

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

7626 *Real decreto 713/2009, do 24 de abril, polo que se establecen os criterios para a determinación das peaxes que se aplicarán a determinados vehículos de transporte de mercadorías nas autoestradas en réxime de concesión da Rede de Estradas do Estado incluídas na Rede Transeuropea de Estradas.*

Nos últimos anos, o Parlamento Europeo e o Consello da Unión Europea aprobaron varias directivas encamiñadas a eliminar as distorsións na competencia entre as empresas de transporte dos Estados membros, co que se conseguiu un certo grao de harmonización e se van cubrindo etapas cara ao obxectivo final de eliminación total de tales distorsións.

Para conseguilo, requírese que de forma simultánea se realice a harmonización dos sistemas de cobramento e o establecemento de mecanismos equitativos de imputación do custo das infraestruturas aos transportistas.

Con ese fin, a Unión Europea elaborou a Directiva 2006/38/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de maio de 2006, pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 1999, relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas.

A trasposición ao ordenamento xurídico español da citada norma europea exige modificar as condicións de explotación das autoestradas de peaxe da rede de estradas do Estado incluídas na rede transeuropea de estradas, o que se regula xuridicamente mediante este real decreto.

O obxecto principal da Directiva 2006/38/CE é modificar os aspectos regulados na Directiva 1999/62/CE sobre as peaxes e as taxas por utilización de infraestruturas. Este real decreto só considera as peaxes.

Das distintas posibilidades previstas na directiva, neste real decreto optouse por manter a situación actual, en que só as autoestradas explotadas en réxime de concesión están suxeitas ao pagamento de peaxes, e non introducir peaxes en toda a rede transeuropea de estradas incluída na rede de estradas do Estado.

Por outra parte, neste real decreto optouse por aplicar peaxes a vehículos pesados cuxa masa máxima autorizada sexa superior a 3,5 toneladas, así como por introducir reducións de tarifas de peaxe e por manter as actuais exencións no pagamento. Polo demais, permítese a modulación de peaxes por motivos como a loita contra o dano ambiental, a conxestión do tráfico, a limitación de danos á infraestrutura, a súa utilización óptima ou a mellora da seguranza viaria. Finalmente, en casos excepcionais, o real decreto permite engadir recargas ás peaxes relacionadas coas infraestruturas das rexións montañosas.

En consecuencia, régulanse as tarifas que se lles aplicarán aos vehículos pesados especificados no real decreto para as peaxes das autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado incluídas na rede transeuropea de estradas, así como as súas condicións de aplicación. Este real decreto contén 3 anexos que regulan os principios fundamentais para a imputación de custos e o cálculo de peaxes, a clasificación de vehículos segundo os límites de emisión de contaminantes e a clasificación de vehículos en función dos danos que causan ao pavimento.

Cómpre sinalar que, durante a súa tramitación, o real decreto foi sometido á audiencia da asociación que representa as sociedades afectadas polo seu contido, do Consello Nacional de Transportes Terrestres e do Comité Nacional de Transportes por Estrada. Así mesmo, solicitouse informe ás secretarías xerais técnicas dos Ministerios de Medio Ambiente, e Medio Rural e Mariño; de Economía e Facenda; de Industria, Turismo e Comercio e do Interior.

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia atribuída ao Estado polo artigo 149.1.24ª da Constitución.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 24 de abril de 2009,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

1. Este real decreto ten por obxecto establecer os criterios que se deben utilizar para a determinación das peaxes que se deben aplicar aos vehículos pesados, tal e como se definen no artigo seguinte, nos percorridos que realicen polas autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado incluídas na rede transeuropea de estradas.

2. Non se poderá exixir a ningunha categoría de vehículos pesados o pagamento simultáneo de peaxes e taxas pola utilización do mesmo tramo de estrada.

3. Naquelas autoestradas en réxime de concesión cuxo contrato administrativo fose adxudicado con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto ou se iniciase o expediente de contratación, entendendo por iniciado o expediente cando se publicase a correspondente convocatoria do procedemento de adxudicación do contrato, este real decreto só será de aplicación cando se prorrogue o contrato ou se produza unha modificación substancial del.

Artigo 2. *Definicións.*

Para efectos deste real decreto entenderase por:

a) Rede transeuropea de estradas: a rede de estradas definida no anexo I, sección 2, da Decisión n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de xullo de 1996, sobre as orientacións comunitarias para o desenvolvemento da rede transeuropea de transportes e ilustrada mediante mapas. Os mapas refírense ás seccións correspondentes mencionadas na parte dispositiva ou no anexo II desa decisión.

b) Autoestrada en réxime de concesión: aquela autoestrada regulada pola Lei 8/1972, do 10 de maio, sobre construción, conservación e explotación das autoestradas en réxime de concesión.

c) Custos de construción: os custos relativos á construción, incluídos, de ser o caso, os custos de financiamento de:

1.º Novas infraestruturas ou novas melloras de infraestruturas, incluídas as reparacións estruturais significativas.

2.º Infraestruturas ou melloras de infraestruturas, incluídas as reparacións estruturais significativas, que se rematasen non máis de 30 anos antes do 10 de xuño de 2008, se os sistemas de peaxe estaban xa en funcionamento o 10 de xuño de 2008; ou que se rematasen non máis de 30 anos antes do establecemento de calquera novo sistema de peaxe instaurado despois do 10 de xuño de 2008. Tamén se poderán considerar custos de construción os custos relativos a infraestruturas ou melloras de infraestruturas que se rematasen antes desas datas se a Administración estableceu un sistema de peaxe que estipula a recuperación deses custos mediante un contrato cun concesionario de sistemas de peaxe, ou mediante outros actos xurídicos de efecto equivalente, que entren en vigor antes do 10 de xuño de 2008, ou o Estado pode demostrar que a conveniencia de construír

a infraestrutura en cuestión dependía de que esta tivese unha vida útil predeterminada superior a 30 anos.

En calquera circunstancia, a proporción dos custos de construción que se deberá ter en conta non poderá ser superior á proporción do período de vida útil predeterminada dos compoñentes da infraestrutura que quede por transcorrer o 10 de xuño de 2008, ou na data en que se instauren os novos sistemas de peaxe, se esta última é posterior.

Os custos de infraestruturas ou de melloras de infraestruturas poderán incluír os gastos específicos de infraestruturas destinadas a reducir a contaminación sonora ou a mellorar a seguranza viaria e os pagamentos efectivos realizados polo operador da infraestrutura correspondente a elementos ambientais obxectivos como, por exemplo, a protección contra a contaminación do solo.

d) Custos de financiamento: os xuros dos préstamos e a rendibilidade dos recursos propios de calquera tipo achegados polos accionistas.

e) Reparacións estruturais significativas: todas as reparacións estruturais en xeral, excepto aquelas que, no momento de que se trate, deixasen de beneficiar os usuarios da estrada, como por exemplo cando a obra de reparación fose substituída por unha renovación do firme ou outra obra de construción.

f) Peaxe: o pagamento dun importe determinado por percorrer un vehículo pesado, dos definidos na letra h deste artigo, unha distancia determinada nas infraestruturas a que se refire o artigo 3. Ese importe estará baseado na distancia percorrida e no tipo de vehículo.

g) Peaxe media ponderada: é o resultado de dividir os ingresos totais obtidos en concepto de peaxes durante un determinado período polo número de vehículos-quilómetros que circulasen nunha determinada rede sometida a peaxe durante tal período, calculándose tanto os ingresos como os vehículos-quilómetros para os vehículos pesados a que se aplique a peaxe.

h) Vehículo pesado: para efectos deste real decreto considérase como tal un vehículo de motor ou conxunto de vehículos articulados, destinado ou utilizado exclusivamente para o transporte de mercadorías por estrada e cunha masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas.

i) Vehículo da categoría «EURO O», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»: son os tipos de vehículos definidos de acordo cos límites de emisión establecidos no anexo II.

j) Tipo de vehículo: é a categoría en que se inclúe un vehículo segundo o número de eixes, as dimensións ou o peso, ou outros elementos de clasificación de vehículos en relación co dano que causan ás estradas (como o sistema de clasificación por danos ás estradas que figura no anexo III) sempre e cando o sistema de clasificación utilizado se basee en características do vehículo que, ou ben consten na documentación do vehículo utilizada en todos os Estados membros, ou ben sexan claramente visibles.

k) Contrato de concesión: aqueles contratos de concesión de obras públicas cuxo obxecto é o establecido no artigo 7 da Lei 30/2007, do 30 de outubro, de contratos do sector público.

l) Peaxe de concesión: é unha peaxe cobrada por un concesionario en virtude dun contrato de concesión.

m) Tarifa: prezo unitario do servizo prestado polo concesionario.

n) Modificación substancial do contrato: aquela modificación que represente un aumento superior ao 20 por cento sobre o volume de investimento total previsto para a construción da autoestrada.

Artigo 3. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto é de aplicación ao cálculo do importe das peaxes que deberán aboar os vehículos pesados nos seus percorridos polas autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado que pertencen á rede transeuropea de estradas.

CAPÍTULO II

Cálculo de peaxes

Artigo 4. *Importe das peaxes.*

O importe das peaxes basearase unicamente no principio de recuperación dos custos de infraestrutura. En particular, o importe das peaxes medias ponderadas estará en relación cos custos de construción e cos custos de explotación, mantemento e desenvolvemento da rede de infraestrutura de que se trate. O importe das peaxes medias ponderadas poderá tamén incluír un compoñente de rendemento do capital ou unha marxe de beneficio baseada nas condicións de mercado.

Artigo 5. *Método de cálculo.*

1. As peaxes determinaranse conforme o exposto no artigo 4 e neste artigo.
2. Á hora de determinar o nivel das peaxes medias ponderadas que se deberán cobrar na parte da rede de estradas do Estado de que se trate, teranse en conta os diferentes custos establecidos no artigo 4. Os custos que se teñan en conta referiranse á parte da rede pola cal se recaden as peaxes e aos vehículos pesados que estean suxeitos á peaxe. Excepcionalmente, e xustificándoo no expediente de contratación, a Administración poderá decidir non recuperar eses custos mediante ingresos procedentes de peaxes ou recuperar unicamente unha porcentaxe deles.
3. Sen prexuízo do establecido no punto tres do artigo primeiro, nas novas concesións posteriores á entrada en vigor deste real decreto, o importe máximo das peaxes a que se refire este será equivalente ou inferior ao importe que se obteña utilizando un método baseado nos principios fundamentais de cálculo establecidos no anexo I. A avaliación desa equivalencia realizarase considerando un período de referencia dun ano de duración.
4. Os réximes de peaxe que se baseen en previsións dos volumes de tráfico deberán contar cun mecanismo de corrección mediante o cal se axustarán periodicamente as peaxes, co fin de adaptar calquera exceso ou defecto na recuperación de custos que se deba a erros de previsión. Os pregos de cláusulas administrativas particulares establecerán tales mecanismos de acordo co establecido neste real decreto e no resto de normativa vixente.

CAPÍTULO III

Condicións de aplicación

Artigo 6. *Aplicación equitativa.*

As peaxes aplicaranse sen discriminación directa ou indirecta por razón da nacionalidade do transportista ou do país ou lugar de establecemento do transportista ou de matriculación do vehículo ou da orixe ou destino do transporte.

Artigo 7. *Descontos, reducións e exencións.*

1. Dado que as estruturas tarifarias que implican descontos ou reducións das peaxes para os usuarios habituais poden xerar para o operador da infraestrutura aforros reais nos custos administrativos, poderanse prever descontos ou reducións nas tarifas de peaxes, sempre que se cumpra coas condicións seguintes:
 - a) Que cumpran o establecido no artigo 8.1.
 - b) Que se cumpra o disposto no Tratado Constitutivo da Comunidade Europea, en particular nos seus artigos 12, 49, 86 e 87.
 - c) Que non provoquen distorsións da competencia no mercado interior.

d) Que a estrutura tarifaria resultante sexa lineal e proporcionada, estea á disposición de todos os usuarios nas mesmas condicións e non implique custos adicionais que repercutan noutros usuarios en forma de peaxes máis elevadas.

Os descontos ou reducións non deberán, en ningún caso, superar o 13 % da peaxe pagada por vehículos equivalentes que non se poidan acoller ao desconto ou redución de que se trate.

2. Non se concederán exencións no pagamento do peaxe salvo nos casos enumerados na cláusula 44 do prego de cláusulas xerais para a construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión aprobado polo Decreto 215/1973, do 25 de xaneiro.

Artigo 8. *Modulación de peaxes.*

1. Sen prexuízo do disposto no artigo 4 no que se refire ás peaxes medias ponderadas, o Ministerio de Fomento, logo de xustificación no expediente de contratación, poderá modular os importes das peaxes por motivos como a loita contra o dano ambiental, a loita contra a conxestión do tráfico, a limitación dos danos á infraestrutura, a utilización óptima da infraestrutura de que se trate ou a mellora da seguranza viaria e sempre e cando esa modulación:

- a) Estea en proporción co obxectivo que se trata de lograr.
- b) Sexa transparente e non discriminatoria, en particular con respecto á nacionalidade do transportista, ao país ou lugar de establecemento do transportista ou de matriculación do vehículo e á orixe ou destino do transporte.
- c) Non teña por obxecto xerar maiores ingresos en concepto de peaxes, polo que todo aumento non previsto de ingresos, que dea lugar a peaxes medias ponderadas que non se axusten ao disposto no artigo 4, se contrarrestará mediante cambios na estrutura da modulación que se deberán aplicar dentro dos dous anos seguintes, ao final do exercicio contable en que se producisen os ingresos adicionais.

d) Respecte os limiares máximos de flexibilidade indicados no número 2.

2. Sempre que se cumpran as condicións do número 1, poderanse variar as tarifas de peaxe en función:

- a) Da clase EURO de emisións establecida no anexo II, incluído o nivel de PM e NOx, sempre que ningunha peaxe supere en máis do 100 % a peaxe cobrada aos vehículos do mesmo tipo que cumpran as normas de emisións máis estritas, e/ou
- b) Da hora do día, do tipo de día ou de estación, sempre e cando:

1.º Ningunha peaxe supere en máis do 100 % a peaxe cobrada durante o período máis barato do día ou durante o tipo de día ou estación máis barato, ou

2.º En caso de que se aplique unha tarifa cero durante o período máis barato, a penalización polo período máis caro do día ou polo tipo de día ou estación máis caro non exceda en máis do 50 % o importe da peaxe que, de non ser así, se aplicaría ao vehículo de que se trate.

3. Sempre que se cumpran as condicións do número 1, as tarifas de peaxe poderán, en casos excepcionais para proxectos específicos de alto interese europeo e que estea debidamente xustificado no expediente de contratación, estar sometidas a outras formas de modulación co fin de garantir a viabilidade comercial de tales proxectos, cando estean expostos á competencia directa con outros modos de transporte para vehículos. A estrutura tarifaria resultante deberá ser lineal e proporcionada, facerse pública e estar á disposición de todos os usuarios nas mesmas condicións, e non deberá supor custos adicionais que repercutan noutros usuarios en forma de peaxes máis elevadas.

4. Cando nalgún tramo de autoestrada en réxime de concesión das incluídas no ámbito do presente real decreto as tarifas de aplicación aos vehículos afectados por este se encontren moduladas en función da emisión de contaminantes ou en función da hora do día, do tipo de día ou de estación, os seus importes deberán adaptarse ao establecido

no número 2 cando se renove o correspondente contrato ou este sufra unha modificación substancial.

Artigo 9. *Recargas ás peaxes.*

Sen prexuízo do establecido no artigo 4, en casos excepcionais poderase engadir unha recarga ás peaxes de determinados tramos de autoestradas en réxime de concesión da rede de estradas do Estado pertencente á rede transeuropea de estradas situados en rexións montañosas se neles hai graves problemas de conxestión que afecten a libre circulación dos vehículos, ou se a súa utilización polos vehículos dá lugar a danos ambientais significativos. Poderase establecer a recarga unha vez que se recibise a aceptación por parte da Comisión ou que se fagan efectivas as modificacións establecidas por ela. Calquera recarga que se estableza conforme o disposto neste artigo deberá respectar as seguintes condicións:

a) Os ingresos xerados por este investiranse en proxectos prioritarios de interese europeo especificados no anexo III da Decisión nº 884/2004/CE, que contribúan directamente a paliar a conxestión ou o dano ambiental de que se trate e que estean situados no mesmo corredor que o tramo de estrada en que se aplica a recarga.

b) A recarga, que se poderá aplicar a peaxes que varíen de acordo co disposto no artigo 8, non será superior ao 15 % da peaxe media ponderada calculada de acordo co artigo 4. Excepcionalmente, esa recarga pode chegar ao 25% se os ingresos xerados se invisten en tramos transfronteirizos de proxectos prioritarios de interese europeo que comporten infraestruturas de rexións montañosas.

c) A aplicación da recarga non dará lugar a unha discriminación inxusta do tráfico comercial respecto doutros usuarios da estrada.

d) Con anterioridade á aplicación da recarga, o Ministerio de Fomento presentará á Comisión os plans financeiros para a infraestrutura a que esta se aplica e unha análise de custos e beneficios para o novo proxecto de infraestruturas.

e) O período ao cal se aplique a recarga estará previamente definido e delimitado. A previsión de ingresos durante ese período como consecuencia da aplicación da recarga débese axustar ao contido dos plans financeiros e á análise de custos e beneficios presentados á Comisión Europea.

A aplicación desta disposición a novos proxectos transfronteirizos estará supeditada ao acordo dos Estados membros afectados.

Artigo 10. *Pagamento de peaxes.*

1. As peaxes aplicaranse, recadaranse e controlaranse o seu pagamento de forma que se obstaculice o menos posible a fluidez do tráfico. As estacións para o pagamento de peaxes terán as instalacións adecuadas co fin de manter uns niveis de seguranza viaria adecuados.

2. O sistema de recadación das peaxes non deberá poñer nunha situación de desvantaxe inxustificada, económica ou doutro tipo os usuarios non habituais da rede de estradas. En particular se, de ser o caso, se acordase a obrigatoriedade de recadar as peaxes exclusivamente mediante un sistema para o que sexa preciso o uso de dispositivos instalados a bordo dos vehículos, facilitaranse os dispositivos de a bordo correspondentes en condicións administrativas e económicas razoables.

Artigo 11. *Documentación tipo de vehículo.*

Se durante un control un condutor non pode facilitar os documentos do vehículo necesarios para determinar a información a que se refire o artigo 8.2 a) nin o tipo de vehículo, poderanse aplicar as tarifas de peaxe máis elevadas previstas para os vehículos da categoría correspondente.

Artigo 12. *Supervisión do sistema de peaxes.*

Sen prexuízo das comunicacións á Comisión establecidas na disposición adicional, o Ministerio de Fomento supervisará o sistema de peaxes nas estradas afectadas pola Directiva 2006/38/CE para se asegurar de que funciona de forma transparente e non discriminatoria e informará sobre el a Comisión Europea.

Disposición adicional primeira. *Comunicacións á Comisión Europea.*

O Ministerio de Fomento remitirá á Comisión Europea toda a información requirida pola Directiva 2006/38/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de maio de 2006, pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 1999, relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas.

A información correspondente ás estradas que, formando parte da rede transeuropea, non sexan de titularidade estatal deberá ser facilitada polas súas administracións titulares á Administración xeral do Estado, co obxecto de que esta cumpra as obrigas de información á Comisión Europea impostas ao Reino de España pola directiva indicada no parágrafo anterior.

Disposición adicional segunda. *Aplicación da cláusula 43 do prego de cláusulas xerais para a construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.*

A posibilidade de bonificación de peaxes prevista na cláusula 43 do prego de cláusulas xerais para a construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, aprobado polo Decreto 215/1973, do 25 de xaneiro, axustarase, polo que respecta ás autoestradas estatais de peaxe que formen parte da rede transeuropea de estradas, ás determinacións deste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.24ª da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre as obras públicas de interese xeral.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2006/38/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de maio de 2006, pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 1999, relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación para o desenvolvemento regulamentario.*

Facúltase o ministro de Fomento para que dite as disposicións necesarias para a aplicación do establecido neste real decreto.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 24 de abril de 2009.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ.

ANEXO I

Principios fundamentais para a imputación de custos e o cálculo de peaxes

Este anexo define os principios fundamentais para o cálculo das peaxes medias ponderadas co fin de cumprir o disposto no artigo 4.

Malia a obriga de que as peaxes garden relación cos custos, a Administración poderá decidir, de conformidade co artigo 5.2, non recuperar a totalidade dos custos mediante os ingresos en concepto de peaxe ou, de conformidade co artigo 8, non axustar á media o importe de determinadas peaxes. A aplicación destes principios deberá concordar plenamente coa normativa vixente, en particular co requisito de que os contratos de concesión se adxudiquen de conformidade coa Lei 30/2007, do 30 de outubro, de contratos do sector público.

Cando a Administración inicie negociacións cunha ou máis terceiras partes con vistas á celebración dun contrato de concesión para a construción ou explotación dunha parte da súa infraestrutura, ou cando, con tal finalidade, asuma un compromiso similar sobre a base da lexislación nacional ou dun acordo celebrado pola Administración segundo o establecido na Lei 30/2007, do 30 de outubro, de contratos do sector público, o cumprimento destes principios avaliarase en función do resultado de tales negociacións.

1. Custo de infraestrutura.

1.1 Custos de investimento.

Os custos de investimento incluírán os custos de construción, incluídos os custos de financiamento e os custos de desenvolvemento das infraestruturas, incrementados, de ser o caso, cun compoñente de rendemento do investimento de capital ou de marxe de beneficios. Tamén se incluírán os custos de expropiación para a adquisición dos terreos necesarios, planificación, deseño, supervisión dos contratos de construción e xestión de proxectos e os correspondentes a escavacións arqueolóxicas e estudos do solo, así como outros gastos accesorios pertinentes.

A recuperación dos custos de construción estará en función, ben da vida útil predeterminada da infraestrutura, ben doutro período de amortización, non inferior a 20 anos, que se poida considerar adecuado con motivo do financiamento mediante un contrato de concesión ou doutro tipo. A duración do período de amortización poderá ser un factor clave nas negociacións para a adxudicación de contratos de concesión, sobre todo se a Administración desexa fixar, dentro do contrato, un nivel máximo para a peaxe media ponderada aplicable.

Sen prexuízo do cálculo dos custos de investimento, a recuperación dos custos poderá:

Distribuírse uniformemente ao longo do período de amortización ou de forma ponderada durante os primeiros anos, os anos intermedios ou os últimos anos dese período, sempre que esa ponderación se faga de maneira transparente.

Establecer a indexación das peaxes ao longo do período de amortización.

Todos os custos históricos estarán baseados nos importes aboados. Os custos aínda pendentes estarán baseados en previsións razoables.

Poderase supor que os investimentos se financiarán mediante empréstitos. O tipo de xuro que se lles deberá aplicar aos custos históricos será o que se lles aplicase aos empréstitos durante o período correspondente.

Os custos serán asignados aos vehículos pesados de forma obxectiva e transparente, tendo en conta a proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar a rede e os custos asociados. Para este efecto, os vehículos-quilómetros percorridos polos vehículos pesados poderanse axustar mediante «factores de equivalencia» obxectivamente xustificadas, como os que se recollen no punto 3.

A cantidade prevista en concepto de rendemento estimado do capital ou de marxe de beneficios deberá ser razoable, en función das condicións do mercado, e poderá ser modificada co obxecto de conceder a unha terceira parte contratada incentivos en relación

cos requisitos en materia de calidade dos servizos prestados. O rendemento do capital poderase avaliar utilizando indicadores económicos, como a taxa interna de retorno do investimento ou o custo medio ponderado do capital.

1.2 Custos anuais de mantemento e custos das reparacións estruturais.

Estes custos incluírán tanto os custos anuais de mantemento da rede como os custos periódicos derivados de reparacións, reforzo e renovación do firme, co fin de garantir o mantemento do nivel de funcionalidade operativa da rede ao longo do tempo.

Os custos distribuiranse entre os vehículos pesados e o resto dos vehículos en función das porcentaxes reais e previstas de vehículos-quilómetros percorridos, e poderanse axustar mediante factores de equivalencia obxectivamente xustificadas como os que se recollen no punto 3.

2. Custos de explotación, xestión e peaxe

Este tipo de custos incluírá todos os custos en que incorra o concesionario da infraestrutura que non estean cubertos polo número 1 e se refiran á posta en marcha, á explotación e xestión da infraestrutura e ao sistema de peaxe. En particular, incluírá:

Os custos de construción, instalación e mantemento das cabinas de pagamento da peaxe e outros sistemas de pagamento.

Os custos diarios derivados da explotación, administración e aplicación dos sistemas de cobramento de peaxes.

As taxas e cargas administrativas relativas aos contratos de concesión.

Os custos de xestión, administrativos e de servizos relativos á explotación da infraestrutura.

Os custos poden incluír un compoñente de rendemento do capital ou de marxe de beneficios que debe estar acorde co grao de risco transferido.

Estes custos distribuiranse de forma equitativa e transparente entre todas as clases de vehículos suxeitas ao sistema de peaxe.

3. Porcentaxe de tráfico correspondente aos vehículos de transporte de mercadorías, factores de equivalencia e mecanismo de corrección

O cálculo das peaxes efectuarase baseándose nas porcentaxes reais e previstas de vehículos-quilómetros percorridos por vehículos pesados, axustados, se así se desexa, mediante factores de equivalencia, para ter debidamente en conta os maiores custos de construción e reparación das infraestruturas para uso dos vehículos de transporte de mercadorías. Os factores de equivalencia basearanse en criterios obxectivamente xustificables e faranse públicos.

–No cadro seguinte figura un conxunto de factores de equivalencia indicativos.

Clase de vehículo ⁽¹⁾	Factores de equivalencia		
	Reparacións estruturais ⁽²⁾	Investimentos	Mantemento anual
Comprendidos entre 3,5 t e 7,5 t, clase 0.	1	1	1
> 7,5 t, clase I.	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III.	5,72	1	1

(1) Para a determinación da clase de vehículo, véxase o anexo III.

(2) As clases de vehículos corresponden a cargas por eixe de 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 toneladas, respectivamente.

Para non afectar o equilibrio económico–financeiro da concesión de acordo coa normativa vixente, os réximes de peaxe que se baseen en previsións dos volumes de tráfico deberán contar cun mecanismo de corrección mediante o cal se axustarán

periodicamente as peaxes co fin de adaptar calquera exceso ou defecto na recuperación de custos que se deba a erros de previsión.

ANEXO II

Clasificación de vehículos segundo límites de emisión

1. Vehículo «EURO 0»

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

2. Vehículos «EURO I»/«EURO II»

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

⁽¹⁾ No caso dos motores de potencia inferior ou igual a 85kW aplicarase un coeficiente de 1,7 ao valor límite das emisións de partículas.

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

As masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totais, óxidos de nitróxeno e partículas, determinadas mediante o ensaio ESC, e a opacidade dos fumes, determinada mediante o ensaio ERL, non deberán superar os valores seguintes. ⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ Un ciclo de ensaio componse dunha secuencia de puntos de ensaio en que cada punto se define por unha velocidade e un par que o motor debe respectar en modos estabilizados (ensaio ESC) ou en condicións de funcionamento transitorias (ensaio ETC e ELR).

⁽²⁾ 0,13 para os motores cuxa cilindrada unitaria sexa inferior a 0,7 dm³ e cuxa orixe normal sexa superior a 3.000 min⁻¹.

ANEXO III

Clasificación de vehículos en función dos danos que causan ao pavimento

Os vehículos clasifícanse nos tipos 0, I, II e III en función dos danos que causan ao pavimento, por orde crecente (a clase III é a que máis dana as infraestruturas das estradas). Os danos aumentan exponencialmente co aumento da carga por eixe. A seguir, defínese a categoría a que pertence cada tipo de vehículo pesado.

Vehículos de motor				Clase de danos
Vehículos de motor e conxunto de vehículos dun peso máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas				0
Eixes motores con suspensión pneumática ou suspensión recoñecida como equivalente ⁽¹⁾		Outros sistemas de suspensión dos eixes motores		
Número de eixes e peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de eixes e peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
Dous eixes				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tres eixes				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26	23	25	
		25	26	
Catro eixes				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Suspensión recoñecida como equivalente consonte a definición do anexo II de Directiva 96/53/CE do Consello, do 25 de xullo de 1996, pola que se establecen, para determinados vehículos de estrada que circulan na Comunidade, as dimensións máximas autorizadas no tráfico nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfico internacional (DO L 235, do 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en último lugar pola Directiva 2002/7/CE do Parlamento Europeo e do Consello (DO L 67, do 9.3.2002, p. 47).

Conxunto de vehículos (vehículos articulados e trens de estrada)

Eixes motores con suspensión pneumática ou suspensión recoñecida como equivalente		Outros sistemas de suspensión dos eixes motores		Clase de danos
Número de eixes e peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de eixes e peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2 + 1 eixes				
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 eixes				
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	III
33	36	33	36	
36	38			
2 + 3 eixes				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 2 eixes				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 eixes				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	