentes tarifas de peaje
   - Definición y localización de zonas de tarificación
   - Los flujos de tráfico esperados.
   - Los valores referentes a inversión y mantenimiento de la vía; Costes de inversión. Costes de las reparaciones estructurales. Costes anuales de mantenimiento de la red como los costes periódicos derivados de

reparaciones, refuerzo y renovación del firme, con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo.

- ¬ Costes de financiación, Costes de operación y Periodos de amortización.
- ¬ Los valores referentes a la inversión y mantenimiento del sistema de peaje: Importes de inversión, Costes de mantenimiento, Costes de financiación, Costes de operación y Periodos de amortización.
- ¬ Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables.
- ¬ Aplicación de costes externos en su caso.
- ¬ Criterios de asignación de costes o distribución de tráfico.

3. Elaborar un plan de actuaciones que contemple las ampliaciones, prolongaciones y mejoras (incluir el desdoblamiento de los túneles), así como las grandes reparaciones y conservación, de las citadas infraestructuras, incluyendo calendario de ejecución, importes, y sistema de financiación, todo ello coherente con los dos puntos anteriores.

4. Preparar y elaborar materialmente la documentación necesaria para que la sociedad, en base al SEC 2010, reúna los requisitos de las unidades públicas para que la sociedad pueda ser considerada como unidad de mercado y, por tanto, clasificada en el Sector de las Sociedades no Financieras (sociedades no financieras públicas (S.11001)); siendo productor público de mercado.

   Dicha documentación hará referencia al entorno fiscal, económico y contable:

   - o Importe y evolución temporal del capital social, así como otras formas de financiación alternativas.
   - o Prerrogativas (derechos y obligaciones) fiscales necesarias.
   - o Relaciones entre la sociedad y el Gobierno de Navarra.
   - o Sistema de expropiaciones.
   - o Titularidad, adscripción y desadscripción de bienes del Patrimonio de la Comunidad Foral de Navarra a la sociedad y de infraestructuras realizadas por la sociedad.

   Toda esta documentación será homogénea y coherente con los datos que sustentan y conforman la documentación necesaria para la valoración, por el organismo de la Comisión Europea competente, del sistema de peaje.

Además, tendrá interiorizado el sistema de cobro elegido y todos los gastos que ocasione (entre otros, inversión, adquisición de los elementos de cobro, tanto de campo como de centro de control, explotación, gestión y mantenimiento), el calendario de ejecución y el sistema de financiación.

La entrega de la documentación anterior se realizará simultáneamente con el informe de viabilidad e impacto (descrito en el apartado 3.2. del presente pliego de prescripciones técnicas, documento técnico nº4) de la implantación del Sistema de Pago por Uso en las infraestructuras de transporte por carretera de la red de alta capacidad y altas prestaciones de la Comunidad Foral de Navarra, para ser presentado en la Comisión Europea para su validación y conformidad con la normativa aplicable.

Si del proceso de autorización se produjese alguna modificación del proyecto con impacto en esta documentación se entregará la documentación modificada en el momento de la autorización por la Comisión Europea.

3.2. Diseñar y definir un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)

Las actividades previstas para la parte de diseño y definición del sistema de pago por uso se concretan en la redacción de cuatro documentos:

Documento técnico nº1: Estructura técnica y de definición general del Proyecto
Se trata de localizar, definir, desarrollar y fijar, una serie de elementos básicos, que forman la estructura básica del futuro Sistema de Pago por Uso para ser aplicado por la sociedad pública en la Comunidad Foral de Navarra.
El documento técnico nº1 incluirá:

- Justificación técnica de sistema de pago por uso propuesto, i.e. argumentación técnica acerca de las bondades del sistema de pago por uso propuesto en contraposición a otras alternativas del mercado.
- Fijación de objetivos alcanzables por el sistema de pago por uso propuesto.
- Opciones de tarificación y consecuencias (pros y contras de cada una de ellas).
- Concreción del tipo de vehículos a aplicar el proceso.

- Estimaciones globales económicas para tener en cuenta en fases posteriores.

Documento técnico nº2: Estructura técnica de detalle del Proyecto
En base a las decisiones contempladas en el documento inicial anterior, se definirán una serie de detalles técnicos necesarios para la construcción del Sistema.

Los detalles técnicos a definir serán los siguientes:

- Mecanismo de cobro. Tarifas unitarias y zonas o puntos de tarificación.
- Elección y tipos de tarifas.
- Propuesta de puntos y zonas de cobro.
- Definición del tráfico en los corredores seleccionados. Intensidades.
- Otras decisiones operacionales a estudiar: evaluación de la modalidad de contratos de implantación y operación, posibles sinergias con otros proyectos, diseño de los mecanismos de gestión del fraude, modalidades y mecanismos de financiación del Proyecto, entre otras.

Documento técnico nº3: Redacción del Pliego Técnico de Licitación
Definidos los procesos de operación del Sistema de cobro, es preciso lanzar el proceso de licitación del mecanismo de operación elegido (hardware, software, redes de comunicaciones, etc...) incluyendo la adquisición de los elementos de cobro, tanto de campo (en las propias vías) como de centro de control (Centro de Control Operativo).

A modo de ejemplo, adoptemos el supuesto de que los procesos de operación del cobro propuestos sean a través de un sistema que permite realizar el pago de la tarifa de peaje sin necesidad de una transacción física, sino que mediante tecnología de comunicación remota se puede realizar la transferencia de manera automática y sin que el vehículo tenga que detenerse por completo asegurando una velocidad constante del flujo (VIA-T).

Como sabemos, el sistema funciona electrónicamente entre un pórtico (estructura metálica de 3 piezas) que se encuentra en la autopista el cual en su parte superior posee dispositivos de lectura electrónica, y un dispositivo denominado transponder, TAG o televía, el cual va montado en el parabrisas del automóvil y recibe y envía información al pasar por debajo del pórtico. El dispositivo en los vehículos no es más grande que una billetera y es en extremo ligero.

Este documento nº3 debe recoger el contenido del pliego técnico de la licitación de los pórticos, los transponder, el sistema informático de gestión, el software de control, etc....

Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso (documento técnico nº 4)

Deberá realizarse un estudio de impacto sobre diferentes variables de la economía y sociedad, y en concreto sobre el sector del transporte de mercancías por carretera. Deberán incluirse los siguientes aspectos sociales y económicos:

- Impactos y oportunidades derivadas del estudio socioeconómico.
- Definición del punto de partida a nivel socioeconómico, concretando la situación del sector de transporte.
- Análisis del impacto de la implantación del peaje de forma cuantitativa y cualitativa
- Analizados los impactos, el informe propondrá las oportunidades para mitigar dichos impactos.

Análisis jurídico: Por último, en este bloque de prestaciones de carácter técnico y con el objetivo de dar seguridad jurídica a la propuesta del nuevo sistema de peajes, es preciso un análisis en profundidad del encaje legal del proyecto propuesto de implantación del nuevo sistema de peajes (recogido en los precitados 4 documentos técnicos) en el actual marco normativo y, en su caso, una propuesta razonada de las modificaciones legales precisas y/o en el propio proyecto para que resulte viable desde el punto de vista jurídico.

Aspectos mínimos sobre los que se precisa asesoramiento:

1. Identificación del marco normativo aplicable (europeo, estatal y foral).
2. Identificación de la normativa específicamente afectada que requiera modificaciones legales precisas (a nivel de precepto).
3. Viabilidad jurídica del Proyecto en ese marco legal.
    - 3.1 Ajustes legales necesarios para su viabilidad: Propuesta de modificación
    - 3.2 Aspectos del Proyecto inviables: soluciones.
4. Otras modificaciones normativas convenientes.
5. Análisis y solución de todas aquellas cuestiones distintas a las anteriores que puedan suscitarse en relación con la ejecución del Proyecto desde el punto de vista jurídico.

En cualquier caso, tanto en el supuesto de modificación parcial de los textos legales afectados, como de la elaboración de nuevas normas completas, el contrato incluye la redacción del texto articulado del anteproyecto o del proyecto correspondiente y la colaboración y el asesoramiento en la elaboración de las propuestas necesarias en la tramitación de los procedimientos hasta su aprobación definitiva por el competente, así como en los expedientes de soporte necesarios para la adecuada materialización del Proyecto.

3.3.Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea

Estas actividades están relacionadas con la tramitación del informe a la Comisión Europea, donde se explique y justifique el sistema de pago por uso de acuerdo con la normativa aplicable y con la finalidad de obtener la aprobación de la Unión Europea del sistema de pago por uso propuesto. La regulación del contenido del informe, así como la documentación e información necesaria para tramitar la solicitud a la Comisión, está regulada por la Directiva 1999/62 CE modificada por la Directiva 2006/38/CE y la Directiva 2011/76/CE.

Esta tramitación, que es de obligado cumplimiento para que el sistema de peaje sea aceptado, requerirá que el informe asegure la calidad en fechas, formato y formas, así como consistencia en el discurso con los otros trabajos a desarrollar (creación de la sociedad pública, diseño sistema de pago por uso y aprobación de la UE).

Como hemos señalado anteriormente, la Directiva 1999/62 CE modificada por la Directiva 2006/38/CE y la Directiva 2011/76/CE establece un marco jurídico para que los Estados miembros introduzcan disposiciones de peaje para los vehículos pesados de mercancías pesadas (VDH). [1]

El artículo 7 nonies de la Directiva dispone que, al menos seis meses antes de la aplicación de un nuevo acuerdo de peaje, los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención y aportarán la información recogida en el artículo 7 nonies a) ó b) según el caso, a fin de que la Comisión pueda llevar a cabo una evaluación sobre el cumplimiento de la Directiva y emitir un dictamen previo a la aplicación del acuerdo de peaje.

[1] a partir de ahora, la Directiva – versión consolidada: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:EN:PDF

El dictamen de la Comisión se emitirá sobre la base del artículo 7 sexies de la Directiva y, más concretamente, sobre la base del anexo III de la Directiva, que esboza los principios fundamentales para la asignación de costes y el cálculo de los peajes.

En caso de que los Estados miembros deseen recuperar costes externos, además del coste de la infraestructura, lo notificarán a la Comisión de conformidad con el artículo 7 nonies, apartado 3.

Si bien estas Directrices debatirán principalmente la información necesaria para cumplir los requisitos de los artículos, también solicitarán información de antecedentes e información sobre otros artículos de la Directiva, que se respetará mediante acuerdos de peaje.

La correcta redacción del informe, así como tener en cuenta los plazos que la Comisión Europea establece para esta tramitación son imprescindibles para garantizar una puesta en marcha del sistema acorde con la normativa vigente.

En este marco, y debido a la complejidad, se exigirá una supervisión continuada por parte de los responsables de actividades técnicas de la Administración para asegurar una solidez y discurso único en la tramitación del referido informe.

Esta prestación incluye necesariamente las siguientes tareas:

- Análisis de la disponibilidad de información y grado de cumplimiento de la información disponible con los requerimientos marcados en la Directiva.
- Trabajos de adecuación, cualesquiera que sean necesarios, de la información a los requerimientos de la Directiva para la formulación del modelo económico.
- Definición de modelo económico-financiero y solvencia del sistema.
- Realización de modelos para establecer las tarifas por kilómetro y tasas de recuperación de las secciones a tarifar.
- Definición del escenario definitivo sobre la configuración económica del sistema.
- Redacción del informe de justificación para su revisión y validación por la Comisión Europea.
- Seguimiento y soporte en la resolución de dudas que puedan generarse en el proceso de validación del Informe por la Comisión Europea.

Respecto de los modelos para establecer las tarifas por kilómetro y tasas de recuperación de las secciones a tarifa se realizarán diferentes modelos que permita definir una tarifa por kilómetro que esté respaldada por los gastos imputables según la Directiva a través de un modelo que calcule una tasa de recuperación aceptable por la Comisión Europea.

Para la realización de estos modelos y escenarios se aportará información por parte de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra. A través de estos modelos se pretende:

- Contar con diferentes escenarios que faciliten la toma de decisión respecto a tarifas, tasas de recuperación, pudiendo profundizar en los criterios de asignación de costes o distribución de tráfico.
- Garantizar la justificación sólida del modelo generado a partir de los gastos imputables según la norma aplicable.

Dichos modelos y escenarios considerarán los siguientes aspectos:

- Cronograma y fechas clave para el desarrollo, construcción, implantación y explotación del sistema.
- Definición del sistema, vehículos afectados y sistema de tarificación.
- Valores referentes a la inversión y mantenimiento de la vía:
  - Costes de inversión por tramo y unidad de inventario
  - Costes de mantenimiento
  - Costes de financiación
  - Costes de operación
  - Periodos de amortización
- Valores referentes a la inversión y mantenimiento del sistema de peaje:
  - Costes de inversión por tramo y unidad de inventario
  - Costes de mantenimiento
  - Costes de financiación
  - Costes de operación
  - Periodos de amortización.
- Aplicación o no aplicación de gravámenes por costes externos (ruido, contaminación...)
- Flujos de tráfico esperados según categoría de vehículo
- Planes de inversión
- Plan de revisión del Sistema

Tramitación de la solicitud: Ya de una manera más pormenorizada, en la tramitación de la solicitud de aprobación ante la Comisión Europea, mediante la aportación del referido informe y junto con la información y documentación necesaria, el licitador seleccionado tendrá en cuenta:

PRINCIPIOS GENERALES

1. La Directiva 1999/62 CE modificada por la Directiva 2006/38/CE y la Directiva 2011/76/CE establece un marco jurídico para que los Estados miembros introduzcan disposiciones de peaje para los vehículos pesados de mercancías (VDH). Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 *bis* de la referida Directiva, los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas de usuarios en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, y en cualesquiera otros tramos adicionales de su red de autopistas que no formen parte de la red transeuropea de carreteras en las condiciones fijadas en los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 7 de la Directiva y en los artículos 7 *bis* a 7 *duodecies de la misma.* Esto se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a aplicar peajes y/o tasas de usuarios en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y/o tasas de usuarios en dichas carreteras no suponga discriminación alguna contra el tráfico internacional y no dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores.

2. Los Estados miembros no impondrán simultáneamente peajes y tasas de usuarios a una categoría determinada de vehículos por el uso de un mismo tramo de carretera. No obstante, los Estados miembros que impongan tasas de usuarios en su red podrán también cobrar peajes por el uso de puentes, túneles y puertos de montaña.

3. Los peajes y las tasas de usuarios no supondrán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón de la nacionalidad del transportista, del Estado miembro o del tercer país de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo, o del origen o destino de la operación de transporte.

4. Los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tarifas de peajes o tasas de usuarios reducidas, o exenciones de la obligación de pagar peajes o tasas de usuarios, a los vehículos exentos de la obligación de instalar y utilizar los aparatos de control contemplados en el Reglamento (CEE) n o 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (2), y en los supuestos contemplados y las condiciones fijadas en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), de la presente Directiva.

5. Los Estados miembros podrán optar por cobrar peajes o tasas de usuarios únicamente a los vehículos cuyo peso máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas, si consideran que hacer extensivo el cobro a los vehículos de menos de 12 toneladas pueda, entre otras cosas:

a) tener importantes consecuencias negativas en la fluidez del tráfico, el medio ambiente, los niveles de ruido, la congestión, la salud o la seguridad vial, debido al desvío del tráfico;

b) entrañar costes administrativos superiores al 30 % de los ingresos adicionales que habría generado esa ampliación.

Los Estados miembros que opten por aplicar peajes o tasas de usuarios únicamente a los vehículos cuyo peso máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas informarán a la Comisión de su decisión y de las razones de la misma.

Acerca de las Tasas de Usuario

1. Las tasas de usuarios serán proporcionales a la duración del uso de la infraestructura, sin superar los valores establecidos en el anexo II de la Directiva, y tendrán validez diaria, semanal, mensual o anual. La tasa mensual no será superior al 10 % de la tasa anual, la tasa semanal no será superior al 5 % de la tasa anual y la tasa diaria no será superior al 2 % de la tasa anual.

Los Estados miembros podrán decidir que los vehículos matriculados en su territorio solo puedan abonar las tasas anualmente.

2. Los Estados miembros fijarán las tasas de usuarios, incluidos los costes administrativos, correspondientes a todas las categorías de vehículos en un nivel no superior al de las tasas máximas fijadas en el anexo II.

Acerca de las Tasas por Infraestructura

1. La tasa por infraestructura se basará en el principio de recuperación de los costes de la infraestructura. La tasa media ponderada por infraestructura guardará relación

con los costes de construcción y de funcionamiento, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructuras correspondiente. La tasa media ponderada por infraestructura podrá incluir también un rendimiento del capital utilizado y/o un margen de beneficio conforme a las condiciones del mercado.

2. Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tasas por infraestructura y a los vehículos sujetos al pago de las mismas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

Acerca de las Tasas por Costes Externos

1. La tasa por costes externos podrá guardar relación con el coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico. En los tramos de carretera que atraviesen zonas en que haya una población expuesta a la contaminación acústica provocada por el tráfico, la tasa por costes externos podrá incluir también el coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico.

La tasa por costes externos será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos especificados en el anexo III *bis* y respetará los valores máximos establecidos en el anexo III *ter.*

2. Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tasas por costes externos y a los vehículos sujetos al pago de las mismas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

3. La tasa por costes externos correspondiente a la contaminación atmosférica causada por el tráfico no se aplicará a los vehículos que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas antes de hasta cuatro años después de las fechas de aplicación establecidas en las pertinentes reglamentaciones que hayan introducido dichas normas.

4. El importe de la tasa por costes externos será fijado por el Estado miembro interesado. Si un Estado miembro designa una autoridad con ese fin, dicha autoridad

será jurídica y financieramente independiente de la organización responsable de la administración y la recaudación total o parcial de la tasa.

Tasas máximas por Infraestructura

1. Los Estados miembros calcularán el nivel máximo de la tasa por infraestructura con arreglo a una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo III de la Directiva.

2. En el caso de los peajes en régimen de concesión, el nivel máximo de la tasa por infraestructura será equivalente o inferior al nivel que habría resultado de la aplicación de una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo III. La valoración de esa equivalencia se basará en un período de referencia lo suficientemente largo y adecuado a la naturaleza del contrato de concesión.

3. Las modalidades de peaje que ya estuvieran en funcionamiento el 10 de junio de 2008 o para las que se hayan recibido ofertas o respuestas a invitaciones a negociar como parte de un procedimiento negociado antes del 10 de junio de 2008 no estarán sujetas a las obligaciones contempladas en los apartados 1 y 2 en tanto esas modalidades sigan vigentes y no sean objeto de modificaciones importantes.

Recargos permitidos a la Tasa de Máxima de Infraestructura

1. En casos excepcionales correspondientes a infraestructuras de regiones de montaña, y previa notificación a la Comisión, podrá añadirse un recargo a la tasa por infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran graves problemas de congestión o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños al medio ambiente, siempre y cuando:

a) los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la construcción de proyectos prioritarios de interés europeo recogidos en el anexo III de la Decisión n o 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (1), que contribuyan de forma directa a aliviar la congestión o los daños medioambientales y que pertenezcan al mismo corredor que el tramo de carretera donde se aplique el recargo;

b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada por infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 *ter*, apartado 1, y en el artículo 7 *sexies*, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en secciones transfronterizas de proyectos prioritarios de interés europeo relacionados con la infraestructura en regiones de montaña, en cuyo caso el recargo no podrá superar un 25 %;

c) la aplicación del recargo no redunde en un trato discriminatorio del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera;

d) antes de la aplicación del recargo se presente a la Comisión una descripción de la ubicación exacta del lugar donde se perciba el recargo junto con una prueba de la decisión de financiar la construcción de los proyectos prioritarios indicados en la letra a), y

e) 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 lo dispuesto en el párrafo primero a los nuevos proyectos transfronterizos quedará supeditada al acuerdo de todos los Estados miembros que participen en ellos.

2. Podrá asimismo aplicarse un recargo a las tasas por infraestructura que hayan sido modificadas de conformidad con el artículo 7 *octies* de la Directiva.

3. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal efecto, la Comisión pondrá dicha información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 *quater* de la Directiva. Si la Comisión considera que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 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. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 2 de la Directiva.

4. En los tramos de carretera que cumplan los criterios de aplicación de un recargo con arreglo al apartado 1, los Estados miembros no podrán percibir una tasa por costes externos salvo si se aplica un recargo.

5. El importe del recargo se deducirá del importe de la tasa por costes externos calculada con arreglo al artículo 7 *quater*, salvo en el caso de los vehículos de las categorías EURO de emisión 0, I y II, a partir del 15 de octubre de 2011, y para la categoría III a partir de 2015. Todos los ingresos generados por la aplicación simultánea del recargo y de la tasa por costes externos se invertirán en la financiación de la realización de proyectos prioritarios de interés europeo identificados en el anexo III de la Decisión n o 661/2010/UE.

La categoría EURO de los vehículos afectados

1. Los Estados miembros variarán las tasas por infraestructura en función de la categoría EURO de emisión del vehículo, de forma que ninguna tasa por infraestructura sea superior en más de un 100 % a la misma tasa cobrada a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas. Los contratos de concesión vigentes estarán exentos de este requisito hasta que se renueve el contrato.

No obstante, un Estado miembro podrá hacer excepciones al requisito de variación de la tasa por infraestructura si:

i) se pone seriamente en peligro la coherencia de los sistemas de peaje en su territorio,

ii) no es viable en la práctica introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje de que se trate,

iii) ello da lugar a un desvío de los vehículos más contaminantes, con una repercusión negativa en la seguridad vial y la salud pública, o

iv) el peaje incluye una tasa por costes externos.

Cualquier excepción o exención de esta índole se notificará a la Comisión.

2. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un transportista, no pueda presentar los documentos del vehículo que certifiquen la categoría EURO de emisiones del mismo, los Estados miembros podrán aplicarle el nivel máximo de peaje exigible.

3. Las tasas por infraestructura podrán variarse también con el fin de aliviar la congestión, reducir al máximo la degradación de la infraestructura, optimizar el uso de la misma o favorecer la seguridad vial, a condición de que:

a) la variación sea transparente, se haga pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad;

b) la variación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la temporada;

c) ninguna tasa por infraestructura sea superior en más de un 175 % al tope máximo de la tasa media ponderada por infraestructura a que se refiere el artículo 7 *ter*;

d) los períodos de punta durante los que se cobren las tasas por infraestructura más altas para reducir la congestión no superen las 5 horas diarias;

e) la variación se elabore y aplique de forma transparente y neutral para los ingresos en un tramo de carretera afectado por la congestión de tal manera que ofrezca una reducción del peaje a los transportistas que viajen durante períodos de menor actividad y un aumento de las tasas de peaje para los transportistas que viajen durante los períodos de punta en el mismo tramo de carretera, y

f) los Estados miembros que deseen introducir tal variación o modificar una existente informen a la Comisión sobre el particular y le faciliten la información necesaria para asegurar el cumplimiento de las condiciones. Sobre la base de la información que se le haya facilitado, la Comisión publicará y actualizará periódicamente una lista con los períodos durante los que se aplique una variación y las tasas correspondientes.

4. Las variaciones contempladas en los apartados 1 y 3 no tendrán la finalidad de generar ingresos por peaje adicionales. Todo incremento involuntario de los ingresos

se contrarrestará mediante cambios de la estructura de la variación, 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.

Documentación e información a remitir a La Comisión Europea

1. Al menos seis meses antes de la aplicación de un nuevo régimen de peaje de tasas por infraestructura, los Estados miembros enviarán a la Comisión:

a) en el caso de los peajes en régimen distinto al de concesión:

- los valores unitarios y demás parámetros utilizados para calcular los distintos elementos de costes de las infraestructuras, e
- información clara sobre los vehículos afectados por el régimen de peaje, la extensión geográfica de la red o la parte de la red que entre en cada cálculo de costes, y el porcentaje de costes cuya recuperación se proyecta;

b) en el caso de los peajes en régimen de concesión:

- los contratos de concesión o sus modificaciones importantes,
- la hipótesis de base en la que el concedente haya basado el anuncio de concesión, según lo indicado en el anexo VII B de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (1); esa hipótesis de base deberá incluir una estimación de los costes que se definen en el artículo 7 *ter*, apartado 1 de la Directiva, contemplados en el marco de la concesión, y las previsiones de tráfico, desglosadas por tipos de vehículos, niveles de peaje previstos y extensión geográfica de la red afectada por el contrato de concesión.

2. En un plazo de seis meses tras la recepción de toda la información necesaria con arreglo al apartado 1, la Comisión dictaminará si se cumplen las obligaciones establecidas en el artículo 7 *sexies* de la Directiva. Los dictámenes de la Comisión se pondrán a disposición del Comité indicado en el artículo 9 *quater* de la Directiva.

3. Antes de la aplicación de un nuevo régimen de peaje de tasas por costes externos, los Estados miembros enviarán a la Comisión:

a) información precisa sobre la ubicación de los tramos de la carretera donde vaya a percibirse la tasa por costes externos, con una descripción de las categorías de vehículos, los tipos de carretera y los períodos exactos en función de los cuales vaya a variar la tasa por costes externos;

b) la tasa media ponderada por costes externos proyectada y los ingresos totales previstos;

c) si procede, el nombre de la autoridad designada de conformidad con el artículo 7 *quater*, apartado 4, para fijar el importe de la tasa, y el de su representante;

d) los parámetros, datos e información necesarios para demostrar la aplicación del método de cálculo fijado en el anexo III *bis*.

4. La Comisión decidirá si se cumplen las obligaciones contempladas en los artículos 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *undecies*, o en el artículo 9, apartado 2, a más tardar:

a) seis meses después de la presentación del expediente a que se refiere el apartado 3, o

b) en su caso, otros tres meses después de la recepción, a petición de ella, de la información adicional contemplada en el apartado 3.

El Estado miembro interesado adaptará la tasa por costes externos propuesta con objeto de hacerla acorde con la decisión. La Comisión comunicará su decisión al Comité mencionado en el artículo 9 *quater* de la Directiva, al Parlamento Europeo y al Consejo.

Acerca de los descuentos y reducciones

1. Los Estados miembros no concederán a ningún usuario descuentos o reducciones correspondientes al elemento de tasa por costes externos de un peaje.

2. Los Estados miembros podrán conceder descuentos o reducciones de las tasas por infraestructura, 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 redunde en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados;

b) tales descuentos o reducciones generen ahorros efectivos en gastos administrativos, y

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

3. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el artículo 7 *octies*, apartado 3, letra b) de la Directiva, y en el artículo 7 *octies*, apartado 4 de la Directiva, las tarifas de los peajes podrán estar sujetas en casos excepcionales, en particular para proyectos específicos de alto interés europeo indicados de modo explícito en el anexo III de la Decisión n o 661/2010/UE, a otras formas de variación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos, cuando estén expuestas a una competencia directa con otros modos de transporte de vehículos. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada, de carácter público, poder ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redundar en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados. La Comisión comprobará el cumplimiento de esas condiciones antes de la aplicación de la estructura tarifaria en cuestión.

Otras cuestiones

1. La aplicación y el cobro de los peajes y las tasas de usuarios y la supervisión de esos pagos se efectuarán con la mínima perturbación de la fluidez del tráfico, evitándose todo control o comprobación obligatorios en las fronteras interiores de la Unión. A tal fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los transportistas abonar los peajes y las tasas de usuarios 24 horas al día, al menos en los principales puntos de venta, por todos los medios de pago corrientes, dentro o fuera de los Estados miembros donde se apliquen. Los Estados miembros establecerán instalaciones apropiadas en los puntos de pago de peajes y tasas de usuarios con el fin de preservar las normas usuales de seguridad vial.

2. Las modalidades de recaudación de los peajes y de las tasas de usuarios no supondrán desventajas financieras ni de otra índole para los usuarios no habituales de la red de carreteras. En particular, cuando algún Estado miembro recaude los

peajes o las tasas de usuarios exclusivamente con un método que exija el uso de una unidad instalada a bordo del vehículo, garantizará que todos los usuarios puedan adquirir, sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable, unidades de instalación a bordo que cumplan con los requisitos de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad.

3. Si un Estado miembro percibe un peaje por un vehículo, el importe total del peaje, el importe de la tasa por uso de infraestructura y/o el importe de la tasa por costes externos se indicarán en un recibo que se entregará al transportista, en la medida posible por medios electrónicos.

4. Cuando sea económicamente viable, los Estados miembros percibirán y recaudarán las tasas por costes externos mediante un sistema electrónico que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE. La Comisión promoverá la cooperación entre Estados miembros que sea necesaria para asegurar la interoperabilidad de los sistemas electrónicos de cobro de peaje a escala europea.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la presente Directiva no afectará a la libertad de los Estados miembros que introduzcan un sistema de peajes o de tasas por infraestructura de conceder una compensación adecuada por esas tasas.

NOTA: En caso de que produzcan cambios o modificaciones normativas, el licitador deberá adaptar las exigencias del modelo al nuevo marco que resulte de aplicación.

4. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DEL PROYECTO

A fin de garantizar la sincronización entre los diferentes grupos de trabajo y líneas de trabajo del proyecto, y asegurar el cumplimiento de las exigencias tanto en calidad como en plazo se debe plantear un interlocutor por parte del contratista, que:

i) Informe periódicamente a la administración sobre la situación y grado de avance de las diferentes tareas.
ii) Gestione las diferentes reuniones que se puedan realizar a lo largo del proyecto.

iii) Identifique y comunique los diferentes riesgos que puedan surgir.
iv) Garantice la calidad de la gestión documental de los trabajos a realizar; y
v) Garantice el acceso único a los documentos finales y a la información clave.

5. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos objeto de este contrato se iniciarán con la firma del contrato y tendrán una duración de 6 meses, dicho plazo se refiere únicamente a los trabajos a realizar por el adjudicatario y no los correspondientes a los trámites ante la CE a cuyo efecto se extendería hasta donde lo exija la tramitación definitiva del procedimiento administrativo ante dicho órgano. Por tanto, de conformidad con las previsiones del artículo 45.4 de la Ley Foral de Contratos Públicos el periodo de duración de 6 meses se verá incrementado en el plazo que resulte necesario para la tramitación ante la Comisión Europea de la solicitud de aprobación.

6. CONDICIÓN ESPECIAL DE EJECUCIÓN

El contratista deberá presentar todos los documentos requeridos en formato digital. Los que deban entregarse en papel impreso (bien por estar indicados en el pliego o a solicitud del Responsable del Contrato), se entregarán en papel ecológico.

ANEXO I
INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL ANEXO DOCUMENTO EUROPEO ÚNICO DE CONTRATACIÓN (DEUC) POR LOS LICITADORES

Para poder cumplimentar el Anexo referido a la declaración responsable mediante el modelo normalizado Documento Europeo Único de Contratación (DEUC) deberá seguir los siguientes pasos:

1. Descargar en su equipo el fichero espd-request.xml en el fichero zip del mismo nombre que se encuentra disponible en el anuncio de licitación del Portal de Contratación de Navarra.
2. Abrir el siguiente link: https://ec.europa.eu/c~rowth/tools-databases/es~d
3. Seleccionar el idioma "español"
4. Seleccionar la opción "Soy operador económico"
5. Seleccionar la opción "importar un DEUC"
6. Cargar el fichero DEUC, xml que previamente se ha descargado en su equipo (paso 1).
7. Seleccione el país y pinche "siguiente"
8. Cumplimentar los apartados del DEUC correspondiente.

Las empresas que figuren inscritas en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Estado (ROLECE), o en el Registro voluntario de Licitadores de Navarra, o equivalente de otras comunidades autónomas, solo deberán facilitar en la parte II, aquella información que no figure inscrita en los mismos o que, aun estando inscrita, no conste de manera actualizada, siempre y cuando consignen en el DEUC la información necesaria para el acceso a dicho registro.

9. **Firmar electrónicamente** el documento.

Este documento debidamente cumplimentado y **firmado electrónicamente** se deberá presentar junto con el resto de la documentación de la licitación de acuerdo con lo establecido en las Condiciones Particulares que rigen la contratación y dentro del plazo fijado en la misma.

Cuando concurran a la licitación Uniones Temporales de Empresas (constituidas temporalmente al efecto) o personas que participen conjuntamente, se deberá cumplimentar un DEUC por cada una de las empresas o personas participantes.

En caso de que las empresas licitadoras acrediten la solvencia necesaria para celebrar el contrato basándose en la solvencia y medios de otras entidades

independientemente de la naturaleza de la relación jurídica que tenga con ellas, se deberá cumplimentar un documento por la empresa licitadora y otro por la empresa cuyos medios se adscriben.

Tienen a su disposición la "Recomendación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa sobre la utilización del Documento Europeo Único de Contratación previsto en la nueva Directiva de contratación pública", publicada en el Boletín Oficial del Estado Núm. 85 del viernes 8 de abril de 2016 (Sec. III Pág. 24845) en el siguiente link: http://www.boe.es/boe/dias/2016/04/08/pdfs/BOE-a-2016-3392.pdf

ANEXO II
DECLARACIÓN RESPONSABLE COMPLEMENTARIA

Don/doña ..... con DNI ....., obrando en nombre y representación de ....., en relación con la licitación de los trabajos del "DISEÑO Y DEFINICIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO EN DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y SU GESTIÓN MEDIANTE UNA SOCIEDAD PÚBLICA DE
FUTURA CREACIÓN", por procedimiento abierto, declara:

(Marcar la casilla correspondiente)

☐ Que no tiene empresas vinculadas según la definición de las mismas contenida en el artículo 20 de la Ley Foral de Contratos Públicos.

☐ Que tiene empresas vinculadas según la definición de las mismas contenida en el artículo 20 de la Ley Foral de Contratos Públicos, por lo que se acompaña a la presente declaración una relación exhaustiva de las empresas vinculadas.

(Fecha y firma electrónica)

ANEXO III
PROPUESTA CRITERIOS CUANTIFICABLES MEDIANTE FÓRMULAS

I. OFERTA ECONÓMICA

Don/doña ..... , con D.N.I ..... , obrando en nombre propio o en representación de ..... en relación con la licitación de los trabajos del "DISEÑO Y DEFINICIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO EN DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y SU GESTIÓN MEDIANTE UNA SOCIEDAD PÚBLICA DE FUTURA CREACIÓN", por procedimiento abierto, declara que se compromete a ejecutarlos por la cantidad de .....euros (en número), **IVA EXCLUIDO.**

2. CRITERIOS DE CARÁCTER SOCIAL

Don/doña ..... , con D.N.I ..... , obrando en nombre propio o en representación de ..... , en relación con la licitación por procedimiento abierto de los trabajos del "DISEÑO Y DEFINICIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO EN DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y SU GESTIÓN MEDIANTE UNA SOCIEDAD PÚBLICA DE FUTURA CREACIÓN", para la valoración de los criterios de carácter social previstos en la cláusula 11 de estas Condiciones Particulares, declara responsablemente que formarán parte del equipo de trabajo adscrito al contrato:

Nº de trabajadores con contrato indefinido	
Nº de trabajadores con discapacidad igual o superior al 33%	

(Fecha y firma electrónica)

ANEXO IV

Resumen de necesidades a cubrir, entregables y características

NECESIDADES	DOCUMENTOS	CONTENIDO MÍNIMO DE LOS DOCUMENTOS
La creación de un ente público	Elaborar un modelo económico-financiero	Indicar la naturaleza de sus gastos e ingresos como productor público de mercado Aplicar de la norma del 50% y consistente con sistema tecnico propuesto
	Elaborar un plan de actuaciones	Conservaciones, mantenimientos, mejoras, ampliaciones, etc...
	Preparar y elaborar la documentación que reúna los requisitos de las unidades públicas para que la sociedad pueda ser considerada como unidad de mercado	o Importe y evolución temporal del capital social. o Prerrogativas (derechos y obligaciones) fiscales necesarias. o Relaciones entre la sociedad y el Gobierno de Navarra. o Sistema de expropiaciones. o Titularidad, adscripción y desadscripción de bienes del Patrimonio de la Comunidad Foral de Navarra a la sociedad y de infraestructuras realizadas por la sociedad.
Diseñar y definir un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)	Documento técnico nº1: Estructura técnica y de definición general del Proyecto	o Justificación técnica de sistema de pago por uso propuesto o Fijación de objetivos alcanzables por el sistema de pago por uso propuesto. o Opciones de tarificación y consecuencias (pros y contras de cada una de ellas). o Concreción del tipo de vehículos a aplicar el proceso. o Estimaciones globales económicas para tener en cuenta en fases posteriores
	Documento técnico nº2: Estructura técnica de detalle del Proyecto	o Mecanismo de cobro. Tarifas unitarias y zonas o puntos de tarificación. o Elección y tipos de tarifas. o Propuesta de puntos y zonas de cobro. o Definición del tráfico en los corredores seleccionados. Intensidades. o Otras decisiones operacionales a estudiar: evaluación de la modalidad de contratos de implantación y operación, posibles sinergias con otros proyectos, diseño de los mecanismos de gestión del fraude, modalidades y mecanismos de financiación del Proyecto, entre otras.
	Documento técnico nº3: Redacción del Pliego Técnico de Licitación	incluir la adquisición de los elementos de cobro, tanto de campo (en las propias vías) como de centro de control (Centro de Control Operativo). recoger el contenido del pliego técnico de la licitación de los pórticos, los transponder, el sistema informático de gestión, en software de control, etc....
	Documento técnico nº4: Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso	· Impactos y oportunidades derivadas del estudio socioeconómico. · Definición del punto de partida a nivel socioeconómico, concretando la situación del sector de transporte. · Análisis del impacto de la implantación del peaje de forma cuantitativa y cualitativa · Analizados los impactos, el informe propondrá las oportunidades para mitigar dichos impactos.
Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea	Informe explicativo a presentar a la UE	Especificaciones técnicas requeridas Documento justificativo problemática, respuesta y solución Modelo económico financiero de acuerdo a la directiva Contenidos administrativos y cumplimientos de plazos y formas Respuesta información requerida por la Comisión Análisis disponibilidad información y grado cumplimiento Trabajos de adecuación de la informacion a las previsiones de la Directiva para formulación del modelo económico Definición modelo económico-financiero y solvencia del sistema Realización modelos para tarifas y recuperación tasas Definición escenario configuración económica Seguimiento y resolución de dudas