

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

BOG 8 Apirila 2011

BOPV 27 Maiatza 2011

GIPUZKOAKO DIPUTATU NAGUSIAK

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

HITZAURREA

Europar Batasunak arautu du 3,5 t baino gehiagoko garraio ibilgailuei bide azpiegiturak erabiltzeagatik bidesari, tasa edo kanonak ezarri beharra, garraio astunen arloko eskumenaren ikuspegitik, 1962/96/EE Erabakiaren (884/2004/EE erabakiak aldatu zuen) 1. eranskineko 2. atalean definitutako Europa Barneko Errepide Sare guztian (L 167 AO, 2004ko apirilaren 30ekoa). Arautze horren oinarria da garraiolariei bide azpiegituren kostua kobratzeko sistemak eta kostuok egozteko ekitatezko sistemak harmonizatuta egongo ez balira, hainbat estatu kidetako garraio enpresen artean suertatuko lirakeen eskumen distortsioak desagerraraztea. Zehazki, 2006ko maiatzaren 17ko 2006/38/EE Direktiba (2006ko ekainaren 9ko EBAO) da, 1999ko ekainaren 17ko 1999/62/EE Direktiba (1999ko uztailaren 20ko EBAO) salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoa, aldatzekoa.

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

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

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

Aipatutako definizioaren arabera, Europa Barneko Errepide Sarea osatzen duten Gipuzkoako Lurralde Historikoko

errepideak AP-1, AP-8, N-I A-15 eta N-121-A dira.

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

Artikulu bakarra. -

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

XEDAPEN GEHIGARRIAK

Lehenengoa Europar Batzordeari jakinaraztea.

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

Bigarrena Garraio iraunkorraren finantzaketa.

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

ERANSKINA

VII TITULUA

SALGAI AK GARRAI ATZEN DITUZTEN IBI LGAIL U ASTUNEI GI PUZKO AKO LURRALDE HISTORIKOKO BIDE AZPI EGITURAK ERABILTZEAGATI K APLIKATU BEHARREKO KARGAK ZEHAZTEKO IRI ZPI DEEN ERREGULAZI OA

111 artikulua. - Xedea.

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

2.- Halaber, Europa barneko errepide sarean edo horren zati batean kanonak edo bidesariak sartzea alde batera utzita, Foru Arau mailako xedapenen bidez, bidesariak edota tasak aplikatu ahal izango dituzte Europa barneko errepide sarekoak ez diren errepideetan -horien artean daude Europa barneko errepide saretik desbideratutako trafikoa har dezaketen edo sare horren zenbait zatirekin lehia zuzena duten errepide paraleloak-, edo kanonak edo

bidesariak edota tasak aplikatu Europa barneko errepide sareko errepideetan, «ibilgailu astun» definizioan sartzen ez diren beste ibilgailu motordun batzuei, betiere errepide horiei bidesari edota tasak ezartzeak ez baditu nazioarteko trafikoarekiko diskriminatzen edo eragileen arteko lehia distortsioak eragiten.

112. artikulua.- Definizioak

Titulu honen ondorioetarako, honako definizio hauek hartuko dira kontuan:

- a) Europa Barneko Errepideen Sarea: Europa barneko errepideen sareko Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepideak Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1996ko uztailaren 23ko 1692/96/EE Erabakiaren 1. Eranskineko 2. atalean definitutakoak dira. Erabaki hori Europa barneko garraio sarea garatzeko Erkidegoko jarraibideei buruzko 884/2004/EE Erabakiak (L 167 AO, 2004ko apirilaren 30ekoa) aldatu zuen.
- b) Eraikuntza kostuak: eraikuntzaren kostuak, hala badagokio, azpiegitura berrien edo azpiegiturak hobetzearen finantzaketaren kostuak sartuta (egitura konponketa garrantzitsuak barne), edo azpiegituren edo edozein bidesari sistema berri ezarri aurreko 30 urteetan bukatutako azpiegiturak hobetzearenak (egitura konponketa garrantzitsuak barne). Azpiegituren edo azpiegiturak hobetzearen kostuek soinu kutsadura gutxitzera edo bide segurtasuna hobetzera zuzendutako berriazko gastuak barne har ditzakete, bai eta xede diren ingurumen elementuei dagozkienak ere, hala nola, lurzoruaren kutsaduraren aurka babestearenak.
- c) Finantzaketa kostuak: maileguen interesak eta akziodunek jarritako edozein baliabide propioen errentagarritasuna.
- d) Egitura konponketa garrantzitsuak: egitura konponketak, oro har, momentu horretan errepideko erabiltzaileei onurarik eragiten ez dietenak ezik, adibidez, konponketa lanak zoladura berritzearekin edo eraikuntzako beste obra batekin ordeztu direnean.
- e) Kanona edo bidesaria: zenbateko bat ordaintzea ibilgailu batekin distantzia bat egiteagatik; zenbateko hori egindako distantzian eta ibilgailu motan oinarritzen da.
- f) Tasa: zenbateko bat ordaintzea ibilgailu batek denbora tarte jakin batean atxikitako bide azpiegiturak erabiltzeko eskubidea izan dezan.
- g) Batez besteko kanon edo bidesari haztatua: epe jakin batean kanon edo bidesarietatik eskuratutako guztizko sarrerak kanona edo bidesaria duen sare jakin batean epe horretan ibiltzen diren ibilgailu-kilometroaren kopuruarekin zatituta; kanona edo bidesaria aplikatzen zaien ibilgailuen sarrerak nahiz ibilgailu-kilometroak kalkulatu dira.
- h) Ibilgailu astuna ibilgailu motorduna edo ibilgailu talde artikulatua da, salgaiak errepidez

garraiatzeko soilik erabiltzen dena eta 3,5 tona baino gehiagoko gehieneko karga baimendua duena.

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

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

113. artikulua.- Bidesariak kalkulatzea.

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

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

114. artikulua.- Bidesariak aldatzeko elementuak.

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

i.- lortu nahi den helburuaren arabera bada;

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

iii.- ez badu xede bidesarien bitartez irabazi handiagoak lortzea.

Aurreko artikuluan ezarritakoaren arabera ez diren batez besteko bidesari haztatuak eragiten dituen sarreren aurreikusi gabeko edozein igoera aldaketen egituran egindako aldaketekin indargabetuko da eta aldaketa horiek sarrera gehigarriak gertatu diren kontabilitate ekitaldiaren ondorengo bi urtetan aplikatu beharko dira.

iv.- hurrengo atalean adierazitako gehieneko malgutasun atariak errespetatzen baditu.

2.- Betiere 1. atalean ezarritako baldintzak betetzen badira, bidesarien tarifak aldatu ahal izango dira III. eranskinean ezarritako emisioen EURO motaren arabera, PM eta NOX maila barne, betiere bidesariak ez badu gaintzen emisio araurik zorrotzenak betetzen dituzten ibilgailu baliokideei kobratutako bidesaria % 100 baino gehiagoan gaintzen, bai eta eguneko orduaren, egun motaren edo urtaroen arabera ere, betiere bidesari bakar batek ere ez badu gaintzen % 100 baino gehiagoan eguneko aldirik merkeenean edo egun mota edo urtarorik

merkeenean kobratutako bidesaria, edo aldirik merkeenean zero tarifa kobratzen bada, eguneko momenturik garestiena edo egun mota edo urtaro garestienak ez badu dagokion ibilgailuari bestela aplikatuko litzaiokeen bidesaria % 50ean gainditzen.

115. artikulua.- Bidesariak eta tasak ezin dira aldi berean ordainduArtículo.

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

116. artikulua.- Bidesarien deskontuak edo murrizketak ohiko erabiltzaileentzat.

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

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

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

117. artikulua.- Bidesariak ordaintzea.

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

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

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

I. ERANSKINA

Ibilgailuen sailkapena, zoladuran eragiten duten kaltearen arabera

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

Ibilgailu motordunak	Kalte mota
----------------------	------------

7,5 tona baino gutxiagoko baimendutako gehieneko pisua duten ibilgailu motordunak eta ibilgailu taldeak				0
Esekidura pneumatikoa edo baliokidetzat jotako esekidura duten ardatz eragileak (1)		Ardatz eragileen bestelako esekidura sistemak		
Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko gustizko pisua (tonatan)		Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko gustizko pisua (tonatan)		
Hangiagoa edo berdina	Txikiagoa baino	Handiagoa edo berdina	Txikiagoa baino	
Bi ardatz:				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Hiru ardatz:				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Lau ardatz:				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			
Ibilgailu taldeak (ibilgailu artikulatuak eta errepide trenak)				
Esekidura pneumatikoa edo baliokidetzat jotako esekidura duten ardatz eragileak		Ardatz eragileen bestelako esekidura sistemak		Kalte mota
Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko gustizko pisua (tonatan)		Ardatz kopurua eta kargan baimendutako gehieneko gustizko pisua (tonatan)		

Hangiagoa edo berdina	Txikiagoa baino	Handiagoa edo berdina	Txikiagoa baino	
2 + 1 ardatz:				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 ardatz:				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 ardatz:				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3 + 2 ardatz:				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 ardatz:				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	

II. ERANSKI NA

Kostuak egotzi eta bidesariak kalkulatzeko funtsezko printzipioak

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

1. Sarearen eta ibilgailuen definizioa.

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

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

2. Azpiegitura kostuak.

2.1. Inbertsio kostuak

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

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

3.- Kostuak ibilgailu astunei objektiboki eta garden aplikatuko zaizkie,

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

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

2.2. Urteko mantenu kostuak eta egitura konponketen kostuak:

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

3. Ustiapenaren, kudeaketaren eta bidesariaren gastuak:

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

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

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

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

4.- azpiegitura ustiatzearen inguruko kudeaketako, administrazioko eta zerbitzuetako

kostuak. Kostu horiek kapitalaren etekinaren edo irabazi marjinaren osagai bat bil dezakete, transferitutako arriskuaren mailarekin bat datorrena.

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

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

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

Ibilgailu mota	Baliokidetasun faktoreak		
	Egitura konponketak	Inbertsioak	Urteko mantenua
3,5 t eta 7,5 t artekoak, 0 mota	1	1	1
> 7,5 t, I mota	1,96	1	1
> 7,5 t, II mota	3,47	1	1
> 7,5 t, III mota	5,72	1	1

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

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

III. ERANSKINA

Ibilgailuen sailkapena, emisio mugen arabera

1. «EURO 0» ibilgailua.

Karbono monoxido masa (CO) g/kWh	Hidrokarburoen masa (HC) g/kWh	Nitrogeno oxido masa (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. «EURO I» / «EURO II» ibilgailuak.

	Karbono monoxido masa (CO) g/kWh	Hidrokarburoen masa (HC) g/kWh	Nitrogeno oxido masa (Nox) g/kWh	Partikula masa (MP) g/kWh
Vehículo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 (2)
Vehículo EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15

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

Karbono monoxidoaren, guztizko hidrokarburoen, nitrogeno oxidoen eta partikulen berariazko masak, ESC entseguaren bitartez zehaztutakoak, eta keen opakotasunak, ERL entseguaren bitartez zehaztutakoak, ez dituzte

honako balio hauek gainditu behar (3) :

	Karbono monoxido masa (CO) g/kWh	Hidrokarburoen masa (HC) g/kWh	Nitrogeno oxido masa (Nox) g/kWh	Partikula masa (MP) g/kWh	Keak m-1
Vehículo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 (4)	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 EURO VEM	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

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

Ikus Testua

- (2) 85 kW edo gutxiagoko potentziako motorren kasuan, 1,7 koefizientea aplikatuko zaio partikula igorpenaren muga balioari.

Ikus Testua

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

Ikus Testua

- (4) 0,7 dm³ baino gutxiagoko zilindrada duten eta 3.000 min⁻¹ baino jatorri normal handiagoa duten motorretarako 0,13.

Ikus Testua