

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### MINISTERI DE FOMENT

**7626** *Reial decret 713/2009, de 24 d'abril, pel qual s'estableixen els criteris per a la determinació dels peatges que s'han d'aplicar a determinats vehicles de transport de mercaderies a les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat incloses a la Xarxa Transeuropea de Carreteres.*

Els últims anys, el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea han aprovat diverses directives encaminades a eliminar les distorsions en la competència entre les empreses de transport dels estats membres, amb la qual cosa s'ha aconseguit un cert grau d'harmonització i es van cobrint etapes cap a l'objectiu final d'eliminació total d'aquestes distorsions.

Per aconseguir-ho es requereix que simultàniament es porti a terme l'harmonització dels sistemes de cobrament i l'establiment de mecanismes equitatius d'imputació del cost de les infraestructures als transportistes.

Amb aquest fi, la Unió Europea ha elaborat la Directiva 2006/38/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de maig de 2006, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 1999, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures.

La transposició a l'ordenament jurídic espanyol de la dita norma europea exigeix modificar les condicions d'explotació de les autopistes de peatge de la Xarxa de Carreteres de l'Estat incloses a la Xarxa Transeuropea de Carreteres, la qual cosa es regula jurídicament mitjançant el present Reial decret.

L'objecte principal de la Directiva 2006/38/CE és modificar els aspectes que regula la Directiva 1999/62/CE sobre els peatges i les taxes per utilització d'infraestructures. El present Reial decret només preveu els peatges.

De les diferents possibilitats que preveu la Directiva, en aquest Reial decret s'ha optat per mantenir la situació actual, en la qual només les autopistes explotades en règim de concessió estan subjectes al pagament de peatges, i no introduir peatges en tota la Xarxa Transeuropea de Carreteres inclosa a la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

D'altra banda, en aquest Reial decret s'ha optat per aplicar peatges a vehicles pesants la massa màxima autoritzada dels quals sigui superior a 3,5 tones, així com per introduir reduccions de tarifes de peatge i per mantenir les actuals exempcions en el pagament. Pel que fa a la resta, es permet la modulació de peatges per motius com la lluita contra el dany mediambiental, la congestió del trànsit, la limitació de danys a la infraestructura, la seva utilització òptima o la millora de la seguretat viària. Finalment, en casos excepcionals, el Reial decret permet afegir recàrrecs als peatges relacionats amb les infraestructures de les regions muntanyoses.

En conseqüència, es regulen les tarifes a aplicar als vehicles pesants especificats en el Reial decret per als peatges de les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat incloses a la Xarxa Transeuropea de Carreteres, així com les seves condicions d'aplicació. Aquest Reial decret conté 3 annexos que regulen els principis fonamentals per a la imputació de costos i el càlcul de peatges, la classificació de vehicles segons els límits d'emissió de contaminants i la classificació de vehicles en funció dels danys que causen al paviment.

Cal assenyalar que, durant la seva tramitació, el Reial decret va ser sotmès a l'audiència de l'associació que representa les societats afectades pel seu contingut, del Consell Nacional de Transports Terrestres i del Comitè Nacional de Transports per Carretera. Així mateix, es va sol·licitar informe a les secretaries generals tècniques dels ministeris de Medi Ambient, i Medi Rural i Marí; d'Economia i Hisenda; d'Indústria, Turisme i Comerç i de l'Interior.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència atribuïda a l'Estat per l'article 149.1.24a de la Constitució.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 24 d'abril de 2009.

DISPOSO:

CAPÍTOL I

## Disposicions generals

### Article 1. *Objecte.*

1. El present Reial decret té per objecte establir els criteris que s'han d'utilitzar per determinar els peatges que s'han d'aplicar als vehicles pesants, tal com es defineixen a l'article següent, en els recorreguts que realitzin per les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat incloses a la Xarxa Transeuropea de Carreteres.

2. No es pot exigir a cap categoria de vehicles pesants el pagament simultani de peatges i taxes per la utilització del mateix tram de carretera.

3. En les autopistes en règim de concessió el contracte administratiu de les quals hagi estat adjudicat abans de l'entrada en vigor del present Reial decret o s'hagi iniciat l'expedient de contractació, entenent per iniciat l'expedient quan s'hagi publicat la corresponent convocatòria del procediment d'adjudicació del contracte, aquest Reial decret només és aplicable quan es prorrogui el contracte o se'n produeixi una modificació substancial.

### Article 2. *Definicions.*

A efectes del present Reial decret s'entén per:

a) Xarxa Transeuropea de Carreteres: la xarxa de carreteres definida a l'annex I, secció 2, de la Decisió núm. 1692/96/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 de juliol de 1996, sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transports i il·lustrada mitjançant mapes. Els mapes es refereixen a les seccions corresponents esmentades a la part dispositiva o a l'annex II de la dita Decisió.

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

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

1r Noves infraestructures o noves millores d'infraestructures, incloses les reparacions estructurals significatives.

2n Infraestructures o millores d'infraestructures, incloses les reparacions estructurals significatives, que s'hagin acabat no més de 30 anys abans del 10 de juny de 2008, si els sistemes de peatge estaven ja en funcionament el 10 de juny de 2008; o que s'hagin acabat no més de 30 anys abans de l'establiment de qualssevol nous sistemes de peatge instaurats després del 10 de juny de 2008. També es poden considerar costos de construcció els costos relatius a infraestructures o millores d'infraestructures que s'hagin acabat abans d'aquestes dates si l'Administració ha establert un sistema de peatge que estipula la recuperació dels costos esmentats mitjançant un contracte amb un concessionari de sistemes de peatge, o mitjançant altres actes jurídics d'efecte equivalent, que entrin en vigor abans del 10 de juny de 2008, o l'Estat pot demostrar que la conveniència de construir la infraestructura en qüestió depenia del fet que aquesta tingués una vida útil predeterminada superior a 30 anys.

En qualsevol circumstància, la proporció dels costos de construcció que s'ha de tenir en compte no pot ser superior a la proporció del període de vida útil predeterminada dels components de la infraestructura que quedi per transcórrer el 10 de juny de 2008, o en la data en què s'instaurin els nous sistemes de peatge, si aquesta última és posterior.

Els costos d'infraestructures o de millores d'infraestructures poden incloure les despeses específiques d'infraestructures destinades a reduir la contaminació sonora o a millorar la seguretat viària i els pagaments efectius realitzats per l'operador de la infraestructura corresponent a elements mediambientals objectius com, per exemple, la protecció contra la contaminació del sòl.

d) Costos de finançament: els interessos dels préstecs i la rendibilitat dels recursos propis de qualsevol tipus aportats pels accionistes.

e) Reparacions estructurals significatives: totes les reparacions estructurals en general, excepte les que, en el moment de què es tracti, hagin deixat de beneficiar els usuaris de la carretera, com per exemple quan l'obra de reparació hagi estat substituïda per una renovació del ferm o una altra obra de construcció.

f) Peatge: el pagament d'un import determinat per recórrer un vehicle pesant, dels definits a la lletra h del present article, una distància determinada en les infraestructures a què es refereix l'article 3. Aquest import es basa en la distància recorreguda i en el tipus de vehicle.

g) Peatge mitjà ponderat: és el resultat de dividir els ingressos totals obtinguts en concepte de peatges durant un determinat període pel nombre de vehicles-quilòmetres que hagin circulat en una determinada xarxa sotmesa a peatge durant el període esmentat, i es calculen tant els ingressos com els vehicles-quilòmetres per als vehicles pesants als quals s'apliqui el peatge.

h) Vehicle pesant: als efectes d'aquest Reial decret es considera com a tal un vehicle de motor o conjunt de vehicles articulats, destinat o utilitzat exclusivament per al transport de mercaderies per carretera i amb una massa màxima autoritzada superior a 3,5 tones.

i) Vehicle de la categoria «EURO O», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»: són els tipus de vehicles definits d'acord amb els límits d'emissió establerts a l'annex II.

j) Tipus de vehicle: és la categoria en la qual s'inclou un vehicle segons el nombre d'eixos, les dimensions o el pes, o altres elements de classificació de vehicles en relació amb el dany que causen a les carreteres (com el sistema de classificació per danys a les carreteres que figura a l'annex III), sempre que el sistema de classificació utilitzat es basi en característiques del vehicle que o bé constin en la documentació del vehicle utilitzada en tots els estats membres o bé siguin clarament visibles.

k) Contracte de concessió: els contractes de concessió d'obres públiques l'objecte dels quals és el que estableix l'article 7 de la Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic.

l) Peatge de concessió: és un peatge cobrat per un concessionari en virtut d'un contracte de concessió.

m) Tarifa: preu unitari del servei prestat pel concessionari.

n) Modificació substancial del contracte: la modificació que representi un augment superior al 20 per cent sobre el volum d'inversió total previst per a la construcció de l'autopista.

### Article 3. Àmbit d'aplicació.

Aquest Reial decret és aplicable al càlcul de l'import dels peatges que han d'abonar els vehicles pesants en els seus recorreguts per les autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat que pertanyin a la Xarxa Transeuropea de Carreteres.

## CAPÍTOL II

### Càlcul de peatges

#### Article 4. Import dels peatges.

L'import dels peatges s'ha de basar únicament en el principi de recuperació dels costos d'infraestructura. En particular, l'import dels peatges mitjans ponderats està en relació amb els costos de construcció i amb els costos d'explotació, manteniment i desenvolupament

de la xarxa d'infraestructura de què es tracti. L'import dels peatges mitjans ponderats també pot incloure un component de rendiment del capital o un marge de benefici basat en les condicions de mercat.

#### Article 5. *Mètode de càlcul.*

1. Els peatges s'han de determinar d'acord amb el que s'exposa a l'article 4 i al present article.

2. A l'hora de determinar el nivell dels peatges mitjans ponderats que s'han de cobrar en la part de la xarxa de carreteres de l'Estat de què es tracti, s'han de tenir en compte els diferents costos establerts a l'article 4. Els costos que es tinguin en compte s'han de referir a la part de la xarxa per la qual es recaptin els peatges i als vehicles pesants que estiguin subjectes al peatge. Excepcionalment, i justificant-ho a l'expedient de contractació, l'Administració pot decidir no recuperar aquests costos mitjançant ingressos procedents de peatges o recuperar-ne únicament un percentatge.

3. Sense perjudici del que estableix el punt tres de l'article primer, en les noves concessions posteriors a l'entrada en vigor del present Reial decret l'import màxim dels peatges a què aquest es refereix ha de ser equivalent o inferior a l'import que s'obtingui fent servir un mètode basat en els principis fonamentals de càlcul establerts a l'annex I. L'avaluació de l'equivalència esmentada s'ha de fer considerant un període de referència d'un any de durada.

4. Els règims de peatge que es basin en previsions dels volums de trànsit han de disposar d'un mecanisme de correcció mitjançant el qual s'han d'ajustar periòdicament els peatges, amb la finalitat d'adaptar qualsevol excés o defecte en la recuperació de costos que es degui a errors de previsió. Els plecs de clàusules administratives particulars han d'establir els mecanismes esmentats d'acord amb el que estableixen aquest Reial decret i la resta de normativa vigent.

### CAPÍTOL III

#### Condicions d'aplicació

#### Article 6. *Aplicació equitativa.*

Els peatges s'han d'aplicar sense discriminació directa o indirecta per raó de la nacionalitat del transportista o del país o lloc d'establiment del transportista o de matriculació del vehicle o de l'origen o destí del transport.

#### Article 7. *Descomptes, reduccions i exempcions.*

1. Atès que les estructures tarifàries que impliquen descomptes o reduccions dels peatges per als usuaris habituals poden generar per a l'operador de la infraestructura estalvis reals en els costos administratius, es poden preveure descomptes o reduccions en les tarifes de peatges, sempre que es compleixin les condicions següents:

- a) Que compleixin el que estableix l'article 8.1.
- b) Es compleixi el que disposa el Tractat Constitutiu de la Comunitat Europea, en particular en els seus articles 12, 49, 86 i 87.
- c) No provoquin distorsions de la competència en el mercat interior.
- d) L'estructura tarifària resultant sigui lineal i proporcionada, estigui a disposició de tots els usuaris en les mateixes condicions i no comporti costos addicionals que es repercutixin a altres usuaris en forma de peatges més elevats.

Els descomptes o reduccions en cap cas no poden superar el 13% del peatge pagat per vehicles equivalents que no es puguin acollir al descompte o reducció de què es tracti.

2. No es concedeixen exempcions en el pagament del peatge excepte en els casos enumerats a la clàusula 44 del plec de clàusules generals per a la construcció, conservació

i explotació d'autopistes en règim de concessió aprovat pel Decret 215/1973, de 25 de gener.

## Article 8. *Modulació de peatges.*

1. Sense perjudici del que disposa l'article 4 en el que fa referència als peatges mitjans ponderats, el Ministeri de Foment, amb la justificació prèvia en l'expedient de contractació, pot modular els imports dels peatges per motius com la lluita contra el dany mediambiental, la lluita contra la congestió del trànsit, la limitació dels danys a la infraestructura, la utilització òptima de la infraestructura de què es tracti o la millora de la seguretat viària i sempre que la dita modulació:

- a) Estigui en proporció amb l'objectiu que es tracta d'aconseguir.
- b) Sigui transparent i no discriminatòria, en particular respecte a la nacionalitat del transportista, al país o lloc d'establiment del transportista o de matriculació del vehicle i a l'origen o destí del transport.
- c) No tingui per objecte generar ingressos més alts en concepte de peatges, per la qual cosa qualsevol augment no previst d'ingressos, que doni lloc a peatges mitjans ponderats que no s'ajustin al que disposa l'article 4, s'ha de contrarestar mitjançant canvis en l'estructura de la modulació que s'han d'aplicar dins dels dos anys següents, al final de l'exercici comptable en què s'hagin produït els ingressos addicionals.
- d) Respecti els límits màxims de flexibilitat indicats a l'apartat 2.

2. Sempre que es compleixin les condicions de l'apartat 1, es poden variar les tarifes de peatge en funció de:

- a) La classe EURO d'emissions establerta a l'annex II, inclòs el nivell de PM i NOx, sempre que cap peatge superi en més del 100% el peatge cobrat als vehicles del mateix tipus que compleixin les normes d'emissions més estrictes, i/o
- b) L'hora del dia, el tipus de dia o d'estació, sempre que:

1r Cap peatge superi en més del 100% el peatge cobrat durant el període més barat del dia o durant el tipus de dia o estació més barat, o

2n En cas que s'apliqui una tarifa zero durant el període més barat, la penalització pel període més car del dia o el tipus de dia o estació més car no excedeixi en més del 50% l'import del peatge que, si no fos així, s'aplicaria al vehicle de què es tracti.

3. Sempre que es compleixin les condicions de l'apartat 1, les tarifes de peatge poden estar sotmeses, en casos excepcionals per a projectes específics d'alt interès europeu i que estigui degudament justificat en l'expedient de contractació, a altres formes de modulació a fi de garantir la viabilitat comercial d'aquests projectes, quan estiguin exposats a la competència directa amb altres maneres de transport per a vehicles. L'estructura tarifària resultant ha de ser lineal i proporcionada, fer-se pública i estar a disposició de tots els usuaris en les mateixes condicions, i no ha de comportar costos addicionals que es repercuteixin a altres usuaris en forma de peatges més alts.

4. Quan en algun tram d'autopista en règim de concessió de les incloses en l'àmbit del present Reial decret les tarifes d'aplicació als vehicles afectats per aquest estiguin modulades en funció de l'emissió de contaminants o en funció de l'hora del dia, el tipus de dia o d'estació, els seus imports s'han d'adaptar al que estableix l'apartat 2 quan es renovi el corresponent contracte o aquest pateixi una modificació substancial.

## Article 9. *Recàrrecs als peatges.*

Sense perjudici del que estableix l'article 4, en casos excepcionals es pot afegir un recàrrec als peatges de determinats trams d'autopistes en règim de concessió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat pertanyent a la Xarxa Transeuropea de Carreteres situats en regions muntanyoses si en aquests trams hi ha greus problemes de congestió que afectin la lliure circulació dels vehicles, o si la seva utilització per part dels vehicles dona lloc a danys mediambientals significatius. Es pot establir el recàrrec una vegada que s'hagi rebut

l'acceptació per part de la Comissió o que es facin efectives les modificacions que aquesta estableixi. Qualsevol recàrrec que s'estableixi conforme al que disposa el present article ha de respectar les condicions següents:

a) Els ingressos generats per aquest recàrrec s'han d'invertir en projectes prioritaris d'interès europeu especificats a l'annex III de la Decisió núm. 884/2004/CE, que contribueixin directament a pal·liar la congestió o el dany mediambiental de què es tracti i que estiguin situats en el mateix corredor que el tram de carretera en què s'aplica el recàrrec.

b) El recàrrec, que es pot aplicar a peatges que variïn d'acord amb el que disposa l'article 8, no pot ser superior al 15% del peatge mitjà ponderat calculat d'acord amb l'article 4. Excepcionalment el recàrrec esmentat pot arribar al 25% si els ingressos generats s'inverteixen en trams transfronterers de projectes prioritaris d'interès europeu que comportin infraestructures de regions muntanyoses.

c) L'aplicació del recàrrec no ha de donar lloc a una discriminació injusta del trànsit comercial respecte d'altres usuaris de la carretera.

d) Amb anterioritat a l'aplicació del recàrrec, el Ministeri de Foment ha de presentar a la Comissió els plans financers per a la infraestructura a la qual s'aplica aquest recàrrec i una anàlisi de costos i beneficis per al nou projecte d'infraestructures.

e) El període al qual s'apliqui el recàrrec ha d'estar definit i delimitat prèviament. La previsió d'ingressos durant aquest període com a conseqüència de l'aplicació del recàrrec s'ha d'ajustar al contingut dels plans financers i a l'anàlisi de costos i beneficis presentats a la Comissió Europea.

L'aplicació d'aquesta disposició a nous projectes transfronterers està supeditada a l'acord dels estats membres afectats.

#### Article 10. *Pagament de peatges.*

1. Els peatges s'han d'aplicar, recaptar i s'ha de controlar el seu pagament de manera que s'obstaculitzi al mínim possible la fluïdesa del trànsit. Les estacions per al pagament de peatges han de tenir les instal·lacions adequades a fi de mantenir uns nivells de seguretat viària adequats.

2. El sistema de recaptació dels peatges no ha de posar en una situació de desavantatge injustificat, econòmic o d'un altre tipus els usuaris no habituals de la xarxa de carreteres. En particular, si en tal cas s'acordés l'obligatorietat de recaptar els peatges exclusivament mitjançant un sistema per al qual sigui necessari l'ús de dispositius instal·lats a bord dels vehicles, s'han de facilitar els dispositius de bord corresponents en condicions administratives i econòmiques raonables.

#### Article 11. *Documentació tipus de vehicle.*

Si durant un control un conductor no pot facilitar els documents del vehicle necessaris per determinar la informació a què es refereix l'article 8.2.a) ni el tipus de vehicle, es poden aplicar les tarifes de peatge més altes previstes per als vehicles de la categoria corresponent.

#### Article 12. *Supervisió del sistema de peatges.*

Sense perjudici de les comunicacions a la Comissió que estableix la disposició addicional, el Ministeri de Foment ha de supervisar el sistema de peatges a les carreteres afectades per la Directiva 2006/38/CE per assegurar-se que funciona de manera transparent i no discriminatòria i ha d'informar la Comissió Europea sobre aquest sistema.

#### Disposició addicional primera. *Comunicacions a la Comissió Europea.*

El Ministeri de Foment ha de remetre a la Comissió Europea tota la informació requerida per la Directiva 2006/38/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de maig de 2006, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17



de juny de 1999, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures.

La informació corresponent a les carreteres que, formant part de la Xarxa Transeuropea, no siguin de titularitat estatal ha de ser facilitada per les seves administracions titulars a l'Administració General de l'Estat, amb objecte que aquesta compleixi les obligacions d'informació a la Comissió Europea imposades al Regne d'Espanya per la Directiva indicada al paràgraf anterior.

*Disposició addicional segona. Aplicació de la clàusula 43 del plec de clàusules generals per a la construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.*

La possibilitat de bonificació de peatges que preveu la clàusula 43 del plec de clàusules generals per a la construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, aprovat pel Decret 215/1973, de 25 de gener, s'ha d'ajustar, pel que fa a les autopistes estatals de peatge que formin part de la Xarxa Transeuropea de Carreteres a les determinacions del present Reial decret.

*Disposició final primera. Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.24a de la Constitució que atribueix a l'Estat la competència sobre les obres públiques d'interès general.

*Disposició final segona. Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2006/38/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de maig de 2006, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 1999, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de determinades infraestructures.

*Disposició final tercera. Habilitació per al desplegament reglamentari.*

Es faculta el ministre de Foment perquè dicti les disposicions necessàries per a l'aplicació del que estableix aquest Reial decret.

*Disposició final quarta. Entrada en vigor.*

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

Madrid, 24 d'abril de 2009.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

## ANNEX I

### Principis fonamentals per a la imputació de costos i el càlcul de peatges

El present annex defineix els principis fonamentals per al càlcul dels peatges mitjans ponderats amb la finalitat de complir el que disposa l'article 4.

No obstant l'obligació que els peatges tinguin relació amb els costos, l'Administració pot decidir, de conformitat amb l'article 5.2, no recuperar la totalitat dels costos mitjançant els ingressos en concepte de peatge o, de conformitat amb l'article 8, no ajustar a la mitjana l'import de determinats peatges. L'aplicació d'aquests principis ha de concordar plenament amb la normativa vigent, en particular amb el requisit que els contractes de concessió s'adjudiquin de conformitat amb la Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic.

Quan l'Administració entauli negociacions amb una o més terceres parts amb vista a la subscripció d'un contracte de concessió per a la construcció o l'explotació d'una part de la seva infraestructura, o quan, amb aquesta finalitat, assumeixi un compromís similar sobre la base de la legislació nacional o d'un acord establert per l'Administració segons el que estableix la Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic, el compliment d'aquests principis s'ha d'avaluar en funció del resultat de les negociacions esmentades.

#### 1. Cost d'infraestructura.

##### 1.1 Costos d'inversió.

Els costos d'inversió han d'incloure els costos de construcció, inclosos els costos de finançament, i els costos de desenvolupament de les infraestructures, incrementats, si s'escau, amb un component de rendiment de la inversió de capital o de marge de beneficis. També s'han d'incloure els costos d'expropiació per a l'adquisició dels terrenys necessaris, planificació, disseny, supervisió dels contractes de construcció i gestió de projectes i els corresponents a excavacions arqueològiques i estudis del sòl, així com altres despeses accessòries pertinents.

La recuperació dels costos de construcció ha d'estar en funció o bé de la vida útil predeterminedada de la infraestructura o bé d'un altre període d'amortització, no inferior a 20 anys, que es pugui considerar adequat amb motiu del finançament mitjançant un contracte de concessió o d'un altre tipus. La durada del període d'amortització pot ser un factor clau en les negociacions per a l'adjudicació de contractes de concessió, sobretot si l'Administració vol fixar, dins del contracte, un nivell màxim per al peatge mitjà ponderat aplicable.

Sense perjudici del càlcul dels costos d'inversió, la recuperació dels costos es pot:

Distribuir uniformement al llarg del període d'amortització o de manera ponderada durant els primers anys, els anys intermedis o els últims anys del període esmentat, sempre que aquesta ponderació es faci de manera transparent.

Establir la indexació dels peatges al llarg del període d'amortització.

Tots els costos històrics estan basats en els imports abonats. Els costos encara pendents estan basats en previsions raonables.

Es pot suposar que les inversions es financin mitjançant emprèstits. El tipus d'interès que s'ha d'aplicar als costos històrics és el que s'hagi aplicat als emprèstits durant el període corresponent.

Els costos s'han d'assignar als vehicles pesants de manera objectiva i transparent, tenint en compte la proporció de trànsit de vehicles pesants que ha de suportar la xarxa i els costos associats. A aquest efecte, els vehicles-quilòmetres recorreguts pels vehicles pesants es poden ajustar mitjançant «factors d'equivalència» objectivament justificats, com els que es recullen en el punt 3.

La quantitat prevista en concepte de rendiment estimat del capital o de marge de beneficis ha de ser raonable, en funció de les condicions del mercat, i pot ser modificada amb objecte de concedir a una tercera part contractada incentius en relació amb els requisits en matèria de qualitat dels serveis prestats. El rendiment del capital es pot avaluar



utilitzant indicadors econòmics, com la taxa interna de retorn de la inversió o el cost mitjà ponderat del capital.

### 1.2 Costos anuals de manteniment i costos de les reparacions estructurals.

Aquests costos han d'incloure tant els costos anuals de manteniment de la xarxa com els costos periòdics derivats de reparacions, reforç i renovació del ferm, amb la finalitat de garantir el manteniment del nivell de funcionalitat operativa de la xarxa al llarg del temps.

Els costos s'han de distribuir entre els vehicles pesants i la resta dels vehicles en funció dels percentatges reals i previstos de vehicles-quilòmetres recorreguts, i es poden ajustar mitjançant factors d'equivalència objectivament justificats com els que recull el punt 3.

### 2. Costos d'explotació, gestió i peatge.

Aquest tipus de costos ha d'incloure tots els costos en què incorri el concessionari de la infraestructura que no estiguin coberts per l'apartat 1 i es refereixin a la posada en marxa, a l'explotació i gestió de la infraestructura i al sistema de peatge. En particular, ha d'incloure:

Els costos de construcció, instal·lació i manteniment de les cabines de pagament del peatge i altres sistemes de pagament.

Els costos diaris derivats de l'explotació, administració i aplicació dels sistemes de cobrament de peatges.

Les taxes i càrregues administratives relatives als contractes de concessió.

Els costos de gestió, administratius i de serveis relatius a l'explotació de la infraestructura.

Els costos poden incloure un component de rendiment del capital o de marge de beneficis que ha d'estar d'acord amb el grau de risc transferit.

Els costos esmentats s'han de distribuir de manera equitativa i transparent entre totes les classes de vehicles subjectes al sistema de peatge.

### 3. Percentatge de trànsit corresponent als vehicles de transport de mercaderies, factors d'equivalència i mecanisme de correcció.

El càlcul dels peatges s'ha d'efectuar sobre la base dels percentatges reals i previstos de vehicles-quilòmetres recorreguts per vehicles pesants, ajustats, si així es vol, mitjançant factors d'equivalència, per tenir en compte degudament els costos més elevats de construcció i reparació de les infraestructures per a ús dels vehicles de transport de mercaderies. Els factors d'equivalència s'han de basar en criteris objectivament justificables i s'han de fer públics.

En el quadre següent figura un conjunt de factors d'equivalència indicatius:

Classe de vehicle <sup>(1)</sup>	Factors d'equivalència		
	Reparacions estructurals <sup>(2)</sup>	Inversions	Manteniment anual
Compresos entre 3,5 t i 7,5 t, classe 0 . . . . .	1	1	1
> 7,5 t, classe I . . . . .	1,96	1	1
> 7,5 t, classe II . . . . .	3,47	1	1
> 7,5 t, classe III . . . . .	5,72	1	1

(1) Per a la determinació de la classe de vehicle, vegeu l'annex III.

(2) Les classes de vehicles corresponen a càrregues per eix de 5,5; 6,5; 7,5 i 8,5 tones, respectivament.

Per tal de no afectar l'equilibri economicofinancer de la concessió d'acord amb la normativa vigent, els règims de peatge que es basin en previsions dels volums de trànsit han de disposar d'un mecanisme de correcció mitjançant el qual s'han d'ajustar

periòdicament els peatges amb la finalitat d'adaptar qualsevol excés o defecte en la recuperació de costos que es degui a errors de previsió.

## ANNEX II

## Classificació de vehicles segons límits d'emissió

## 1. Vehicle «EURO 0».

Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Vehicles «EURO I»/«EURO II».

	Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NOx) g/kWh	Massa de partícules (MP) g/kWh
Vehicle EURO I . . . . .	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Vehicle EURO II . . . . .	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> En el cas dels motors de potència inferior o igual a 85 kW s'ha d'aplicar un coeficient d'1,7 al valor límit de les emissions de partícules.

## 3. Vehicles «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VEM».

Les masses específiques de monòxid de carboni, hidrocarburs totals, òxids de nitrogen i partícules, determinades mitjançant l'assaig ESC, i l'opacitat dels fums, determinada mitjançant l'assaig ERL, no poden superar els valors següents.<sup>(1)</sup>

	Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NOx) g/kWh	Massa de partícules (MP) g/kWh	Fums m <sup>-1</sup>
Vehicle EURO III . . . . .	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Vehicle EURO IV . . . . .	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehicle EURO V . . . . .	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vehicle VEM . . . . .	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Un cicle d'assaig es compon d'una seqüència de punts d'assaig en què cada punt es defineix per una velocitat i un parell que el motor ha de respectar en modes estabilitzats (assaig ESC) o en condicions de funcionament transitòries (assajos ETC i ELR).

<sup>(2)</sup> 0,13 per als motors amb una cilindrada unitària que sigui inferior a 0,7 dm<sup>3</sup> i l'origen normal dels quals sigui superior a 3.000 min<sup>-1</sup>.

## ANNEX III

**Classificació de vehicles en funció dels danys que causen al paviment**

Els vehicles es classifiquen en els tipus 0, I, II i III en funció dels danys que causen al paviment, per ordre creixent (la classe III és la que més danya les infraestructures de les carreteres). Els danys augmenten exponencialment amb l'augment de la càrrega per eix. A continuació es defineix la categoria a la qual pertany cada tipus de vehicle pesant.

Vehicles de motor				Classe de danys
Vehicles de motor i conjunt de vehicles d'un pes màxim autoritzat inferior a 7,5 tones				0
Eixos motors amb suspensió pneumàtica o suspensió reconeguda com a equivalent <sup>(1)</sup>		Altres sistemes de suspensió dels eixos motors		
Nombre d'eixos i pes màxim total en càrrega autoritzat (en tones)		Nombre d'eixos i pes màxim total en càrrega autoritzat (en tones)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
<b>Dos eixos:</b>				
7,5	12	7,5	12	
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<b>Tres eixos:</b>				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
<b>Quatre eixos:</b>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

<sup>(1)</sup> Suspensió reconeguda com a equivalent d'acord amb la definició de l'annex II de Directiva 96/53/CE del Consell, de 25 de juliol de 1996, per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen en la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i els pesos màxims autoritzats en el trànsit internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en últim lloc per la Directiva 2002/7/CE del Parlament Europeu i del Consell (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).

## Conjunt de vehicles (vehicles articulats i trens de carretera)

Eixos motors amb suspensió pneumàtica o suspensió reconeguda com a equivalent		Altres sistemes de suspensió dels eixos otors		Classe de danys
Nombre d'eixos i pes màxim totalen càrrega autoritza (en tones)		Nombre d'eixos i pes màxim totalen càrrega autoritzat (en tones)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2 + 1 eixos:				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 eixos:				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 eixos:				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3 + 2 eixos:				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 eixos:				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	