

# Dictamen 15.2013

sobre el Projecte de decret pel qual s'estableixen els criteris de tarifació per ús a aplicar als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.



# Dictamen 15.2013

sobre el Projecte de decret pel qual s'estableixen els criteris de tarifació per ús a aplicar als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

## Índex

DICTAMEN 15/2013 sobre el Projecte de decret pel qual s'estableixen els criteris de tarifació per ús a aplicar als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya .....	2
--	---

## **DICTAMEN 15/2013 sobre el Projecte de decret pel qual s'estableixen els criteris de tarifació per ús a aplicar als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.**

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 7 d'octubre de 2013, aprova el següent

### **DICTAMEN**

#### **I. ANTECEDENTS**

En data 18 de setembre de 2013 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de decret pel qual s'estableixen els criteris de tarifació per ús a aplicar als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

El Projecte de decret es va acompanyar d'una memòria general, d'una memòria d'avaluació d'impacte, d'un informe jurídic preliminar i d'un informe de valoracions sobre les al·legacions produïdes en el tràmit d'audiència i d'informació pública.

La Comissió de Treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 3 d'octubre i va elaborar la Proposta de dictamen.

#### **II. CONTINGUT**

El Projecte de decret consta d'un preàmbul, disset articles englobats en quatre capítols, dues disposicions addicionals, quatre disposicions finals i cinc annexos.

En el preàmbul es descriu el marc competencial i normatiu en què s'insereix el Projecte de decret. També s'inclou un resum de la norma.

El capítol I s'anomena "Disposicions generals" i engloba els articles de l'1 al 4. En l'article 1 es determina l'objecte de la norma que és, d'una banda, establir els criteris per determinar els imports de les tarifes per l'ús de les infraestructures viàries que s'aplicaran als vehicles pesants de transports de mercaderies i, de l'altra, establir el marc general de funcionament d'aquest sistema tarifari. En l'article 2 s'estableixen unes definicions de conceptes que s'utilitzen en la norma. L'article 3 determina l'àmbit d'aplicació de la norma, i l'article 4 estableix els principis que han de regir la tarifació per ús de les infraestructures viàries de Catalunya.

El capítol II s'anomena "Peatge" i engloba els articles del 5 al 12. En l'article 5 s'estableixen els criteris per determinar l'import del peatge. L'article 6 determina la metodologia per calcular els costos d'infraestructura. L'article 7 determina la metodologia per calcular els costos externs. L'article 8 determina l'import del peatge que resulta de calcular els costos d'infraestructura i el externs. L'article 9 estableix una modulació del peatge

segons la categoria d'emissions. L'article 10 estableix una modulació del peatge segons el nivell de congestió de la infraestructura. L'article 11 regula l'establiment de recàrrecs en carreteres de muntanya. L'article 12 determina descomptes i reduccions.

El capítol III s'anomena "Tarifació per ús temporal de la infraestructura" i conté un únic article, el 13, que estableix els criteris per determinar aquesta tarifació.

El capítol IV s'anomena "Disposicions comunes als dos capítols anteriors" i engloba els articles del 14 al 17. L'article 14 regula les exempcions de l'obligació d'abonar la tarifa. L'article 15 regula el pagament de peatges i l'expedició de títols d'usuari. L'article 16 estableix que s'han d'acreditar les característiques del vehicle per poder gaudir de la modulació que correspongui a la seva categoria d'emissions i classe de vehicle. L'article 17 regula la destinació dels ingressos derivats de l'aplicació dels peatges i les tarifes per l'ús temporal de la infraestructura.

La disposició addicional primera regula l'actualització dels imports de les tarifes.

La disposició addicional segona determina que es podran establir altres tarifes destinades a la lluita contra la congestió del trànsit o les repercussions mediambientals.

La disposició final primera estableix que, mitjançant aquesta norma, s'incorpora al dret de Catalunya la Directiva 2011/76/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre de 2011.

La disposició final segona autoritza el conseller competent en matèria d'infraestructures viàries per dictar les disposicions necessàries per al desplegament i aplicació de la norma.

La disposició final tercera estableix que s'haurà d'aplicar la reserva de llei en el cas que algun dels criteris per determinar l'import de les tarifes o peatges tingui naturalesa de prestació patrimonial.

La disposició final quarta estableix l'entrada en vigor de la norma l'endemà de la seva publicació al DOGC.

L'annex I defineix els principis fonamentals per al càlcul de la tarifa mitjana ponderada pels costos d'infraestructures.

L'annex II estableix els requisits mínims per a la percepció d'una tarifa per costos externs.

L'annex III fixa els paràmetres per calcular el valor o el límit màxim de la tarifa mitjana ponderada per costos externs.

L'annex IV classifica els vehicles en funció dels danys que causen al paviment.

L'annex V classifica els vehicles segons els límits d'emissió.

### **III. OBSERVACIONS GENERALS**

**Primera.** El CTESC constata que no pot entrar en el debat sobre la implantació de l'Eurovinyeta ja que, en aquest cas, el Projecte de decret tracta de la transposició de la Directiva 2011/76/UE, de 27 de setembre de

2011, i no estableix cap tarifa ni concreta cap via en la qual s'ha d'aplicar l'Eurovinyeta. Per tant, el CTESC recomana un debat amb els agents econòmics i socials previ a la implantació de l'Eurovinyeta.

**Segona.** El CTESC constata que al Projecte de decret s'ha introduït un concepte, "costos administratius", que no està definit a la Directiva objecte de transposició. A fi d'evitar confusions entre els termes de "costos d'infraestructura" i "costos externs" que es deriven de la Directiva, el CTESC recomana que es modifiqui la denominació i considera que els "costos administratius" no s'haurien de poder imputar com a costos externs.

**Tercera.** El CTESC considera necessari clarificar el nivell d'estabilitat del peatge mitjà ponderat, les seves possibilitats de variació i de disminució.

**Quarta.** El CTESC recomana que es concreti el contingut de l'Annex II del Projecte de decret pel que fa als elements de costos externs, a fi i efecte de garantir la claredat i la seguretat jurídica.

**Cinquena.** La norma estableix que hi haurà un pla plurianual per decidir la destinació dels ingressos per costos externs, però no s'explicita com s'elaborarà. El CTESC considera que s'hauria de consultar amb els agents econòmics i socials.

**Sisena.** El CTESC considera necessari realitzar un estudi per analitzar l'impacte que pot tenir sobre el sector del transport la tarifació per l'ús que s'aplicarà als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

**Setena.** El CTESC considera que, atesa la naturalesa del Projecte de decret, de determinació de criteris de tarifació per ús d'infraestructures viàries, la norma resultant no hauria de comportar efectes significatius sobre el sector.

**Vuitena.** El CTESC considera que caldria preveure una aplicació gradual de la tarifació per l'ús dels vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

**Novena.** Atès que aquest Dictamen és preceptiu, d'acord amb l'article 2.1 a) de la Llei 7/2005, de 8 de juny, del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, es considera que seria convenient que en el preàmbul es fes menció al present Dictamen.

#### **IV. OBSERVACIONS A L'ARTICULAT**

1. El CTESC proposa la redacció següent per a l'article 15.1: "El control, l'aplicació i el cobrament dels peatges i de les tarifes per a l'obtenció dels títols d'usuari es farà de manera que s'obstaculitzi el mínim possible la fluïdesa del trànsit. A aquest efecte, s'establiran els sistemes i les modalitats de pagament que permetin als usuari el seu abonament durant les 24 hores del dia, **almenys en els principals punts de venda, per tots els mitjans de pagament, dins o fora de Catalunya.** Així mateix, les estacions per al pagament de peatges i tarifes dels títols d'usuari tindran les instal·lacions i la dotació de personal **necessàries**, a fi de mantenir uns nivells de seguretat viària adequats, i **d'atenció in situ de les incidències que la introducció dels sistemes de pagament puguin ocasionar, en tot moment.**"

2. Pel que fa a l'article 15.2, el CTESC considera que, en el cas que s'acordi l'obligatorietat de recaptar els peatges o les tarifes dels títols d'usuaris exclusivament mitjançant un sistema instal·lat a bord dels vehicles, s'hauria de preveure la interoperabilitat d'aquest mecanisme de pagament entre els diferents estats membres, per tal d'evitar càrregues innecessàries als usuaris dels vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera i mantenir el principi de neutralitat tecnològica.
3. El CTESC recomana afegir un nou apartat en l'article 17 amb la redacció següent: "17.3. En qualsevol cas, s'establiran i aplicaran polítiques de recolzament fiscal i financer que generin ajuda financera per a la xarxa transeuropea de transport i que tinguin un valor equivalent d'almenys el 15% dels ingressos generats pels peatges i les tarifes per ús de les infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya." Aquesta redacció prové d'allò indicat en l'últim paràgraf de l'article 9.2 de la Directiva 2011/76/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre de 2011.

## V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el Projecte de decret pel qual s'estableixen els criteris de tarifació per ús que s'aplicaran als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present Dictamen.

Barcelona, 7 d'octubre de 2013



El president  
Josep Maria Rañé i Blasco



La secretària executiva  
Teresita Itoiz i Cruells

## DECRET

/2013, de de , pel qual s'estableixen els criteris de tarifació per ús a aplicar als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera al seu pas per determinades infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

L'Estatut d'autonomia de Catalunya, en el seu article 140.5 ha disposat que correspon a la Generalitat de Catalunya la competència exclusiva sobre la seva xarxa viària en tot l'àmbit territorial de Catalunya. D'altra banda, l'article 169 estableix que correspon a la Generalitat de Catalunya la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i de mercaderies per carretera, ferrocarrils i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya. Aquest mateix precepte conté un apartat f), que indica que aquesta competència també abasta la potestat tarifària sobre els transports terrestres. Ambdós preceptes estan, doncs, plenament relacionats amb l'àmbit material objecte de regulació d'aquest Decret i, per tant, d'acord amb l'article 113 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que estableix: que correspon a la Generalitat de Catalunya el desplegament, l'aplicació i l'execució del normativa de la Unió Europea quan afecti el seu àmbit territorial, es gaudeix de l'habilitació estatutària per a l'adopció d'aquesta norma.

L'objectiu d'aquesta disposició és incorporar al dret intern de Catalunya els mandats que la UE ha adoptat sobre el tractament econòmic que s'ha de donar als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de les infraestructures viàries. En efecte, el Parlament Europeu i el Consell, mitjançant l'adopció de diverses directives, que s'han succeït en el temps, ha establert la necessitat de regular els criteris de càlcul destinats a tarifar la utilització de determinades xarxes viàries. L'objectiu inicial per part de les autoritats comunitàries en l'adopció d'aquests instruments era, d'una banda, evitar les distorsions de la competència que puguin produir-se entre empreses del sector i afavorir l'increment de la competitivitat i, de l'altra, el foment del transport sostenible amb la fi de reduir la contribució del sector del transport al canvi climàtic, tot a través d'un senyal econòmic en la utilització de determinades carreteres. Per això, les autoritats comunitàries consideren que han d'erigir-se en principis rectors de la política de transport els principis de "qui usa paga i qui contamina paga".

Aquests dos principis, que ja van ser apuntats en la Directiva 1999/62/CE, de 17 de juny, s'han anat desplegant en les successives directives dictades en la seva modificació, com són la Directiva 2006/38/CE, de 17 de maig, i la darrera, que porta per títol Directiva 2011/76/UE, de 27 de setembre de 2011, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE de 17 de juny. Aquesta Directiva és la que és objecte de transposició mitjançant aquesta norma.

La Directiva ha previst la possibilitat d'establir dues modalitats de tarifació en funció de la distància recorreguda o el període de temps d'utilització de la infraestructura. En aquesta disposició s'han recollit les dues modalitats sota el nom de tarifació per ús. La primera d'aquestes, seguint la terminologia de la Directiva i la seva regulació, s'ha denominat peatge, i la segona, s'ha denominat tarifació per l'ús temporal de les infraestructures. Si bé l'aplicació efectiva d'aquesta última categoria es reservarà per a supòsits singulars, s'ha considerat oportú recollir-la en aquest Decret per tal de donar un compliment complet de la Directiva.

Pel que fa als peatges basats en la distància, la Directiva considera que aquesta modalitat constitueix un instrument adequat per assolir una política de transport sostenible, atès que els peatges poden establir-se en un nivell que reflecteix tant els costos d'infraestructures com els costos externs: contaminació atmosfèrica i acústica.



La Directiva també ha previst la possibilitat que aquestes modalitats de tarifació, a més a més d'aplicar-se a la xarxa transeuropea de carreteres, també es puguin aplicar a altres trams de la xarxa viària.

En conseqüència, mitjançant aquest Decret s'estableixen els criteris de càlcul de la tarifació per ús a aplicar als vehicles pesant de transports de mercaderies per carretera de més de 3,5 t al seu pas per les infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya, que es descriuen en el Decret. Malgrat ser aquesta la prescripció general, també s'ha previst en el Decret en quines circumstàncies els criteris de la tarifació per ús són solament aplicables als vehicles d'un tonatge superior.

Per últim, en la línia de fer una transposició completa de les diferents modalitats de tarifació per ús que estableix la Directiva, en l'articulat del Decret s'han recollit aquells aspectes que d'acord amb aquest rang normatiu podien ser objecte de regulació. En aquest sentit, s'ha definit el que s'entén per aquesta modalitat de tarifació i s'han establert els criteris que s'hauran de seguir per a la seva determinació en les normes que es dictin en el moment de la seva aplicació. La determinació d'altres aspectes, com són les quanties màximes que segons el text comunitari es podran aplicar, queda diferida a la norma que es dicti per a la seva aplicació, així com la resta d'elements essencials respecte de les tarifes d'ús temporal i dels peatges per quantia en concepte de recuperació de costos externs, que en cas de ser referits en aquesta norma per raó del tractament conjunt entre totes les tarifes, dels criteris per la determinació del seu import, cal entendre's que és en aquests casos, a títol enunciatiu i no regulatori.

El Decret s'estructura en quatre capítols, que comprenen 17 articles, dues disposicions addicionals, quatre disposicions finals i cinc annexos. En els annexos d'aquesta norma és on consten els mètodes de càlcul destinats a fixar els imports de les diferents tarifes.

En el capítol I es recullen les disposicions de caràcter general, l'objecte del Decret, les definicions dels diferents elements que han de servir per configurar les dues modalitats de tarifació per ús que regula, l'àmbit d'aplicació i els principis que han de regir la tarifació per ús.

En el capítol II, mitjançant vuit articles, es regulen els peatges basats en la distància recorreguda i els elements que el poden conformar: els costos d'infraestructura i els costos externs; així com la metodologia a aplicar per al càlcul d'aquests costos. També es regulen en aquest capítol altres aspectes, com són: la modulació, els recàrrecs i els descomptes que es poden aplicar als peatges, d'acord amb els principis establerts en la mateixa Directiva de no-discriminació per nacionalitat o recorregut.

En el capítol III s'estableixen les regles destinades a regular les tarifes per l'ús temporal de determinades infraestructures. Aquesta modalitat es regula mitjançant un únic article, ja que es tracta d'una quantitat fixa i està determinada en els annexos, entre d'altres factors, en funció de la durada temporal del títol. La Directiva no admet en aquesta modalitat l'aplicació de modulacions, recàrrecs o descomptes.

Finalment, hi ha un capítol IV on s'han recollit les disposicions comunes a ambdues figures tarifàries. Es finalitza la norma amb tres disposicions addicionals i dues de finals.

Pel que fa al contingut dels annexos, a l'annex I es regulen els principis fonamentals per a la imputació dels costos d'infraestructures; a l'annex II, els requisits mínims i la metodologia per al càlcul dels costos externs; a l'annex III, els límits màxims per a la

tarifa mitjana ponderada per costos externs; a l'annex IV, la classificació dels vehicles en funció del dany que causen al paviment; a l'annex V, la classificació de vehicles segons els límits d'emissió.

Per tot això, a proposta del conseller de Territori i Sostenibilitat, vist/d'acord amb el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora i d'acord amb el Govern

Decreto:

Capítol I

Disposicions generals

Article 1

Objecte

1.1 És objecte d'aquest Decret establir els criteris per a la determinació dels imports de les tarifes per ús de les infraestructures viàries titularitat de la Generalitat de Catalunya a aplicar als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera que s'indiquen a l'article 3, i el marc general de funcionament d'aquest sistema tarifari.

1.2 La tarifació per ús engloba sota aquesta denominació la modalitat de tarifació en funció de la distància recorreguda, que pren llavors el nom de peatge, i la modalitat de tarifació en funció del període de temps d'utilització de la infraestructura, i que pren llavors el nom de tarifa per l'ús temporal de la infraestructura.

Article 2

Definicions

a) Xarxa viària transeuropea: es correspon amb la xarxa definida inicialment a l'annex I, secció 2, de la Decisió núm. 1692/96/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 de juliol de 1996, modificada per la Decisió núm. 884/2004/CE, sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la xarxa transeuropea del transport, i en qualsevol altre instrument comunitari posterior que a aquest efecte sigui adoptat per les autoritats comunitàries sobre la classificació d'aquestes vies.

b) Tarifació per ús de la infraestructura: és la tarifa establerta per la utilització d'una infraestructura viària ja sigui en funció de la distància recorreguda o del temps.

c) Tarifa per ús temporal de la infraestructura: és l'import que dona dret a un vehicle dels que defineix aquest Decret a utilitzar les infraestructures també indicades, durant un període de temps determinat.

d) Peatge: és l'import específic que s'ha de pagar per un vehicle, basat en la distància recorreguda en una infraestructura de les descrites en l'article 3 d'aquest Decret i en la classe de vehicle. Aquest import està integrat per una quantitat en concepte de recuperació de costos d'infraestructura i/o una quantitat en concepte de recuperació de costos externs.

e) Costos d'infraestructura: són el conjunt de costos suportats, integrats pels costos de construcció, manteniment, funcionament i desenvolupament i explotació de la mateixa infraestructura.

f) Costos externs: són els costos suportats, com a conseqüència de la contaminació atmosfèrica o la contaminació acústica provocades pel trànsit en les vies objecte d'aplicació d'aquest Decret.

g) Costos de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit: són les despeses derivades dels danys ocasionats per l'alliberament a l'atmosfera de partícules i de precursors de l'ozó, com l'òxid de nitrogen i els compostos orgànics volàtils, per la utilització d'un vehicle.

h) Costos de la contaminació acústica provocada pel trànsit: són les despeses derivades dels danys ocasionats pel soroll emès pels vehicles o creat per la interacció d'aquests vehicles amb la superfície de la carretera.

i) Tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura: són els ingressos totals que s'ha previst recaptar durant un període determinat en concepte de peatge per recuperació de costos d'infraestructura, dividits pel nombre de vehicles-quilòmetre sotmesos a tarifació en el mateix tram i durant el mateix període.

j) Tarifa mitjana ponderada per costos externs: són els ingressos totals que s'ha previst recaptar durant un període determinat en concepte de peatge per recuperació de costos externs, dividits pel nombre de vehicles-quilòmetre sotmesos a tarifació en el mateix tram i durant el mateix període.

k) Costos de construcció: són les despeses relatives a la construcció, inclosos, si s'escau, els costos de finançament de:

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

2a) Infraestructures o millores d'infraestructures, incloses les reparacions estructurals significatives, en què el sistema de peatge s'hagi implantat abans del 10 de juny de 2008. En aquest supòsit, la terminació de la via s'ha d'haver produït després del 10 de juny de 1978. Quan el sistema de peatge s'hagi implantat amb posterioritat al juny de 2008, la data de terminació de la infraestructura no pot superar els 30 anys, a comptar de la data d'establiment del peatge.

3a) També es podran considerar costos de construcció els costos relatius a infraestructures o millores d'infraestructures que s'hagin finalitzat abans d'aquesta data, si:

S'ha establert un sistema de peatge concessional que estipula la recuperació d'aquests costos o mitjançant actes jurídics d'efecte equivalent, que hagin entrat en vigor abans del 10 de juny de 2008, o bé es pot demostrar que la conveniència de construir depenia del fet que aquesta tingués una vida útil predeterminada superior a 30 anys.

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

Els costos d'infraestructures o millores d'infraestructures podran incloure les despeses específiques destinades a reduir la contaminació sonora o a millorar la seguretat vial i els pagaments efectius realitzats per l'operador de la infraestructura que corresponguin a elements mediambientals objectius com la protecció sobre la contaminació del sòl.

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

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

n) Vehicle pesant: vehicle de motor o conjunt de vehicles articulats, destinat o utilitzat exclusivament per al transport de mercaderies per carretera i amb un pes màxim autoritzat superior a 3,5 tones.

o) Vehicle de la categoria "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "VEM": és el vehicle que compleixi els límits d'emissió establerts a l'annex V.

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

q) Contracte de concessió: és el contracte d'una "concessió d'obres públiques" o una "concessió de serveis", d'acord amb la definició del Reial Decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes del sector públic.

r) Peatge de concessió: un peatge cobrat per un concessionari en virtut d'un contracte de concessió i abonat pels usuaris.

s) Modificació important del contracte concessional: és un canvi del contracte concessional que suposi una variació d'un 20% del valor de la concessió entès com els valors actuals dels fluxos esperats del contracte i de la de la taxa interna de retorn (TIR) del projecte i/o accionista.

t) Costos administratius: es refereixen tant a les despeses derivades de tots els elements físics necessaris per aplicar la tarifació, incloent-hi la instal·lació, la conservació i el manteniment dels equips, com a les despeses relatives al personal i a la gestió dels expedients.

### Article 3

#### Àmbit d'aplicació

3.1 Des d'un punt de vista objectiu, aquest Decret és aplicable al càlcul dels imports de les tarifes per ús en les vies titularitat de la Generalitat de Catalunya que formin part de la xarxa viària transeuropea, definida segons l'article 2.a) d'aquesta disposició. També es poden aplicar les seves determinacions a altres autopistes o carreteres de la mateixa titularitat que no formin part de la xarxa viària transeuropea, en els termes que s'estableixen en aquest Decret i en les normes d'aplicació.

3.2 La tarifació per ús es pot implantar o mantenir en la totalitat o en part de la xarxa definida al punt primer d'aquest article, en els termes que defineix aquest Decret.

3.3 No obstant això, les autopistes i carreteres incloses al punt 3.1 que es trobin en règim de peatge de concessió, d'acord amb la definició de l'article 2.s) i en funcionament o licitat abans del 10 de juny de 2008 quedaran excloses de l'aplicació dels criteris de càlcul fixats en aquest Decret, fins que no es produeixi una modificació important del mateix contracte.

3.4 Des d'un punt de vista d'àmbit subjectiu, aquest Decret és aplicable al càlcul dels imports de les tarifes per ús a les vies indicades en els punts anteriors quan el realitzin vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera de més de 3,5 tones.

3.5 No obstant el que disposa el punt anterior, amb la informació prèvia de la decisió i les seves raons a la Comissió Europea, es podrà determinar, per l'òrgan administratiu o autoritat que correspongui, que els criteris establerts en aquest Decret només siguin aplicables als vehicles pesants de transport de mercaderies per carretera de 12 tones o més, quan l'aplicació de les seves determinacions als vehicles d'entre 3,5 i 12 tones pugui provocar, entre altres efectes:

a) Desviaments del trànsit d'aquests vehicles a altres carreteres fora de l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret i amb importants repercussions negatives en la fluïdesa del trànsit, el medi ambient, els nivells de soroll, la congestió, la salut o la seguretat viària.

b) Que els costos administratius de dur a terme aquesta ampliació siguin superiors en un 30% als ingressos addicionals previstos.

### Article 4

Principis que han de regir la tarifació per ús de les infraestructures viàries de Catalunya

4.1 L'aplicació de la tarifació per ús no pot suposar una discriminació directa o indirecta per raó de la nacionalitat del transportista, de l'Estat membre o del tercer país d'establiment del transportista o de matriculació del vehicle. Així mateix, tampoc pot suposar una discriminació per l'origen, destinació o itinerari de l'operació del transport.

4.2 Així mateix, no podrà exigir-se a cap classe de vehicles pesants, identificades a l'annex IV, el pagament simultani de peatges i tarifes per l'ús temporal de la infraestructura per la circulació en un mateix tram de carretera.

4.3 No obstant això, en les vies o trams de vies on s'hagi establert l'exigibilitat de tarifes per l'ús temporal de la infraestructura, poden ser exigibles peatges específics per a la utilització de ponts, túnels i ports de muntanya, d'acord amb el criteri que estableix el present Decret.

## Capítol II Peatge

### Article 5

#### Criteria de determinació del peatge

5.1 L'import del peatge està determinat pels costos d'infraestructura i els costos externs, d'acord amb el que preveuen els articles següents.

5.2 En les disposicions que s'adoptin en aplicació de les tarifes d'ús s'han d'establir quines vies o parts de les mateixes vies identificades a l'article 3 estan subjectes a la imputació dels costos d'infraestructura i/o dels costos externs.

5.3 En el cas que s'opti per una imputació dels costos externs en una part de la xarxa objecte de l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret, s'han d'analitzar prèviament els aspectes següents:

a) Que els danys mediambientals provocats pel trànsit en els trams esmentats siguin superiors, en mitjana, als danys mediambientals provocats en les altres parts de la xarxa incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret.

b) Que la imputació dels costos externs en les altres parts de la xarxa incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret pugui ocasionar desviaments de trànsit que generin efectes negatius per al medi ambient o la seguretat viària, o bé que la percepció o recaptació del peatge per costos externs impliqui despeses desproporcionades.

5.4 L'òrgan administratiu competent o, si s'escau, l'autoritat a qui correspongui, pot determinar la recuperació total o parcial, incloent-hi l'exempció dels costos d'infraestructura i/o dels costos externs. Aquesta determinació pot afectar el conjunt de la xarxa objecte d'aplicació d'aquest Decret, o bé, de manera individualitzada, diferents parts d'aquesta xarxa.

### Article 6

#### Costos d'infraestructura. Metodologia de càlcul

6.1 El càlcul dels costos d'infraestructura s'ha de basar en el principi de recuperació dels costos de construcció, funcionament, conservació, manteniment, explotació i desenvolupament de la xarxa viària de què es tracti

6.2 El càlcul dels costos d'infraestructura podrà incloure també el rendiment del capital utilitzat i/o un marge de benefici basat en les condicions de mercat, d'acord amb els costos de finançament establerts.

6.3 La metodologia per al càlcul dels costos d'infraestructura és l'establerta a l'annex I d'aquesta disposició.

6.4 En el cas de vies o trams de vies en règim de peatge concessional, que no es trobin en el supòsit descrit a l'article 3.3, l'import que en concepte de costos d'infraestructura ha de figurar al contracte de concessió serà equivalent a l'import que resultaria de l'aplicació de la metodologia establerta a l'annex I d'aquesta disposició.

En la valoració d'aquesta equivalència es tindrà en compte la naturalesa i duració del contracte de concessió. En tot cas, el període de comparació no podrà ser inferior a 20 anys.

### Article 7

#### Costos externs. Metodologia de càlcul.

7.1 El càlcul dels costos externs indicats en aquest Decret s'ha de basar en el cost de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit dels vehicles pesants segons les categories d'emissions definides a l'annex V.

7.2 El càlcul dels costos externs també pot prendre en consideració els costos de la contaminació acústica provocada pel trànsit dels vehicles pesants en els trams de carretera que travessin zones en les quals hi hagi una població exposada a aquesta contaminació.

7.3 La metodologia per al càlcul dels costos externs és la que estableix l'annex II d'aquesta disposició, conforme als criteris mínims estipulats.

No obstant el que s'ha expressat anteriorment, es podrà utilitzar qualsevol altre mètode científicament contrastat per al càlcul dels costos externs, sempre que es respectin els criteris mínims assenyalats a l'annex II. Així mateix es podrà encomanar la fixació del càlcul de l'import dels costos externs a una autoritat o organisme independent de l'organització i de la recaptació total o parcial de la tarifa.

## Article 8

### Determinació de l'import del peatge resultant

8.1 L'import del peatge a abonar pels vehicles pesants s'ha de basar en la quantitat que es decideixi recuperar en concepte de costos d'infraestructura i/o de costos externs i s'ha d'expressar en termes de la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura i/o la tarifa mitjana ponderada per costos externs, d'acord amb les definicions de l'article 2.

8.2 La tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura s'ha d'establir, d'acord amb les determinacions de l'annex I, de manera diferenciada segons les classes de vehicles pesants definides a l'annex IV.

8.3 En qualsevol cas, la tarifa mitjana ponderada per costos externs resultant tindrà un caràcter variable i no podrà superar els valors fixats a l'annex III.

8.4 Els vehicles pesants de la categoria d'emissions més estricta restaran exempts de l'abonament de la tarifa mitjana ponderada per costos externs deguts a la contaminació atmosfèrica durant els primers quatre anys des de la publicació de les normes referides a aquesta categoria d'emissions per part de la UE.

## Article 9

### Modulació del peatge per categoria d'emissions

9.1 Sens perjudici del que estableix l'article anterior, la part del peatge corresponent als costos d'infraestructura s'ha de modular en funció de la categoria EURO d'emissions dels vehicles. Aquesta modulació s'ha de fer de manera que la diferència a pagar en concepte de peatge per dos vehicles de la mateixa classe no sigui d'un import superior en més d'un 100% al que correspon al vehicle que compleixi les normes d'emissions més estrictes.

9.2 Es poden establir excepcions, amb la notificació prèvia a la Comissió Europea, a la modulació de l'import del peatge corresponent als costos d'infraestructura quan:

- a) La seva aplicació pugui donar lloc a un desviament dels vehicles més contaminants.
- b) No sigui viable la introducció d'aquesta diferenciació en el seu sistema de peatge.
- c) Es posi en perill la coherència del sistema de peatge.
- d) L'import del peatge ja inclogui els costos externs.

9.3 La modulació prevista a l'apartat 1 no pot tenir la finalitat de generar ingressos addicionals per peatge. En aquest supòsit els ingressos per peatge addicionals es contrarestaran mitjançant canvis de l'estructura de la modulació, que s'hauran d'introduir en un termini de dos anys a comptar des del final de l'exercici comptable en el qual s'hagin generat els beneficis addicionals.

## Article 10

### Modulació del peatge per nivell de congestió

10.1 L'òrgan administratiu competent o, si s'escau, a qui correspongui, pot modular la part del peatge corresponent als costos d'infraestructura, en períodes de temps concrets, amb la notificació prèvia a la Comissió del compliment dels requisits formals a fi d'alleugerir la congestió, reduir al màxim la degradació de la infraestructura,

optimitzar-ne l'ús o afavorir la seguretat viària, sempre que aquestes modificacions compleixin el requisits següents:

- a) Que siguin transparents, es facin públiques i pugui ser consultades per tots els usuaris en termes d'igualtat.
- b) Que la variació s'apliqui tenint en compte l'hora del dia, el tipus de dia o l'època de l'any.
- c) Que cap import resultant de la modulació sigui superior en més d'un 175% al valor de la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura a què es refereix l'article 8.
- d) Que els períodes punta durant els quals es cobrin els imports de peatge corresponents als costos d'infraestructura més elevats per reduir la congestió no superin les 5 hores diàries.
- e) Que s'elabori i s'apliqui de forma transparent i neutral per als ingressos en un tram de carretera afectat per la congestió. A aquest efecte, s'ha d'oferir una reducció del peatge als transportistes que viatgin durant períodes de menys activitat i un augment dels imports de peatge per als transportistes que viatgin durant els períodes punta en el mateix tram de carretera.

10.2 La modulació prevista a l'apartat anterior no pot tenir la finalitat de generar ingressos addicionals per peatge. En aquest supòsit, els ingressos per peatge addicionals es contrarestaran mitjançant canvis de l'estructura de la modulació, que s'hauran d'introduir en un termini de dos anys a comptar del final de l'exercici comptable en el qual s'hagin generat els beneficis addicionals.

## Article 11

### Recàrrec en carreteres de muntanya

11.1 Amb caràcter excepcional, i amb la notificació prèvia a la Comissió Europea, també es poden establir recàrrecs en els imports del peatge corresponent a la quantitat en concepte de recuperació dels costos d'infraestructura, independentment de si estan modulats o no per la categoria de vehicles, referits a les carreteres de regions de muntanya, quan un o més trams pateixin greus problemes de congestió o la utilització dels quals pels vehicles provoqui importants danys al medi ambient, i sempre que es compleixin les condicions següents:

- a) Que els ingressos generats pel recàrrec es destinin a finançar l'execució de projectes prioritaris d'interès europeu recollits a l'annex III de la Decisió núm. 661/2010/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, que contribueixin de forma directa a alleugerir la congestió o els danys mediambientals i que pertanyin al mateix corredor que el tram de carretera on s'apliqui el recàrrec.
- b) Que el valor del recàrrec no superi el 15% de la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura calculada d'acord amb els establerts a l'article 8. Amb caràcter excepcional, el recàrrec podrà arribar a un 25% quan els ingressos generats s'inverteixin en seccions transfrontereres de projectes prioritaris d'interès europeu, relacionats amb la infraestructura en regions de muntanya.
- c) Que l'aplicació del recàrrec no redundi en un tracte discriminatori pel trànsit comercial respecte a la resta d'usuaris de la carretera.

11.2 En els trams de carreteres que compleixin les condicions i els criteris definits anteriorment, només es podrà aplicar la tarifa mitjana ponderada per costos externs si la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura està sotmesa a recàrrec.

En aquest darrer supòsit, l'import corresponent al recàrrec es deduirà de la tarifa mitjana ponderada per costos externs calculada d'acord amb l'article 8.2, llevat del cas dels vehicles de les categories EURO d'emissió 0, I i II, i per a la categoria III a partir de 2015.

Així mateix, tots els ingressos generats per l'aplicació simultània del recàrrec i la tarifa mitjana ponderada per costos externs es destinaran a finançar l'execució de projectes prioritaris d'interès europeu recollits a l'annex III de la Decisió núm. 661/2010/UE del

Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport.

11.3 L'efectivitat de l'aplicació d'aquests recàrrecs queda supeditada a la notificació, presentació i posterior aprovació per part de la Comissió Europea de la informació sobre el tram afectat, el període d'aplicació i les dades financeres i econòmiques associades.

## Article 12

### Descomptes. Reduccions

12.1 En els imports de la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructures es poden preveure l'aplicació de descomptes o reduccions, sempre que es compleixin les condicions següents:

a) Que l'estructura tarifària resultant sigui proporcionada, es faci pública, la puguin consultar tots els usuaris en termes d'igualtat, i no comporti costos addicionals que es repercuteixen en altres usuaris en forma de peatges més elevats.

b) Que els descomptes o les reduccions generin estalvis efectius en despeses administratives.

c) Que els descomptes o les reduccions no superin el 13% de la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructures abonada pels vehicles equivalents sense dret al descompte o a la reducció.

12.2 En relació amb l'import la tarifa mitjana ponderada per costos externs d'un peatge, no es poden aplicar descomptes o reduccions a cap usuari.

12.3 Sens perjudici de les condicions establertes a l'article 9 i 10, les tarifes dels peatges podran estar subjectes en casos excepcionals, en particular per projectes específics d'alt interès europeu indicats de manera explícita a l'annex III de la Decisió núm. 661/2010/UE, a altres formes de variació a fi d'assegurar la viabilitat econòmica d'aquests projectes, quan estiguin exposades a una competència directa amb altres modes de transport de vehicles. L'estructura tarifària resultant haurà de ser lineal, proporcionada, de caràcter públic, l'han de poder consultar tots els usuaris en termes d'igualtat i no redundar en la repercussió en altres usuaris dels costos addicionals en forma de peatges més elevats.

## Capítol III

### Tarifació per ús temporal de la infraestructura

## Article 13

### Criteris de determinació de la tarifació per ús temporal de la infraestructura

13.1 En l'àmbit de la xarxa viària de titularitat de la Generalitat es pot establir una tarifa per l'ús temporal de la infraestructura, que serà proporcional a la duració del seu ús i tindrà una validesa diària, setmanal, mensual o anual.

13.2 La tarifa es percebrà mitjançant l'expedició d'un títol d'usuari, segons la categoria EURO i la classe de vehicle pesant, que doni dret a la utilització de la infraestructura durant el període indicat.

13.3 La determinació de l'import de la tarifa corresponent fixada en cada títol d'usuari indicat d'acord amb els criteris següent i els valors que es determinin en la norma d'aplicació d'aquesta disposició:

a) la tarifa mensual no podrà superar al 10% de la tarifa anual;

b) la tarifa setmanal no serà superior al 5% de la tarifa anual; i

c) la tarifa diària no ha de ser superior al 2% de la tarifa anual.

13.4 També es poden establir tarifes en relació amb altres períodes de temps, sempre que sigui coherents amb els criteris establerts a l'apartat anterior.

13.5 Així mateix es pot establir que els vehicles matriculats a Catalunya només puguin abonar la tarifa anualment.

## Capítol IV



## Disposicions comunes als dos capítols anteriors

### Article 14

#### Exempcions

14.1 Estan exempts de l'obligació d'abonar la tarifació per ús els vehicles destinats a la defensa nacional; la protecció civil; la lluita contra incendis; els serveis d'urgència; els de manteniment, vigilància i control de les carreteres; mossos d'esquadra i la resta de cossos de seguretat.

14.2 Es poden establir exempcions a l'obligació d'abonar la tarifació per ús als vehicles que, tot i estar matriculats a Catalunya, només circulin de manera ocasional per la via pública i siguin utilitzats per persones físiques o jurídiques l'activitat principal de les quals no sigui el transport de mercaderies, sempre que l'activitat de transport que realitzin aquests vehicles no impliqui una vulneració de la competència.

### Article 15

#### Pagament de peatges i expedició de títols d'usuari

15.1 El control, l'aplicació i el cobrament dels peatges i de les tarifes per a l'obtenció dels títols d'usuari es farà de manera que s'obstaculitzi el mínim possible la fluïdesa del trànsit. A aquest efecte, s'establiran els sistemes i les modalitats de pagament que permetin als usuaris el seu abonament durant les 24 hores del dia. Així mateix, les estacions per al pagament de peatges i tarifes dels títols d'usuari tindran les instal·lacions necessàries a fi de mantenir uns nivells de seguretat viària adequats.

15.2 Si s'acorda l'obligatorietat de recaptar els peatges o les tarifes dels títols d'usuari exclusivament mitjançant un sistema instal·lat a bord dels vehicles, s'ha de vetllar perquè s'efectuï en unes condicions d'adquisició raonables, i que compleixi els requisits de la Directiva 2004/52/CE, relativa a la interoperabilitat dels sistemes de telepeatge de les carreteres.

15.3 El transportista té dret que li sigui lliurat un rebut per l'import total del peatge, que indiqui de forma diferenciada l'import corresponent als costos d'infraestructura i/o dels costos externs. Aquest document, quan sigui possible, es lliurarà per mitjans electrònics.

### Article 16

#### Acreditació de les característiques del vehicle

Els vehicles pesants hauran d'acreditar, segons el procediment que a aquest efecte es determini en les disposicions que estableixen l'aplicació de les tarifes, les seves característiques tècniques per tal de poder gaudir de la modulació corresponent a la seva categoria d'emissions i classe de vehicle. En cas contrari, el vehicle pesant ha d'abonar l'import màxim establert per categoria d'emissions i/o classe de vehicle.

### Article 17

#### Destinació dels ingressos

17.1 Els ingressos derivats de l'aplicació dels peatges i les tarifes dels títols d'usuari generaran crèdit addicional en el pressupost del departament competent en matèria d'infraestructures viàries i hauran de permetre el desenvolupament, la millora, el manteniment i l'optimització de les infraestructures i del sector del transport.

En particular, els ingressos generats per l'aplicació de la tarifa per costos externs hauran de permetre un transport més sostenible, a través d'algun o alguns dels objectius següents:

- a) la facilitació d'una tarifació eficaç;
- b) la reducció de les fonts de contaminació que genera el transport per carretera i els seus efectes;
- c) la millora de l'eficiència energètica dels vehicles i la reducció de les emissions de CO<sub>2</sub>;

- d) el desenvolupament d'una infraestructura alternativa per als usuaris del transport i/o l'ampliació de la capacitat de l'actual;
- e) el suport al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport;
- f) l'optimització de la logística;
- g) la millora de la seguretat viària; i
- h) l'oferta de places d'estacionament segures.

17.2 S'ha d'elaborar un programa plurianual on es concreti la destinació dels ingressos esmentats a l'apartat anterior.

## Disposicions addicionals

### Primera

#### Actualització dels imports

Els valors definits a l'annex III d'aquest Decret s'actualitzaran, cada dos anys, prenent com a base l'1 de gener de 2013, tenint en compte la variació de l'índex de preus al consum harmonitzat a escala de la Unió Europea, excloent-ne l'energia i els aliments no elaborats, segons el que ha publicat la Comissió en Eurostat.

Els valors monetaris que resultin de l'actualització dels annexos del present Decret s'hauran d'arrodonir d'acord amb el sistema següent:

- a) a la fracció decimal d'euro més pròxima, en el cas dels valors recollits al quadre 1 de l'annex III.
- b) a la fracció centesimal d'euro més pròxima, en el cas dels valors recollits al quadre 2 de l'annex III.

Correspon al departament competent en matèria d'infraestructures viàries la publicació dels valors monetaris actualitzats esmentats anteriorment, una vegada realitzada la publicació i l'aprovació, per part de la Comissió, en el *Diari Oficial de la Unió Europea*, dels coeficients corresponents, els quals són vigents a partir del mes següent a la seva publicació.

### Segona

#### Altres tarifes

Sens perjudici de les modalitats de tarifació per ús establertes en aquesta disposició, es poden establir en vies urbanes, incloses o no a la xarxa transeuropea, altres tarifes destinades a la lluita contra la congestió del trànsit, o les repercussions mediambientals, inclosa la mala qualitat de l'aire.

## Disposicions finals

### Primera

Mitjançant aquesta norma s'incorpora al dret de Catalunya la Directiva 2011/76/ UE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de setembre de 2011, per la qual es modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 1999, relativa a l'aplicació de gravàmens als vehicles pesants de transport de mercaderies per la utilització de la xarxa transeuropea de carreteres i les Directives 1999/62/CE de 17 de juny de 1999 i 2006/38 de 17 de maig de 2006 del Parlament Europeu i del Consell, relatives al mateix tema, en les parts que resten en vigor.

### Segona

S'autoritza el conseller competent en matèria d'infraestructures viàries per dictar totes les disposicions que siguin necessàries per al desplegament i l'aplicació del que estableix aquesta norma. En particular s'habilita el conseller per determinar en quines vies de les descrites a l'article 3.1 s'establirà una tarifació per ús i en quina de les modalitats previstes en aquesta norma.

Tercera

En el cas que alguna de les tarifes o peatges els criteris per determinar l'import dels quals són objecte d'aquest Decret tingui naturalesa de prestació patrimonial de caràcter públic, caldrà observar l'exigència de reserva de llei prevista als articles 31.3 i 133 de la CE.

Quarta.

Aquest Decret entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Barcelona,

Artur Mas i Gavarró  
President de la Generalitat de Catalunya

Santi Vila i Vicente  
Conseller de Territori i Sostenibilitat

## Annex I

### Principis fonamentals per a la imputació de costos d'infraestructures

Aquest annex defineix els principis fonamentals per al càlcul de la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura amb la finalitat d'ajustar-se al que estableix l'article 6 d'aquest Decret.

No obstant l'obligació que la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura tingui relació amb els costos d'infraestructura definits a l'apartat d) de l'article 2, l'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat en matèria d'infraestructures viàries, de conformitat amb l'article 5.4, podrà decidir no recuperar la totalitat de la tarifa mitjana ponderada per costos d'infraestructura. L'aplicació d'aquests principis haurà de concordar plenament amb la vigent normativa comunitària, en particular amb el requisit que els contractes de concessió s'adjudiquin de conformitat amb el Reial decret 3/2011, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes del sector públic.

Quan l'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat comenci negociacions amb una o més parts amb vista a subscriure un contracte de concessió per a la construcció o l'explotació d'una part de la seva xarxa d'infraestructures viàries, o quan, amb aquesta finalitat, assumeixi un compromís similar sobre la base de la legislació aplicable o d'un acord subscrit per l'Administració de la Generalitat segons el que estableix el Text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, el compliment d'aquests principis s'ha d'avaluar segons el resultat de les negociacions esmentades.

#### 1. Definició de la xarxa i dels vehicles inclosos.

Quan no s'apliqui un règim de peatge únic en tota la xarxa transeuropea de carreteres, s'haurà d'especificar amb precisió la part o les parts de la xarxa que estaran subjectes a un sistema de peatge, així com els sistemes que s'utilitzin per classificar vehicles a efectes d'aplicar-los les diferents tarifes de peatge. S'haurà d'especificar també si apliquen el seu règim de peatge als vehicles d'un pes inferior al llindar establert de les 12 tones.

En cas que es decideixin adoptar sistemes diferents de recuperació de costos segons les diferents parts de la seva xarxa, es calcularan per separat els costos corresponents a cadascuna de les parts clarament definides en la xarxa.

L'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat podrà optar per dividir les seves respectives xarxes en parts clarament diferenciades, amb la finalitat d'establir acords de concessió o similars en cada una d'aquestes.

#### 2. Cost d'infraestructura.

##### 2.1 Costos d'inversió.

Els costos d'inversió inclouran els costos de construcció, inclosos els costos de finançament, i els costos de desenvolupament de les infraestructures, incrementats, si s'escau, amb un component de rendiment de la inversió de capital o d'un marge de beneficis. També s'inclouran els costos d'expropiació per a l'adquisició dels terrenys

necessaris, la planificació, el disseny, la supervisió dels contractes de construcció i gestió de projectes i els corresponents a excavacions arqueològiques i estudis geotècnics i geològics, així com altres despeses accessòries pertinents.

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

Sens perjudici del càlcul dels costos d'inversió, la recuperació dels costos podrà:

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

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

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

Es podrà suposar que les inversions estables es van finançar mitjançant crèdits. El tipus d'interès que s'haurà d'aplicar als costos històrics serà el que s'hagi aplicat als crèdits durant el període corresponent.

Els costos seran assignats als vehicles pesants de forma objectiva i transparent, tenint en compte la proporció de trànsit de vehicles pesants que haurà de suportar la xarxa i els costos associats. A aquest efecte, els vehicles-quilòmetres recorreguts pels vehicles pesants es podran ajustar mitjançant "factors d'equivalència" objectivament justificats, com els que es recullen en el quadre del punt 4.

La quantitat prevista en concepte de rendiment estimat del capital o de marge de beneficis haurà de ser raonable, en funció de les condicions del mercat, i podrà ser modificada per tal de concedir a una tercera part contractada incentius en relació amb els requisits en matèria de qualitat dels serveis prestats. El rendiment del capital es podrà avaluar utilitzant indicadors econòmics, com el cost intern de retorn de la inversió o el cost mitjà ponderat del capital.

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

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

Els costos es distribuïran entre els vehicles pesants i la resta dels vehicles en funció dels percentatges reals i previstos de vehicles-quilòmetres recorreguts, i es podran ajustar mitjançant factors d'equivalència objectivament justificats com els que es recullen en el quadre del punt 4.

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

Aquest tipus de costos inclourà tots els costos en què incorri el concessionari de la infraestructura que no estiguin coberts per l'apartat 2 i es refereixin a la posada en servei, a l'explotació i la gestió de la infraestructura i al sistema de peatge. En particular, inclourà:

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

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

Les taxes i càrregues administratives relatives als contractes de concessió.

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

Els costos poden incloure un component de rendiment del capital o de marge de beneficis que ha de ser proporcional al grau de risc transferit.

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

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

El càlcul dels peatges s'efectuarà basant-se en els percentatges reals i previstos de vehicles-quilòmetres recorreguts per vehicles pesants, ajustats, si així es vol, mitjançant factors d'equivalència, per tenir en compte degudament els costos més alts de construcció i reparació de les infraestructures per a ús dels vehicles de transport de mercaderies.

En el quadre següent hi figura un conjunt de factors d'equivalència indicatius. En cas que l'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat apliqui altres factors d'equivalència que els establerts en el quadre adjunt, aquests es basaran en criteris objectivament justificables i es faran públics.

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

<sup>(1)</sup> Per a la determinació de la classe de vehicle, vegeu l'annex IV.

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

Els règims de peatge que es basin en previsions dels volums de trànsit hauran de disposar d'un mecanisme de correcció mitjançant el qual s'ajustaran periòdicament els peatges amb la finalitat de corregir qualsevol excés o defecte en la recuperació de costos que sigui imputable a errors de previsió.

## Annex II

### Requisits mínims per a la percepció d'una tarifa per costos externs

En el present annex es fixen els requisits mínims aplicables a la percepció de l'import del peatge per costos externs i al càlcul del valor límit màxim de la tarifa mitjana ponderada per costos externs.

#### 1. Parts de la xarxa viària inclosa.

L'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat o, si s'escau, l'autoritat que correspongui, ha d'indicar les parts de la seva xarxa subjectes a costos externs d'acord amb els articles 5.2 i 5.3 d'aquest Decret.

#### 2. Vehicles, carreteres i períodes afectats.

A efectes del càlcul de les tarifes en concepte de costos externs, les carreteres es classificaran en carreteres suburbanes, les subjectes a les tarifes més elevades, i carreteres interurbanes, les subjectes a tarifes menys elevades, d'acord amb el quadre 1 d'aquest annex.

#### 3. Import de la tarifa.

L'import de la tarifa serà variable, atès que s'han de tenir en compte, entre d'altres, els aspectes següents: la classificació de les carreteres, els períodes nocturns i diürns, el nivell d'exposició de les carreteres a la contaminació, densitat de població i els valors màxims.

La determinació de la tarifa s'ha de guiar per un criteri d'eficiència

#### 4. Elements de costos externs

##### 4.1 Cost de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit

El cost imputable de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit es calcularà aplicant la fórmula que figura a continuació o els valors unitaris recollits en el quadre 1 de l'annex III, si aquests són inferiors:

$$PCV_{ij} = \sum_k E_{ik} \times PC_{jk}$$

en què:

- $PCV_{ij}$  : el cost de la contaminació atmosfèrica emesa pel vehicle de categoria i en una carretera de tipus j (euros/vehicle quilòmetre),
- $E_{ik}$  : el factor d'emissió del contaminant k i el vehicle de categoria i (gram/vehicle quilòmetre),
- $PC_{jk}$  : el cost monetari del contaminant k per al tipus de carretera j (euro/gram).

Els factors d'emissió seran els mateixos que els utilitzats pel departament competent per elaborar els inventaris nacionals d'emissions que preveu la Directiva 2001/81/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2001, sobre sostres nacionals d'emissió de determinats contaminants atmosfèrics, que vol l'ús

de la guia comuna EMEP/CORINAIR <sup>(1)</sup>. El cost monetari dels contaminants serà estimat pel departament competent o, si és procedent, per una autoritat independent que apliqui els coneixements i mètodes més avançats.

L'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat o, si s'escau, una autoritat independent, podrà aplicar mètodes alternatius contrastats científicament per calcular el valor del cost per la contaminació atmosfèrica en els quals s'utilitzin dades extretes dels mesuraments dels contaminants atmosfèrics i el valor local del cost monetari dels contaminants atmosfèrics, sempre que els resultats no siguin superiors als valors unitaris a què es refereix el quadre I de l'annex III per a qualsevol categoria de vehicles.

#### 4.2 Cost de la contaminació acústica provocada pel trànsit

El cost imputable de la contaminació acústica aplicant la fórmula següent o els valors unitaris recollits en el quadre 2 de l'annex III, si aquests són inferiors:

$$NCV_j \text{ (diari)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (diürn)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (nocturn)} = b \times NCV_j$$

en què:

- $NCV_j$  : el cost de la contaminació acústica emesa per un vehicle pesant de transport de mercaderies en una carretera de tipus j (euro/vehicle quilòmetre),
- $NC_{jk}$  : el cost de la contaminació acústica per persona exposada en una carretera de tipus j al nivell de soroll k (euro/persona),
- $POP_k$  : la població exposada al nivell diari de soroll k per quilòmetre (persona/kilòmetre),
- $WADT$  : el trànsit mitjà diari ponderat (equivalent de turisme),
- a i b són factors de ponderació determinats pel departament competent de manera que el cost mitjà ponderat per contaminació acústica calculada per vehicle i quilòmetre no superi  $NCV_j$  (diari).

La contaminació acústica relacionada amb el trànsit correspon a l'impacte dels nivells acústics mitjans a prop del punt d'exposició i darrere de les barreres acústiques, quan n'hi hagi.

La població exposada al nivell de soroll k s'haurà de determinar d'acord amb els mapes estratègics de soroll elaborats en virtut de l'article 7 de la Directiva 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de juny de 2002, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental <sup>(3)</sup>.

---

<sup>1</sup> Metodologia de l'Agència Europea del Medi Ambient



El cost per persona exposada al nivell de soroll  $k$  serà estimat pel departament competent o, si és procedent, per una autoritat independent que apliqui els coneixements i mètodes més avançats.

Per al trànsit diari mitjà ponderat, s'aplicarà un factor d'equivalència "e" inferior o igual a 4 entre els vehicles pesants de transport de mercaderies i els turismes.

L'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat o, si és procedent, una autoritat independent, podrà aplicar mètodes alternatius contrastats científicament per calcular el valor dels costos de la contaminació acústica, sempre que els resultats no superin els valors unitaris a què es refereix el quadre 2 de l'annex III.

L'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat o, si és procedent, una autoritat independent, podrà establir tarifes per contaminació acústica diferenciades per recompensar els vehicles més silenciosos, sempre que això no redundi en una discriminació contra els vehicles estrangers. Si s'introdueixen tarifes per contaminació acústica diferenciades, les tarifes per les categories de vehicles més sorollosos no podran excedir els valors unitaris a què es refereix el quadre 2 de l'annex III, ni quatre vegades l'import de la tarifa de la contaminació acústica per als vehicles més silenciosos.

## Annex III

### Valors/límits màxims de les tarifes mitjanes ponderades per costos externs

En aquest annex es fixen els paràmetres que cal utilitzar per calcular el valor/límit màxim de la de la tarifa mitjana ponderada per costos externs.

#### 1. Cost màxim de la contaminació atmosfèrica provocada pel trànsit:

Quadre 1. Cost màxim imputable de la contaminació atmosfèrica

Cèntim/vehicle quilòmetre	Carreteres suburbanes (incloses autopistes)	Carreteres interurbanes (incloses autopistes)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
després del 31 de desembre de 2013	3	2
EURO VI	0	0
després del 31 de desembre de 2017	2	1
Menys contaminants que EURO VI	0	0

Els valors del quadre 1 es poden multiplicar per un factor màxim de 2 a les zones de muntanya en la mesura que ho justifiquin el pendent de la carretera, l'altitud i/o les inversions tèrmiques.

#### 2. Cost màxim de la contaminació acústica provocada pel trànsit:

Quadre 2. Cost màxim imputable de la contaminació acústica

Cèntim/vehicle quilòmetre	Diürn	Nocturn
Carreteres suburbanes (incloses autopistes)	1,1	2
Carreteres interurbanes (incloses autopistes)	0,2	0,3

Els valors del quadre 2 es podran multiplicar per un factor màxim de 2 a les zones de muntanya en la mesura que ho justifiquin el pendent de la carretera, les inversions tèrmiques i/o l'efecte d'amfiteatre de les valls.

## Annex IV

### Determinació indicativa de la classe de vehicle

Les classes de vehicles es defineixen en el quadre següent.

Els vehicles es classifiquen en les categories 0, I, II i III en funció dels danys que causen al paviment, per ordre creixent (la classe III és la que més danya les infraestructures de carreteres). Els danys augmenten exponencialment amb l'augment de la càrrega per eix.

Tots els vehicles de motor i conjunts de vehicles d'un pes màxim en càrrega autoritzat inferior a 7,5 tones pertanyen a la classe 0.

#### Vehicles de motor

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

Conjunts de vehicles (vehicles articulats i trens de carretera)

Eixos motors amb suspensió pneumàtica o suspensió reconeguda com a equivalent <sup>(2)</sup>		Altres sistemes de suspensió dels eixos motors		Classe de danys
Nombre d'eixos i pes màxim total en càrrega autoritzada (en tones)		Nombre d'eixos i pes màxim total en càrrega autoritzada (en tones)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
<b>2 + 1 eixos</b>				
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	
<b>2 + 2 eixos</b>				
23	25	23	25	I
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<b>2 + 3 eixos</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<b>3 + 2 eixos</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			III
<b>3 + 3 eixos</b>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	II

<sup>2</sup> (1) Suspensió reconeguda com a equivalent d'acord amb l'annex I de la Directiva 96/53 /CE del Consell de 25 de juliol de 1996, pel qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen en la Unió Europea, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i els pesos màxims autoritzats en el trànsit internacional. Directiva 2002/7/CE del Parlament Europeu i el Consell.

## Annex V

### Classificació de vehicles segon límits d'emissió Límits d'emissió

#### 1. Vehicle "EURO 0"

Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NO <sub>x</sub> ) g/kWh
12,3	2,6	15,8

#### 2. Vehicles "EURO I"/"EURO II"

	Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Massa de partícules (PT) g/kWh
Vehicle "Euro I"	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Vehicle "Euro II"	4,0	1,1	7,0	15,8

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

#### 3. Vehicles "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"/"VEM"

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

	Massa de monòxid de carboni (CO) g/kWh	Massa d'hidrocarburs (HC) g/kWh	Massa d'òxids de nitrogen (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Massa de partícules (PT) g/kWh	Fums m <sup>-1</sup>
Vehicle "Euro III"	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Vehicle "Euro IV"	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehicle "Euro V"	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vehicle "VEM"	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

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

<sup>(2)</sup> 0,13 per als motors amb una cilindrada unitària que sigui inferior a 0,7 dm<sup>3</sup> i el règim normal sigui superior a 3 000 min<sup>-1</sup>.

#### 4. Es podran considerar futures classes d'emissions de vehicles, tal com es defineixen a la Directiva 88/77/CEE, i modificacions ulteriors.

**Aquest text és transcripció del document de treball lliurat pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.**