

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

Martxoaren 29ko 1/2011 FORU ARAUA, salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei Gipuzkoako lurralde historikoko bide azpiegiturak erabiltzeagatik aplikatu beharreko karga zehazteko irizpideak ezartzeko.

GIPUZKOAKO DIPUTATU NAGUSIAK

Jakinarazten dut Gipuzkoako Batzar Nagusiek onartu dutela «martxoaren 29ko 1/2011 Foru Araua, salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei Gipuzkoako lurralde historikoko bide azpiegiturak erabiltzeagatik aplikatu beharreko karga zehazteko irizpideak ezartzeko», eta nik aldarrikatu eta argitara dadin agintzen dut, aplikagarria zaien herritar guztiek, partikularrek nahiz agintariek, bete eta betearazi dezaten.

Donostia, 2011ko martxoaren 29a.—Markel Olano Arrese, diputatu nagusia.

(180)

(4192)

HITZAURREA

Europar Batasunak arautu du 3,5 t baino gehiagoko garraio ibilgailuei bide azpiegiturak erabiltzeagatik bidesari, tasa edo kanonak ezarri beharra, garraio astunen arloko eskumenaren ikuspegitik, 1962/96/EE Erabakiaren (884/2004/EE erabakiak aldatu zuen) I. eranskineko 2. atalean definitutako Europa Barneko Errepide Sare guztian (L 167 AO, 2004ko apirilaren 30ekoa). Arazte horren oinarria da garraiolarietara bide azpiegituren kostua kobratzeko sistemak eta kostuok egozteko ekitatezko sistemak harmonizatuta egongo ez balira, hainbat estatu kideetako garraio enpresen artean suertatuko liritekeen eskumen distortsioak desagerraraztea. Zehazki, 2006ko maiatzaren 17ko 2006/38/EE Direktiba (2006ko ekainaren 6ko EEAO) da, 1999ko ekainaren 17ko 1999/62/EE Direktiba (1999ko uztailaren 20ko EEAO) salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoa, aldatzekoa.

Euskal Herriaren Autonomia Estatutuaren 10.34 artikulua-ren eta azaroaren 25eko 27/1983 Legearen, Autonomia Erkidego osorako erakundeen eta lurralde historikoetako foru organoen arteko harremanei buruzkoaren, 7.a) artikulua-ren 8. atalaren arabera, Foru Aldundiaren eskumena da errepideak planifikatu, proiektua egin, eraiki, mantendu, aldatu, finantzatu, erabileraz arduratu eta ustiatzea. Ildo horretan, foru arauen bidez soilik ezarri daitezke azpiegiturak erabiltzeagatik bidesariak edo kanonak, Auzitegi Gorenaren 2009ko otsailaren 12ko epaiaren doktrina irmoaren arabera, zehazten baitu kanonak zerga izaera duela eta lege erreserbaren printzipioaren mende dagoela, gure kasuan, Batzar Nagusien ahalmen arauemailearen mende.

DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA

NORMA FORAL 1/2011, de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

EL DIPUTADO GENERAL DE GIPUZKOA

Hago saber que las Juntas Generales de Gipuzkoa han aprobado y yo promulgo y ordeno la publicación de la siguiente «Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa», a los efectos de que todos los ciudadanos y ciudadanas, particulares y autoridades a quienes sea de aplicación, la guarden y hagan guardarla.

Donostia-San Sebastián, a 29 de marzo de 2011.—El diputado general, Markel Olano Arrese.

(180)

(4192)

PREÁMBULO

La Unión Europea ha regulado la necesidad de establecer peajes, tasas o cánones por la utilización de infraestructuras viarias de los vehículos de transporte de más de 3,5 Tm, desde la perspectiva de la competencia en materia de transportes pesados, en toda la Red Transeuropea de Carreteras definida en el Anexo I Sección 2.ª de la Decisión n.º 1962/96/CE, modificada por la Decisión n.º 884/2004/CE (DO L 167 de 30 de abril de 2004). El fundamento de esta regulación radica en eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros que puedan generarse si no estuvieran armonizados los sistemas de cobro y los mecanismos equitativos de imputación del coste de las infraestructuras viarias a los transportistas. En concreto se trata de la Directiva 2006/38/CE de 17 de mayo de 2006 (DOCE del 9 de junio de 2006) por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE de 17 de junio de 1999 (DOCE del 20 de julio de 1999) relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

De conformidad con el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco y del artículo 7.a) apartado 8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, es competencia foral la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras. En tal sentido, la implantación de peajes o cánones por la utilización de infraestructuras viarias sólo puede establecerse a través de Normas Forales, de acuerdo con la doctrina firme de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2009, que determina que el canon tiene naturaleza tributaria y está sujeto al principio de reserva de ley, en nuestro caso a la potestad normativa de las Juntas Generales.

Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateatuak, 2006ko ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu Arau-emaileaz onartuak, 38. artikuluan honako hau xedatzen duela: «Herritar guztiak daukate Gipuzkoako errepide eta bideetan barrena ibiltzeko eskubidea, trafiko eta zirkulazioari buruzko lege, arau eta seinaleak errespetatuz. Bidesaria edo erabilpen eskubideengatik sari bat ezarri ahal izango da Gipuzkoako errepide eta bideetan barrena ibiltzeagatik».

Foru arau honetan ezartzen dira salgaiak garraiatzen dituzten 3,5 t baino gehiagoko ibilgailu astunek Europa Barneko Errepide Sarearen Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepideak edo, foru arau honetan ezarritakoaren arabera, hala zehazten diren bide azpiegiturak erabiltzeagatik ordaindu beharreko zenbakekoak.

Aipatutako definizioaren arabera, Europa Barneko Errepide Sarea osatzen duten Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepideak AP-1, AP-8, N-I A-15 eta N-121-A dira.

Horretarako, arau testu bat egin da, artikulua bakarraren bidez Erkidegoko aipatutako direktibak sar ditzan. Xedapenen koherentziagatik, foru arau honen edukia VII. titulu gisa sartuko da 2006ko ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu Arau-emaileak onartu zuen eta indarrean dagoen Gipuzkoako errepide eta bideen foru arauaren testu bateratuan.

ARTIKULU BAKARRA

Onartzea salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei Gipuzkoako Lurralde Historikoko bide azpiegiturak erabiltzeagatik aplikatu beharreko kargak zehazteko irizpideen erregulazioa, VII. titulu gisa sartuko dena 2006ko ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu Arau-emaileak onartu zuen eta indarrean dagoen Gipuzkoako errepide eta bideen foru arauaren testu bateratuan, Foru arau honen eranskin gisa doanean.

Lehen xedapen gehigarria. Europar Batzordeari jakinaraztea.

Foru Aldundiak Estatuko Administrazio Orokorrari igorriko diote Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006ko maiatzaren 17ko 2006/38/EE Direktibak, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1999ko ekainaren 17ko 1999/62/EE Direktiba, ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoa, aldatzekoak ezarritako informazioa, horrek Gipuzkoako Lurralde Historikoko legerian sartzeari buruzko informazio guztia Europar Batzordeari igor diezaion.

Bigarren xedapen gehigarria. Garraio iraunkorraren finantzaketa.

Bidesari eta tasetatik jasotako diru sarreraren ehuneko batek sistemaren iraunkortasunari eta ingurumen inpaktua txikiagoa izatea lortzeari laguntzen dioten garraio bideak eta azpiegiturak ordaindu beharko ditu; lortutako diru sarrerak honako helburu hauetara bideratuko direla ezarriko da: Mugikortasun iraunkorreko politika publikoak finantzatzera eta horien helburuak lortzera, hala nola garraio publikoaren ustaketaren defizitak finantzatzea eta modu iraunkorrenak –hala nola tren eta errepideko garraio publikoa– sustatzea.

El artículo 38 del Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, aprobado por el Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, dispone que: «1.- Todos los ciudadanos tiene el derecho a transitar por las carreteras y caminos de Gipuzkoa conforme a su destino y de acuerdo con las leyes, normas y señales de tráfico y circulación. 2.- El tránsito por las carreteras y caminos de Gipuzkoa podrá someterse al pago de peaje o derechos de uso».

En la presente Norma Foral se establecen los criterios a aplicar para la fijación de las cuantías a abonar por los vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 3,5 Tm por la utilización de infraestructuras viarias del Territorio Histórico de Gipuzkoa integradas en la Red Transeuropea de Carreteras o en aquellas otras que, de acuerdo a lo establecido en esta Norma Foral, así se determine.

De acuerdo a la definición antes citada, la Red Transeuropea de Carreteras en el Territorio Histórico de Gipuzkoa incluye la AP-1, la AP-8, la N-I, la A-15, y la N-121-A.

Para ello, se ha elaborado un texto normativo que, mediante artículo único, transpone las citadas Directivas comunitarias, y que se incorpora como Título VII al vigente Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, aprobado por Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio.

ARTÍCULO ÚNICO

Se aprueba la regulación de los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, el cual se incorpora como Título VII al vigente Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, aprobado por Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, y que se acompaña como Anexo a la presente Norma Foral.

Disposición adicional primera. Comunicación a la Comisión Europea.

La Diputación Foral remitirá a la Administración General del Estado toda la información requerida por la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, para la remisión a su vez de toda la información sobre la transposición por parte del Territorio Histórico de Gipuzkoa a la Comisión Europea.

Disposición adicional segunda. Financiación transporte sostenible.

Un porcentaje de los ingresos obtenidos de los peajes y tasas deberán sufragar los medios de transporte y las infraestructuras que contribuyen a la sostenibilidad del sistema y a la consecución de un menor impacto ambiental; estableciendo que los ingresos obtenidos deberán destinarse a financiar las políticas públicas de movilidad sostenible y la consecución de sus objetivos como puede ser la financiación de los déficits de explotación de los transportes públicos y la promoción de los modos más sostenibles como el ferrocarril y el transporte público por carretera.

Amaierako lehen xedapena. Europar Batasuneko zuzenbidea txertatzea.

Foru arau honen bitartez, Gipuzkoako Lurralde Historikoko zuzenbidean txertatzen da Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006ko maiatzaren 17ko 2006/38/EE Direktiba, Europako parlamentuaren eta Kontseiluaren 1999ko ekainaren 17ko 1999/62/EE Direktiba, ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoa, aldatzekoa.

Amaierako bigarren xedapena. Arau garapenerako gaikuntza.

Diputatuen Kontseiluari ematen zaio foru arau honetan ezarritakoa aplikatzeko beharrezko xedapenak emateko ahalmena.

Amaierako hirugarren xedapena. Indarrean sartzea.

Foru arau hau Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta biharamunean sartuko da indarrean.

ERANSKINA

VII. TITULUA

SALGAIK GARRAIATZEN DITUZTEN IBILGAILU ASTUNEI GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO BIDE AZPIEGITURAK ERABILTZEAGATIK APLIKATU BEHARREKO KARGAK ZEHAZTEKO IRIZPIDEEN ERREGULAZIOA

111. artikulua. Xedea.

1. Titulu honen helburua da salgaiak garraiatzen dituzten 3,5 t baino gehiagoko ibilgailu astunei Europa Barneko Errepide Sarearen Gipuzkoako Lurralde Historikoko azpiegiturak edo, foru arau honetan ezarritakoaren arabera, hala ezartzen diren beste batzuk, erabiltzeagatik aplikatu beharrezko kanonak edo bidesariak zehazteko irizpideak finkatzea.

2. Halaber, Europa barneko errepide sarean edo horren zati batean kanonak edo bidesariak sartzea alde batera utzita, Foru Arau mailako xedapenaren bidez, bidesariak edota tasak aplikatu ahal izango dituzte Europa barneko errepide sarekoak ez diren errepideetan -horien artean daude Europa barneko errepide saretik desbideratutako trafikoa har dezaketen edo sare horren zenbait zatirekin lehia zuzena duten errepide paraleloak-, edo kanonak edo bidesariak edota tasak aplikatu Europa barneko errepide sareko errepideetan, «ibilgailu astun» definizioan sartzen ez diren beste ibilgailu motordun batzuei, betiere errepide horiei bidesari edota tasak ezartzeak ez baditu nazioarteko trafikokoarekiko diskriminatzen edo eragileen arteko lehia distortsioak eragiten.

112. artikulua. Definizioak.

Titulu honen ondorioetarako, honako definizio hauek hartuko dira kontuan:

a) Europa Barneko Errepideen Sarea: Europa barneko errepideen sareko Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepideak Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1996ko uztailaren 23ko 1.692/96/EE Erabakiaren I. Eranskineko 2. atalean definitutakoak dira. Erabaki hori Europa barneko garraio sarea garatzeko Erkidegoko jarraibideei buruzko 884/2004/EE Erabakiak (L 167 AO, 2004ko apirilaren 30ekoa) aldatu zuen.

Disposición final primera. Incorporación del derecho de la Unión Europea.

Mediante esta Norma Foral se incorpora al derecho del Territorio Histórico de Gipuzkoa la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Disposición final segunda. Habilitación para el desarrollo reglamentario.

Se autoriza a la Diputación Foral para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en esta Norma Foral.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

La presente Norma Foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el BOLETIN OFICIAL de Gipuzkoa.

ANEXO

TÍTULO VII

REGULACIÓN DE LOS CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE GRAVÁMENES A APLICAR A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR LA UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA

Artículo 111. Objeto.

1. Es objeto del presente Título fijar los criterios para la determinación de los cánones o peajes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 3,5 Tm por la utilización de las infraestructuras de la Red Transeuropea de Carreteras del Territorio Histórico o en aquellas otras que, de acuerdo a lo establecido en esta Norma Foral, así se determine.

2. Asimismo, al margen de la introducción de cánones o peajes en la Red Transeuropea de carreteras, o en parte de ella, mediante disposición con rango de Norma Foral, se podrán aplicar cánones o peajes y/o tasas en las carreteras no incluidas en la red transeuropea, entre ellas en las carreteras paralelas a las que pueda desviarse el tráfico de la red transeuropea de carreteras y/o que estén directamente en competencia con determinadas partes de dicha red, o aplicar cánones o peajes y/o tasas en carreteras de la red transeuropea a otros tipos de vehículos de motor no cubiertos por la definición de «vehículo pesado», siempre que la imposición de peajes y/o tasas a dichas carreteras no sea discriminatoria con respecto al tráfico internacional ni dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores.

Artículo 112. Definiciones.

A efectos del presente título se entenderá por:

a) Red Transeuropea de Carreteras: La red transeuropea de carreteras en el Territorio Histórico de Gipuzkoa se corresponde con la definida en el anexo I, sección 2, de la Decisión n.º 1.692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, modificada por la Decisión n.º 884/2004/CE (DO L 167 de 30 de abril de 2004), sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

b) Eraikuntza kostuak: Eraikuntzaren kostuak, hala bada-gokio, azpiegitura berrien edo azpiegiturak hobetzearen finantzaketaren kostuak sartuta (egitura konponketa garrantzitsuak barne), edo azpiegituren edo edozein bidesari sistema berri ezarri aurreko 30 urteetan bukatutako azpiegiturak hobetzearenak (egitura konponketa garrantzitsuak barne). Azpiegituren edo azpiegiturak hobetzearen kostuek soinu kutsadura gutxitzera edo bide segurtasuna hobetzera zuzendutako berriazko gastuak barne har ditzakete, bai eta xede diren ingurumen elementuei dagozkienak ere, hala nola, lurzorua kutsaduraren aurka babestearenak.

c) Finantzaketa kostuak: Maileguen interesak eta akzio-dunek jarritako edozein baliabide propioen errentagarritasuna.

d) Egitura konponketa garrantzitsuak: Egitura konponketa, oro har, momentu horretan errepideko erabiltzaileei onurarik eragiten ez dietenak ezik, adibidez, konponketa lanak zoladura berritzearekin edo eraikuntzako beste obra batekin ordeztu direnean.

e) Kanona edo bidesaria: Zenbateko bat ordaintzea ibilgailu batekin distantzia bat egiteagatik; zenbateko hori egin-dako distantzian eta ibilgailu motan oinarritzen da.

f) Tasa: Zenbateko bat ordaintzea ibilgailu batek denbora tarte jakin batean atxikitako bide azpiegiturak erabiltzeko eskubidea izan dezan.

g) Batez besteko kanon edo bidesari haztatua: Epe jakin batean kanon edo bidesarietatik eskuratutako guztizko sarrerak kanona edo bidesaria duen sare jakin batean epe horretan ibiltzen diren ibilgailu-kilometroaren kopuruarekin zatituta; kanona edo bidesaria aplikatzen zaien ibilgailuen sarrerak nahiz ibilgailu-kilometroak kalkulatu dira.

h) Ibilgailu astuna ibilgailu motorduna edo ibilgailu talde artikulatua da, salgaiak errepidez garraiatzeko soilik erabiltzen dena eta 3,5 tona baino gehiagoko gehieneko karga baimendua duena.

i) Ibilgailu mota: Ibilgailua zein kategoriatan sartzen den ardatz kopuruaren, neurrien edo pisuaren arabera, edo errepidean eragiten duten kaltea kontuan hartuta ibilgailuak sailkatzeko beste elementu batzuen arabera, adibidez, I. eranskinean ageri den errepideei eragindako kalteen arabera sailkapena, betiere erabilitako sailkapen sistemaren oinarria Europar Batasuneko estatu kide guztietan erabilitako ibilgailuaren dokumentazioan ageri diren edo oso argiak diren ezaugarriak badira.

j) «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM» kategoriako ibilgailua: III. eranskinean ezarritako emisio mugen arabera definitutako ibilgailuak.

113. artikulua. Bidesariak kalkulatzera.

Bidesariaren zenbatekoa kostuak berreskuratzeko printzipioan oinarrituko da. Bereziki, batez besteko bidesari haztatuen zenbatekoa azpiegitura sarearen eraikuntzaren, ustiapenaren, mantenuaren eta garapenaren kostuen arabera izango da. Batez besteko bidesari haztatuen zenbatekoak merkatuaren baldintzetan oinarritutako kapitalaren etekinaren osagai bat edo irabazi marjina bat ere bildu ahal izango du.

b) Costes de construcción: Los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación de nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas), o de infraestructuras o mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas) que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera de los nuevos sistemas de peaje. Los costes de infraestructuras o mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos destinados a reducir la contaminación sonora o a mejorar la seguridad vial y los correspondientes a elementos medioambientales objetivos como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

c) Costes de financiación: Los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas.

d) Reparaciones estructurales significativas: Las reparaciones estructurales en general excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción.

e) Canon o peaje: El pago de un importe determinado por recorrer un vehículo pesado una distancia determinada, basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo.

f) Tasa: El pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras viarias afectas durante un período de tiempo determinado.

g) Canon o peaje medio ponderado: Los ingresos totales obtenidos en concepto de cánones o peajes durante un determinado período divididos por el número de vehículos pesados-kilómetros que circulen en una determinada red sometida a canon o peaje durante ese período, calculándose tanto los ingresos como los vehículos-kilómetros en relación con los vehículos a los que se aplique el canon o peaje.

h) Vehículo pesado es un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado en carga superior a 3,5 toneladas.

i) Tipo de vehículo: La categoría en la que se incluye un vehículo según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos según el daño que causan a las carreteras, como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo I, siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros de la Unión Europea, o bien sean claramente visibles.

j) Vehículo de la categoría «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»: Vehículos definidos de acuerdo con los límites de emisión establecidos en el anexo III.

Artículo 113. Cálculo de los peajes.

El importe de los peajes se basará únicamente en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, el importe de los peajes medios ponderados estará en relación con los costes de construcción y con los costes de explotación, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructura. El importe de los peajes medios ponderados podrá también incluir un componente de rendimiento del capital o un margen de beneficio basado en las condiciones de mercado.

Kostuak kalkulatzeko II. eranskinean ezarritako funtsezko printzipioetan oinarritutako metodo bat erabiliko da.

114. artikulua. Bidesariak aldatzeko elementuak.

1. Aurreko artikuluan xedatutakoaren kalterik gabe, bidesarien zenbatekoak aldatu ahal izango dira ingurumen kalteari aurka egiteko, trafiko pilaketei aurka egiteko, azpiegiturari eragindako kalteak mugatzeko, azpiegitura ahalik eta modurik egokienean erabiltzeko edo bide segurtasuna sustatzeko, betiere, aldaketa hori:

i. Lortu nahi den helburuaren araberakoa bada;

ii. Gardena bada eta ez badu diskriminatzen, bereziki garraiolariaren nazionalitateari, herrialdeari edo egoitzari edo ibilgailuaren matrikulazioari eta garraioaren jatorriari edo helmugari dagokionez;

iii. Ez badu xede bidesarien bitartez irabazi handiagoak lortzea.

Aurreko artikuluan ezarritakoaren araberakoak ez diren batez besteko bidesari haztatuak eragiten dituen aurreikusitako gabeko edozein iguera aldaketen egituraren egindako aldaketekin indargabetuko da eta aldaketa horiek sarrera gehigarriak gertatu diren kontabilitate ekitaldiaren ondorengo bi urteetan aplikatu beharko dira.

iv. Hurrengo atalean adierazitako gehieneko malgutasun atariak errespetatzen baditu.

2. Betiere 1. atalean ezarritako baldintzak betetzen badira, bidesarien tarifak aldatu ahal izango dira III. eranskinean ezarritako emisioen EURO motaren arabera, PM eta NOX maila barne, betiere bidesariak ez badu gainditzen emisio araurik zorrotzenak betetzen dituzten ibilgailu baliokideei kobratutako bidesaria %100 baino gehiagoan gainditzen, bai eta eguneko orduaren, egun motaren edo urtaroaren arabera ere, betiere bidesari bakar batek ere ez badu gainditzen %100 baino gehiagoan eguneko aldirik merkeenean edo egun mota edo urtarorik merkeenean kobratutako bidesaria, edo aldirik merkeenean zero tarifa kobratzen bada, eguneko momenturik garestiena edo egun mota edo urtaro garestienak ez badu dagokion ibilgailuari bestela aplikatuko litzaiokeen bidesaria %50ean gainditzen.

115. artikulua. Bidesariak eta tasak ezin dira aldi berean ordaindu.

Ibilgailu kategoria bakar bati ere ezingo zaio eskatu aldi berean bidesariak eta tasak ordaintzeko errepide zati bera erabiltzeagatik. Hala eta guztiz ere, tasak jasotzen diren sareetan, Foru Arau mailako xedapenaren bidez, bidesariak ere jar-tzea erabaki dezakete zubiak, tunelak eta mendateak erabiltzeagatik.

116. artikulua. Bidesarien deskontuak edo murrizketak ohiko erabiltzaileentzat.

1. Ohiko erabiltzaileentzako bidesarien deskontuak edo murrizketak ezartzen dituzten tarifa egiturek azpiegituraren eragileari benetako aurrezkoa eragin diezaioketenez administrazio kostuetan, deskontu edo murrizketa horiek aurreikusitako ahal izango dira, betiere ez badituzte barne merkatuan eskumen distortsioak eragiten eta tarifa egitura hori lineala eta proportzionatua bada, erabiltzaile guztientzat baldintza beretan badago erabilgarri eta beste erabiltzaile batzuei bidesari altuagoak eragiten ez dizkieten kostu gehigarriak sorrarazten ez badute. Halaber, 114.1 artikuluan eta Europako Ekonomia Erkidegoa Eratzeko Tratatuan—bereziki 12, 49, 86 eta 87. artikuluetan—ezarritakoa bete beharko da.

Para el cálculo de los costes se utilizará un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo II.

Artículo 114. Elementos de modulación de los peajes.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se podrán modular los importes de los peajes por motivos como la lucha contra el daño medioambiental, la lucha contra la congestión del tráfico, la limitación de los daños a la infraestructura, la utilización óptima de la infraestructura de que se trate o el fomento de la seguridad vial, siempre y cuando dicha modulación:

i. Esté en proporción con el objetivo que se trata de lograr;

ii. Sea transparente y no discriminatoria, en particular con respecto a la nacionalidad del transportista, al país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación de vehículo y al origen o destino del transporte;

iii. No tenga por objeto generar mayores ingresos en concepto de peajes.

Todo aumento no previsto de ingresos que dé lugar a peajes medios ponderados que no se ajusten a lo dispuesto en el artículo anterior, se contrarrestará mediante cambios en la estructura de la modulación que deberán aplicarse dentro de los dos años siguientes al final del ejercicio contable en que se hayan producido los ingresos adicionales;

iv. Respete los umbrales máximos de flexibilidad indicados en el apartado siguiente.

2. Siempre que se cumplan las condiciones del precedente apartado 1, podrán variarse las tarifas de peaje en función de la clase EURO de emisiones establecida en el anexo III, incluido el nivel de PM y NOX, siempre que ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado a los vehículos del mismo tipo que cumplan las normas de emisiones más estrictas; y/o la hora del día, el tipo de día o de estación del año, siempre y cuando ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado durante el período más barato del día o durante el tipo de día o estación más barato, o en caso de que se aplique una tarifa cero durante el período más barato, la penalización por el período más caro del día o el tipo de día o estación más caro no exceda en más del 50% del importe del peaje que, de no ser así, se aplicaría al vehículo de que se trate.

Artículo 115. No cabe pago simultáneo entre peajes y tasas.

No podrá exigirse a ninguna categoría de vehículos el pago simultáneo de peajes y tasas por la utilización del mismo tramo de carretera. No obstante, mediante disposición con rango de Norma Foral se podrán establecer también peajes en redes en que se perciban tasas por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña.

Artículo 116. Descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales.

1. Dado que las estructuras tarifarias que implican descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales pueden generar para el operador de la infraestructura ahorros reales en los costes administrativos, se podrán prever tales descuentos o reducciones con la condición de que no provoquen distorsiones de la competencia en el mercado interior y la estructura tarifaria resultante sea lineal y proporcionada, esté a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones y no conlleve costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados. Asimismo, se deberá cumplir con lo establecido en el artículo 114.1 y en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, en particular en sus artículos 12, 49, 86 y 87.

2. Aipatutako deskontu edo murrizketek ezingo dute kategoria berekoak diren eta deskontuaz edo murrizketaz baliatu ezin diren ibilgailuek ordaindutako bidesariaren %13 baino gehiago izan.

3. Bidesariak garraiolariaren nazionalitatearen edo egoitzaren, ibilgailuaren matrikularen edo garraioaren jatorriaren edo helmugaren araberako zuzeneko edo zeharkako diskriminaziorik gabe aplikatuko dira.

117. artikulua. Bidesariak ordaintzea.

1. Bidesariak trafikoaren joan-etorria ahalik eta gutxien oztopatzeko moduan aplikatu eta jasoko dira, eta ordainketa ere irizpide berarekin kontrolatuko da. Bidesariak ordaintzeko estazioek bide segurtasunaren maila egokiak mantentzeko instalazio egokiak izango dituzte.

2. Bidesariak jasotzeko sistemak ez ditu bidegabeko desabantaila egoeran jarriko errepide sarearen ezohiko erabiltzeak, arlo ekonomikoan nahiz beste edozein arlotan. Bereziki, bidesariak ibilgailuetan instalatutako gailuak erabiltzea beharrezkoa duen sistemaren bitartez soilik jasotzea erabakitzen bada, gailuak bidezko baldintza administratibo eta ekonomikoetan emango dira.

3. Kontrol batean, gidari batek ezin baditu emisioei eta ibilgailu motari buruzko informazioa zehazteko ibilgailuaren beharrezko dokumentuak aurkeztu, dagokion kategoriako ibilgailuentzako aurreikusitako bidesaririk garestienaren tarifa aplikatuko zaio.

I. ERANSKINA

Ibilgailuen sailkapena, zoladuran eragiten duten kaltearen arabera.

Ibilgailuak 0, I, II eta III motakoak dira zoladuran eragiten duten kaltearen arabera, txikienetik handienara (III mota da bide azpiegiturei kalte handiena eragiten diena). Kalteak esponentzialki handitzen dira ardatzeko karga handitzen den heinean. Jarraian, ibilgailu astun bakoitza zein motakoa den definitzen da.

2. Los mencionados descuentos o reducciones no deberán en ningún caso superar el 13% del peaje pagado por vehículos equivalentes que no puedan acogerse al descuento o reducción de que se trate.

3. Los peajes se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del transportista o del país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo o del origen o destino del transporte.

Artículo 117. Pago de peajes.

1. Los peajes se aplicarán, recaudarán y se controlará su pago de forma que se obstaculice lo menos posible la fluidez del tráfico. Las estaciones para el pago de peajes tendrán las instalaciones adecuadas a fin de mantener unos niveles de seguridad vial adecuados.

2. El sistema de recaudación de los peajes no deberá poner en una situación de desventaja injustificada, económica o de otro tipo, a los usuarios no habituales de la red de carreteras. En particular, si en su caso se acordase la obligatoriedad de recaudar los peajes exclusivamente mediante un sistema para el que sea preciso el uso de dispositivos instalados a bordo de los vehículos, se facilitarán los dispositivos de a bordo correspondientes en condiciones administrativas y económicas razonables.

3. Si, durante un control, un conductor no puede facilitar los documentos del vehículo necesarios para determinar la información relativa a las emisiones ni el tipo de vehículo, se aplicarán las tarifas de peaje más elevadas previstas para los vehículos de la categoría correspondiente.

ANEXO I

Clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento.

Los vehículos se clasifican en los tipos 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de las carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje. A continuación se define la categoría a la que pertenece cada tipo de vehículo pesado.

<i>Ibilgailu motordunak / Vehículos a motor</i>				<i>Kalte mota / Clase de daños</i>
7,5 tona baino gutxiagoko baimendutako gehieneko pisua duten ibilgailu motordunak eta ibilgailu taldeak / Vehículos a motor y conjunto de vehículos de un peso máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas				0
Esekidura pneumatikoa edo baliokidetzat jotako esekidura duten ardatz eragileak ¹ / Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente ¹		Ardatz eragileen bestelako esekidura sistemak / Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		
Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko guztizko pisua (tonatan) / Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko guztizko pisua (tonatan) / Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
<i>Handiagoa edo berdina / Igual o superior a</i>	<i>Txikiagoa baino / Inferior a</i>	<i>Handiagoa edo berdina / Igual o superior a</i>	<i>Txikiagoa baino / Inferior a</i>	
Bi ardatz / Dos ejes:				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	

<i>Ibilgailu motordunak / Vehículos a motor</i>				<i>Kalte mota / Clase de daños</i>
7,5 tona baino gutxiagoko baimendutako gehieneko pisua duten ibilgailu motordunak eta ibilgailu taldeak / Vehículos a motor y conjunto de vehículos de un peso máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas				I
Esekidura pneumatikoa edo baliokidetzat jotako esekidura duten ardatz eragileak ¹ / Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente ¹		Ardatz eragileen bestelako esekidura sistemak / Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		
Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko guztizko pisua (tonatan) / Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko guztizko pisua (tonatan) / Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
<i>Handiagoa edo berdina / Igual o superior a</i>	<i>Txikiagoa baino / Inferior a</i>	<i>Handiagoa edo berdina / Igual o superior a</i>	<i>Txikiagoa baino / Inferior a</i>	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Hiru ardatz / Tres ejes:				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	II
Lau ardatz / Cuatro ejes:				
23	25	23	25	
25	27	25	27	I
27	29			
		27	29	
		29	31	II
		31	32	
29	31			
31	32			

Ibilgailu taldeak (ibilgailu artikulatuak eta errepede trenak) /
 Conjunto de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)

Esekidura pneumatikoa edo baliokidetzat jotako esekidura duten ardatz eragileak / Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Ardatz eragileen bestelako esekidura sistemak / Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Kalte mota / Clase de daños
Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko guztizko pisua (tonatan) / Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko guztizko pisua (tonatan) / Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Handiagoa edo berdina / Igual o superior a	Txikiagoa baino / Inferior a	Handiagoa edo berdina / Igual o superior a	Txikiagoa baino / Inferior a	
2 + 1 ardatz / 2 + 1 ejes:				
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 ardatz / 2 + 2 ejes:				
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	
36	38			
2 + 3 ardatz / 2 + 3 ejes:				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	
3 + 2 ardatz / 3 + 2 ejes:				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	
		40	44	
40	44			III
3 + 3 ardatz / 3 + 3 ejes:				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	
40	44	40	44	II

¹Kontseiluaren 1996ko uztailaren 25eko 96/53/EE Direktibaren, Erkidegoan zirkulatzeko duten errepideko zenbait ibilgailuentzat trafiko nazionalerako eta internazionalerako baimendutako gehieneko neurriak eta nazioarteko trafikora baimendutako gehieneko pisuak ezartzen dituenaren, II. eranskineko definizioen arabera baliokidetzat jotako esekidura (L 235 AO, 1996ko irailaren 17koa, 59. or.). Direktiba hori Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002/7/EE Direktibak aldatu zuen (L 67 AO, 2002ko martxoaren 9koa, 47. or.).

II. ERANSKINA

Kostuak egotzi eta bidesariak kalkulatzeko funtsezko printzipioak.

Eranskin honetan definitzen dira batez besteko bidesari haztatuak kalkulatzeko funtsezko printzipioak, 113. artikuluan ezarritakoaren arabera izan daitezkeen.

1. Sarearen eta ibilgailuen definizioa.

Europa Barneko Errepide Sare guztiari bidesari erregimen bakarra aplikatzen ez zaionean, doitasunez zehaztu beharko da bideari erregimen baten mende egongo diren zatiak, bai eta bidesari tarifa desberdinak aplikatzeko ibilgailuak sailkatzeko erabiltzen den sistema ere.

Kostuak berreskuratzeko sistema desberdinak ezartzea erabakitzen bada sarearen puntu desberdinetan, bereizita kalkulatuko dira sarean argi definitutako zati bakoitzari dagozkien kostuak.

2. Azpiegitura kostuak.

2.1. Inbertsio kostuak.

1. Inbertsio kostuek eraikuntza kostuak (finantzaketa kostuak barne hartuta) eta azpiegiturak garatzeko kostuak bilduko dituzte, hala badagokio, kapitalaren inbertsioaren etekinaren edo etekinen marjinen osagai batekin handituta. Orubeak erosi, plangintza eta diseinua egin, eraikuntzako proiektuak gainbegiratu eta proiektuak kudeatu eta indusketa arkeologikoek eta lurzoruaren azterlanak egiteak eragindako kostuak ere sartuko dira, bai eta egoki diren beste gastu osagarri batzuk ere. Eraikuntza kostuen berreskuratzea azpiegituraren balio bizitzaren edo emakidako edo bestelako kontratu baten bitartezko finantzaketaren ondorioz egokitzat jotzen den beste amortizazioaldi baten (20 urte baino gutxiago ez) araberakoa izango da.

2. Inbertsio kostuak kalkulatzeko kalterik gabe, kostuen berreskuratzea uniformeki banatu ahal izango da amortizazioaldian edo haztatuta aldi horren lehen urteetan, tartekoetan edo azkenetan, betiere haztapan hori gardena bada, edo bidesarien amortizazioaldian zeharreko indexazioa ere ezarri ahal izango da. Kostu historiko guztiak ordaindutako zenbatekoetan oinarrituko dira. Oraindik ordaintzeke dauden zenbatekoak bidezko aurreikuspenetan oinarrituko dira. Suposatu ahal izango da inbertsioak jespapen bitartez finantzatu zirela. Kostu historikoei aplikatu beharreko interes tipoa dagokion aldian jespapenei aplikatutakoa izango da.

3. Kostuak ibilgailu astunei objektiboki eta garden aplikatuko zaizkie, sareak jasan beharko duen ibilgailu astunen trafikoaren proportzioa eta horri lotutako kostuak kontuan izanda. Horretarako, ibilgailu astuneko egindako kilometroak objektiboki justifikatutako «baliokidetasun faktoreen» bitartez doitu ahal izango dira. Baliokidetasun faktoreak aplikatzeko errepidea hainbat alditan edo balio bizitza luzearen ikuspegia baliatuta eraiki den kontuan izan ahal da.

¹Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo II de Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235, de 17-9-1996, pg. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 67 de 9-3-2002, pg. 47).

ANEXO II

Principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes.

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados con el fin de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 113.

1. Definición de la red y de los vehículos incluidos.

Cuando no se aplique un régimen de peaje único a toda la red transeuropea de carreteras se deberá especificar con precisión la parte o partes de la red que vayan a estar sujetas a un régimen de peaje, así como el sistema que utilice para clasificar los vehículos a efectos de aplicarles diferentes tarifas de peaje.

En caso de que se decida adoptar sistemas diferentes de recuperación de costes según las distintas partes de su red, se calcularán por separado los costes correspondientes a cada una de las partes claramente definidas de la red.

2. Costes de infraestructura.

2.1. Costes de inversión.

1. Los costes de inversión incluirán los costes de construcción (con inclusión de los costes de financiación) y los costes de desarrollo de las infraestructuras, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. También se incluirán los costes de adquisición de solares, planificación, diseño, supervisión de los contratos de construcción y gestión de proyectos, los correspondientes a excavaciones arqueológicas y estudios del suelo, así como otros gastos accesorios pertinentes. La recuperación de los costes de construcción estará en función, bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro período de amortización (no inferior a 20 años) que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante un contrato de concesión o de otro tipo.

2. Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá distribuirse uniformemente a lo largo del período de amortización o de forma ponderada durante los primeros años, los años intermedios o los últimos años de dicho período, siempre que esa ponderación se haga de manera transparente, o bien establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización. Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables. Podrá suponerse que las inversiones se financiaron mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos durante el período correspondiente.

3. Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados. La aplicación de factores de equivalencia podrá tener en cuenta la construcción de carreteras desarrollada en diversas fases o utilizando un enfoque de ciclo de vida largo.

4. Kapitalaren ustezko etekinerako edo irabazi marjinarako aurreikusitako zenbatekoa bidezkoa izango da, merkatuaren baldintzen arabera, eta aldatu ahal izango da, kontratatutako hirugarren bati emandako zerbitzuen kalitateari buruzko betekizunen inguruko pizgarriak emateko. Kapitalaren etekina inbertsioaren itzulketako barne tasa edo kapitalaren batez besteko kostu haztatua bezalako adierazle ekonomikoak erabilita ebatu ahal izango da.

2.2. Urteko mantenu kostuak eta egitura konponketen kostuak:

Sarearen urteko mantenu kostuak nahiz zoladura konpondu, sendotu eta berritzearen ondoriozko aldizkako kostuak bilduko ditu, sarearen funtzionaltasun operatiboaren maila mantentzen dela bermatzeko. Kostuak ibilgailu astunen eta gainerako ibilgailuen artean banatuko dira, ibilgailuen eta egindako kilometroen benetako eta aurreikusitako portzentajeen arabera, eta objektiboki justifikatutako baliokidetasun faktoreen bitartez doitu ahal izango dira.

3. Ustiapenaren, kudeaketaren eta bidesariaren gastuak.

Banaketa orekatua eta gardena egingo da bidesariaren mende dauden ibilgailu mota guztien artean, eta aurreko ataletan biltzen ez diren azpiegitura eta bidesari sistema abian jarri, ustiatu eta kudeatzearen inguruko kostu guztiak bilduko ditu. Honako hauek bilduko ditu bereziki:

1. bidesariak ordaintzeko kabinak eta bestelako ordaintza sistemak eraiki, instalatu eta mantentzearen kostuak,

2. bidesariak kobratzeko sistemak ustiatu, administratu eta aplikatzearen ondoriozko eguneroko kostuak,

3. emakidako edo zeharkako kudeaketako balizko kontratuen tasak eta karga administratiboak,

4. azpiegitura ustiatzearen inguruko kudeaketako, administrazioko eta zerbitzuetako kostuak. Kostu horiek kapitalaren etekinaren edo irabazi marjinaren osagai bat bil dezakete, transferitutako arriskuaren mailarekin bat datorrena.

4. Salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailuen trafiko portzentajea, baliokidetasun faktoreak eta zuzentzeko baliabideak.

Bidesariak ibilgailu astunen ibilgailuen eta egindako kilometroen benetako eta aurreikusitako portzentajeak oinarri hartuta kalkulatu dira, nahi izanez gero, baliokidetasun faktoreen bitartez doitu, salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailuek erabiltzeko azpiegiturak eraiki eta konpontzearen kostu handi-koak kontuan izateko.

Hurrengo koadroan objektiboki justifika daitezkeen eta publikoak diren beste irizpide batzuekin ordezkari daitezkeen baliokidetasun faktore adierazgarriak ageri dira.

4. La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital o de margen de beneficios deberá ser razonable en función de las condiciones del mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder a una tercera parte contratada incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

2.2. Costes anuales de mantenimiento y costes de las reparaciones estructurales.

Estos costes, incluirán tanto los 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. Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados.

3. Costes de explotación, gestión y peaje.

Estos costes, distribuidos de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje, incluirán todos los costes en que se incurra no cubiertos por los apartados precedentes y se refieran a la puesta en marcha, explotación y gestión de la infraestructura y del sistema de peaje. Incluirá, en particular:

1. los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago,

2. los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes,

3. las tasas y cargas administrativas relativas a eventuales contratos de concesión o gestión indirecta,

4. los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura. Estos costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital o de margen de beneficios acorde con el grado de riesgo transferido.

4. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos de transporte de mercancías, factores de equivalencia y mecanismo de corrección.

El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados, ajustados, si así se desea, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y reparación de las infraestructuras para uso de los vehículos de transporte de mercancías.

En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos que podrán ser sustituidos por otros criterios objetivamente justificables y públicos.

Ibilgailu mota / Clase de vehículo	Baliokidetasun faktoreak / Factores de equivalencia		
	Egitura konponketak/ Reparaciones estructurales	Inbertsioak / Inversiones	Urteko mantenua / Mantenimiento anual
3,5 t eta 7,5 t artekoak, 0 mota / Comprendidos entre 3,5 t y 7,5 t, clase 0	1	1	1
> 7,5 t, I mota / > 7,5 t, clase I	1,96	1	1
> 7,5 t, II mota / > 7,5 t, clase II	3,47	1	1
> 7,5 t, III mota / > 7,5 t, clase III	5,72	1	1

¹Ibilgailu mota nola zehaztu jakiteko, ikus II. eranskina.

²Ardatzeko, hurrenez hurren, 5,5; 6,5; 7,5 eta 8,5 tonako karga duten ibilgailuen motak.

III. ERANSKINA

Ibilgailuen sailkapena, emisio mugen arabera

1. «EURO 0» ibilgailua. / 1. Vehículo «EURO 0».

<i>Karbono monoxido masa (CO) g/kWh / Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh</i>	<i>Hidrokarburoen masa (HC) g/kWh / Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh</i>	<i>Nitrogeno oxido masa (NOx) g/kWh / Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh</i>
12,3	2,6	15,8

2. «EURO I»/«EURO II» ibilgailuak. / 2. Vehículos «EURO I»/«EURO II».

	<i>Karbono monóxido masa (CO) g/Wh / Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh</i>	<i>Hidrokarburoen masa (HC) g/kWh / Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh</i>	<i>Nitrogeno oxido masa (NOx) g/kWh / Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh</i>	<i>Partikula masa (MP) g/kWh / Masa de partículas (MP) g/kWh</i>
EURO I ibilgailua / Vehículo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 ¹
Vehículo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

1. 85 kW edo gutxiagoko potentziako motorren kasuan, 1,7 koefizientea aplikatuko zaio partikula igorpenaren muga balioari

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

Karbono monoxidoaren, guztizko hidrokarburoen, nitrogeno oxidoen eta partikulen berariazko masak, ESC entseguaren bitartez zehaztutakoak, eta keen opakotasunak, ERL entseguaren bitartez zehaztutakoak, ez dituzte honako balio hauek gainditu behar¹:

¹Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo I.

²Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5; 6,5; 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

ANEXO III

Clasificación de vehículos según límites de emisión

1. En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85 kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

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

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes¹.

	<i>Karbono monoxido masa (CO) g/kWh / Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh</i>	<i>Hidrokarburoen masa (HC) g/kWh / Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh</i>	<i>Nitrogeno oxido masa (NOx) g/kWh / Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh</i>	<i>Partikula masa (MP) g/kWh / Masa de partículas (MP) g/kWh</i>	<i>Keak m⁻¹ Humos m⁻¹</i>
EURO III ibilgailua / Vehículo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 ²	0,8
EURO IV ibilgailua / Vehículo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V ibilgailua / Vehículo EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
VEM ibilgailua / Vehículo VEM	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

¹Entsegu ziklo bat hainbat entsegu punturen sekuentziak osatzen du eta puntu horietako bakoitza motorrak egonean (ESC entsegu) edo behin-behineko funtzionamendu baldintzetan (ETC eta ELR entseguak) errespetatu behar dituen abiadura batek eta pare batek definitzen dute.

²0,7 dm³ baino gutxiagoko zilindrada duten eta 3.000 min-1 baino jatorri normal handiagoa duten motorretarako 0,13.

¹Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

²0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm³ y cuyo origen normal sea superior a 3.000 min⁻¹.