

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

7626 *Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras.*

En los últimos años, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea han aprobado varias directivas encaminadas a eliminar las distorsiones en la competencia entre las empresas de transporte de los Estados miembros, con lo que se ha conseguido un cierto grado de armonización y se van cubriendo etapas hacia el objetivo final de eliminación total de dichas distorsiones.

Para conseguirlo se requiere que de forma simultánea se realice la armonización de los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de las infraestructuras a los transportistas.

Con ese fin, la Unión Europea ha elaborado 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.

La transposición al ordenamiento jurídico español de la citada norma europea exige modificar las condiciones de explotación de las autopistas de peaje de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras, lo que se regula jurídicamente mediante el presente real decreto.

El objeto principal de la Directiva 2006/38/CE es modificar los aspectos regulados en la Directiva 1999/62/CE sobre los peajes y las tasas por utilización de infraestructuras. El presente real decreto solo contempla los peajes.

De las distintas posibilidades previstas en la Directiva, en este real decreto se ha optado por mantener la situación actual, en la que sólo las autopistas explotadas en régimen de concesión están sujetas al pago de peajes, y no introducir peajes en toda la Red Transeuropea de Carreteras incluida en la Red de Carreteras del Estado.

Por otra parte, en este real decreto se ha optado por aplicar peajes a vehículos pesados cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, así como por introducir reducciones de tarifas de peaje y por mantener las actuales exenciones en el pago. Por lo demás, se permite la modulación de peajes por motivos como la lucha contra el daño medioambiental, la congestión del tráfico, la limitación de daños a la infraestructura, la utilización óptima de la misma o la mejora de la seguridad vial. Finalmente, en casos excepcionales, el real decreto permite añadir recargos a los peajes relacionados con las infraestructuras de las regiones montañosas.

En consecuencia, se regulan las tarifas a aplicar a los vehículos pesados especificados en el real decreto para los peajes de las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras, así como sus condiciones de aplicación. Este real decreto contiene 3 anexos que regulan los principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes, la clasificación de vehículos según los límites de emisión de contaminantes y la clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento.

Es de señalar que, durante su tramitación, el real decreto fue sometido a la audiencia de la asociación que representa a las sociedades afectadas por el contenido del mismo, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transportes por Carretera. Asimismo, se solicitó informe a las Secretarías Generales Técnicas de los

Ministerios de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; de Economía y Hacienda; de Industria, Turismo y Comercio y del Interior.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1.24.ª de la Constitución.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de abril de 2009.

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

1. El presente real decreto tiene por objeto establecer los criterios que han de utilizarse para la determinación de los peajes que se deben aplicar a los vehículos pesados, tal y como se definen en el artículo siguiente, en los recorridos que realicen por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras.

2. No podrá exigirse a ninguna categoría de vehículos pesados el pago simultáneo de peajes y tasas por la utilización del mismo tramo de carretera.

3. En aquellas autopistas en régimen de concesión cuyo contrato administrativo haya sido adjudicado con anterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto o se hubiese iniciado el expediente de contratación, entendiéndose por iniciado el expediente cuando se hubiera publicado la correspondiente convocatoria del procedimiento de adjudicación del contrato, este real decreto solo será de aplicación cuando se prorrogue el contrato o se produzca una modificación sustancial del mismo.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos del presente real decreto se entenderá por:

a) Red Transeuropea de Carreteras: la red de carreteras definida en el anexo I, sección 2, de la Decisión n.º 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes e ilustrada mediante mapas. Los mapas se refieren a las secciones correspondientes mencionadas en la parte dispositiva o en el anexo II de dicha Decisión.

b) Autopista en régimen de concesión: aquella autopista regulada por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión.

c) Costes de construcción: Los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de:

1.º Nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas.

2.º Infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas, que se hayan terminado no más de 30 años antes del 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento el 10 de junio de 2008; o que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos sistemas de peaje instaurados después del 10 de junio de 2008. También podrán considerarse costes de construcción los costes relativos a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas si, la Administración ha establecido un sistema de peaje que estipula la recuperación de dichos costes mediante un

contrato con un concesionario de sistemas de peaje, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entren en vigor antes del 10 de junio de 2008, o el Estado puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que ésta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.

En cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se instauren los nuevos sistemas de peaje, si esta última es posterior.

Los costes de infraestructuras o de mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos de infraestructuras destinadas a reducir la contaminación sonora o a mejorar la seguridad vial y los pagos efectivos realizados por el operador de la infraestructura correspondiente a elementos medioambientales objetivos como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

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

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

f) Peaje: el pago de un importe determinado por recorrer un vehículo pesado, de los definidos en la letra h del presente artículo, una distancia determinada en las infraestructuras a las que se refiere el artículo 3. Dicho importe estará basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo.

g) Peaje medio ponderado: es el resultado de dividir los ingresos totales obtenidos en concepto de peajes durante un determinado período por el número de vehículos-kilómetros que hayan circulado en una determinada red sometida a peaje durante dicho período, calculándose tanto los ingresos como los vehículos-kilómetros para los vehículos pesados a los que se aplique el peaje.

h) Vehículo pesado: a efectos de este real decreto se considera como tal, un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas.

i) Vehículo de la categoría «EURO O», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»: son los tipos de vehículos definidos de acuerdo con los límites de emisión establecidos en el anexo II.

j) Tipo de vehículo: es 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 en relación con el daño que causan a las carreteras (como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo III), 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, o bien sean claramente visibles.

k) Contrato de concesión: aquellos contratos de concesión de obras públicas cuyo objeto es el establecido en el artículo 7 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.

l) Peaje de concesión: es un peaje cobrado por un concesionario en virtud de un contrato de concesión.

m) Tarifa: precio unitario del servicio prestado por el concesionario.

n) Modificación sustancial del contrato: aquella modificación que represente un aumento superior al 20 por ciento sobre el volumen de inversión total previsto para la construcción de la autopista.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto es de aplicación al cálculo del importe de los peajes que deberán abonar los vehículos pesados en sus recorridos por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado que pertenezcan a la Red Transeuropea de Carreteras.

CAPÍTULO II**Cálculo de peajes****Artículo 4. *Importe 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 de que se trate. 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.

Artículo 5. *Método de cálculo.*

1. Los peajes se determinarán con arreglo a lo expuesto en el artículo 4 y en el presente artículo.

2. A la hora de determinar el nivel de los peajes medios ponderados que deberán cobrarse en la parte de la red de carreteras del Estado de que se trate, se tendrán en cuenta los diferentes costes establecidos en el artículo 4. Los costes que se tengan en cuenta se referirán a la parte de la red por la cual se recauden los peajes y a los vehículos pesados que estén sujetos al peaje. Excepcionalmente, y justificándolo en el expediente de contratación la Administración podrá decidir no recuperar esos costes mediante ingresos procedentes de peajes o recuperar únicamente un porcentaje de los mismos.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el punto tres del artículo primero, en las nuevas concesiones posteriores a la entrada en vigor del presente real decreto, el importe máximo de los peajes a los que se refiere el mismo será equivalente o inferior al importe que se obtenga utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo I. La evaluación de dicha equivalencia se realizará considerando un periodo de referencia de un año de duración.

4. Los regímenes de peaje que se basen en previsiones de los volúmenes de tráfico deberán contar con un mecanismo de corrección mediante el cual se ajustarán periódicamente los peajes, con el fin de adaptar cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a errores de previsión. Los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares establecerán dichos mecanismos de acuerdo con lo establecido en este real decreto y en el resto de normativa vigente.

CAPÍTULO III**Condiciones de aplicación****Artículo 6. *Aplicación equitativa.***

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 7. *Descuentos, reducciones y exenciones.*

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 descuentos o reducciones en las tarifas de peajes, siempre que se cumpla con las condiciones siguientes:

- a) Que cumplan lo establecido en el artículo 8.1.
- b) Se cumpla lo dispuesto en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, en particular en sus artículos 12, 49, 86 y 87.
- c) No provoquen distorsiones de la competencia en el mercado interior.
- d) 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.

Los 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.

2. No se concederán exenciones en el pago del peaje salvo en los casos enumerados en la cláusula 44 del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero.

Artículo 8. *Modulación de peajes.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 en lo que se refiere a los peajes medios ponderados, el Ministerio de Fomento, previa justificación en el expediente de contratación, podrá 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 la mejora de la seguridad vial y siempre y cuando dicha modulación:

- a) Esté en proporción con el objetivo que se trata de lograr.
- b) 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 del vehículo y al origen o destino del transporte.
- c) No tenga por objeto generar mayores ingresos en concepto de peajes, por lo que todo aumento no previsto de ingresos, que dé lugar a peajes medios ponderados que no se ajusten a lo dispuesto en el artículo 4, 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.
- d) Respete los umbrales máximos de flexibilidad indicados en el apartado 2.

2. Siempre que se cumplan las condiciones del apartado 1, podrán variarse las tarifas de peaje en función de:

- a) La clase EURO de emisiones establecida en el anexo II, 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
- b) La hora del día, el tipo de día o de estación, siempre y cuando:

1.º 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

2.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.

3. Siempre que se cumplan las condiciones del apartado 1, las tarifas de peaje podrán, en casos excepcionales para proyectos específicos de alto interés europeo y que

esté debidamente justificado en el expediente de contratación, estar sometidas a otras formas de modulación a fin de garantizar la viabilidad comercial de tales proyectos, cuando estén expuestos a la competencia directa con otros modos de transporte para vehículos. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal y proporcionada, hacerse pública y estar a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones, y no deberá acarrear costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados.

4. Cuando en algún tramo de autopista en régimen de concesión de las incluidas en el ámbito del presente real decreto las tarifas de aplicación a los vehículos afectados por el mismo se encuentren moduladas en función de la emisión de contaminantes o en función de la hora del día, el tipo de día o de estación, sus importes deberán adaptarse a lo establecido en el apartado 2 cuando se renueve el correspondiente contrato o éste sufra una modificación sustancial.

Artículo 9. *Recargos a los peajes.*

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 4, en casos excepcionales podrá añadirse un recargo a los peajes de determinados tramos de autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado perteneciente a la Red Transeuropea de Carreteras situados en regiones montañosas si en los mismos hay graves problemas de congestión que afecten a la libre circulación de los vehículos, o si la utilización de los mismos por los vehículos da lugar a daños medioambientales significativos. Podrá establecerse el recargo una vez que se haya recibido la aceptación por parte de la Comisión o que se hagan efectivas las modificaciones establecidas por la misma. Cualquier recargo que se establezca conforme a lo dispuesto en el presente artículo deberá respetar las siguientes condiciones:

a) Los ingresos generados por el mismo se invertirán en proyectos prioritarios de interés europeo especificados en el anexo III de la Decisión n.º 884/2004/CE, que contribuyan directamente a paliar la congestión o el daño medioambiental de que se trate y que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo.

b) El recargo, que podrá aplicarse a peajes que varíen de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8, no será superior al 15 % del peaje medio ponderado calculado de acuerdo con el artículo 4. Excepcionalmente dicho recargo puede llegar al 25% si los ingresos generados se invierten en tramos transfronterizos de proyectos prioritarios de interés europeo que comporten infraestructuras de regiones montañosas.

c) La aplicación del recargo no dará lugar a una discriminación injusta del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera.

d) Con anterioridad a la aplicación del recargo, el Ministerio de Fomento presentará a la Comisión los planes financieros para la infraestructura a la que se aplica el mismo y un análisis de costes y beneficios para el nuevo proyecto de infraestructuras.

e) El período al cual se aplique el recargo estará previamente definido y delimitado. La previsión de ingresos durante dicho período como consecuencia de la aplicación del recargo debe ajustarse al contenido de los planes financieros y al análisis de costes y beneficios presentados a la Comisión Europea.

La aplicación de esta disposición a nuevos proyectos transfronterizos estará supeditada al acuerdo de los Estados miembros afectados.

Artículo 10. *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.

Artículo 11. *Documentación tipo de vehículo.*

Si durante un control un conductor no puede facilitar los documentos del vehículo necesarios para determinar la información a que se refiere el artículo 8.2 a) ni el tipo de vehículo, se podrán aplicar las tarifas de peaje más elevadas previstas para los vehículos de la categoría correspondiente.

Artículo 12. *Supervisión del Sistema de Peajes.*

Sin perjuicio de las comunicaciones a la Comisión establecidas en la disposición adicional, el Ministerio de Fomento supervisará el sistema de peajes en las carreteras afectadas por la Directiva 2006/38/CE para asegurarse de que funciona de forma transparente y no discriminatoria e informará a la Comisión Europea sobre el mismo.

Disposición adicional primera. *Comunicaciones a la Comisión Europea.*

El Ministerio de Fomento remitirá a la Comisión Europea 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.

La información correspondiente a las carreteras que, formando parte de la Red Transeuropea, no sean de titularidad estatal habrá de ser facilitada por sus Administraciones titulares a la Administración General del Estado, con objeto de que ésta cumpla las obligaciones de información a la Comisión Europea impuestas al Reino de España por la Directiva indicada en el párrafo anterior.

Disposición adicional segunda. *Aplicación de la cláusula 43 del Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.*

La posibilidad de bonificación de peajes prevista en la cláusula 43 del Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, se ajustará, por lo que respecta a las autopistas estatales de peaje que formen parte de la Red Transeuropea de Carreteras a las determinaciones del presente real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.24.^a de la Constitución que atribuye al Estado la competencia sobre las obras públicas de interés general.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español 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 tercera. *Habilitación para el desarrollo reglamentario.*

Se faculta al Ministro de Fomento para que dicte las disposiciones necesarias para la aplicación de lo establecido en este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 24 de abril de 2009.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANEXO I

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 cumplir lo dispuesto en el artículo 4.

No obstante la obligación de que los peajes guarden relación con los costes, la Administración podrá decidir, de conformidad con el artículo 5.2, no recuperar la totalidad de los costes mediante los ingresos en concepto de peaje, o, de conformidad con el artículo 8, no ajustar al promedio el importe de determinados peajes. La aplicación de estos principios deberá concordar plenamente con la normativa vigente, en particular con el requisito de que los contratos de concesión se adjudiquen de conformidad con la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.

Cuando la Administración entable negociaciones con una o más terceras partes con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción o explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación nacional o de un acuerdo celebrado por la Administración según lo establecido en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, el cumplimiento de estos principios se evaluará en función del resultado de dichas negociaciones.

1. Coste de infraestructura.

1.1 Costes de inversión.

Los costes de inversión incluirán los costes de construcción, incluidos 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 expropiación para la adquisición de los terrenos necesarios, planificación, diseño, supervisión de los contratos de construcción y gestión de proyectos y 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. La duración del período de amortización podrá ser un factor clave en las negociaciones para la adjudicación de contratos de concesión, sobre todo si la Administración desea fijar, dentro del contrato, un nivel máximo para el peaje medio ponderado aplicable.

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.

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 financiaran 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.

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, como los que se recogen en el punto 3.

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.

1.2 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 como los que se recogen en el punto 3.

2. Costes de explotación, gestión y peaje.

Este tipo de costes incluirá todos los costes en que incurra el concesionario de la infraestructura que no estén cubiertos por el apartado 1 y se refieran a la puesta en marcha, a la explotación y gestión de la infraestructura y al sistema de peaje. En particular, incluirá:

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

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

Las tasas y cargas administrativas relativas a los contratos de concesión.

Los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

Los costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital o de margen de beneficios que debe estar acorde con el grado de riesgo transferido.

Dichos costes se distribuirán de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje.

3. 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 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. Los factores de equivalencia se basarán en criterios objetivamente justificables y se harán públicos.

En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos.

Clase de Vehículo ⁽¹⁾	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales ⁽²⁾	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 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 la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo III.

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

Para no afectar al equilibrio económico-financiero de la concesión de acuerdo con la normativa vigente, los regímenes de peaje que se basen en previsiones de los volúmenes de tráfico deberán contar con un mecanismo de corrección mediante el cual se ajustarán periódicamente los peajes con el fin de adaptar cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a errores de previsión.

ANEXO II

Clasificación de vehículos según 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 nitrógeno (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 nitrógeno (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⁾ En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85kW 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 siguientes.⁽¹⁾

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (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 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).

⁽²⁾ 0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm³ y cuyo origen normal sea superior a 3.000 min⁻¹.

ANEXO III

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.

Vehículos a motor				Clase de daños
Vehículos a motor y conjunto de vehículos de un peso máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas				0
Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente ⁽¹⁾		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
Dos ejes:				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tres ejes:				
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	
Cuatro ejes:				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Suspensión 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, p. 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, p. 47).

Conjunto de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
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 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 ejes:				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 ejes:				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 ejes:				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	