
§D15

**NORMA FORAL 7/2022,
DE 20 DE JULIO SOBRE
IMPLAN-TACIÓN DE UN
CANON A VEHÍCULOS
PESADOS DE TRANS-
PORTE DE MERCANCÍAS
POR UN USO DE DE-
TERMINADAS CARRE-
TERAS DEL TERRITORIO
HISTÓRICO DE BIZKAIA**

**UZTAILAREN 20KO
7/2022 FORU ARAUA,
BIZKAIKO LURRAL-DE
HISTORIKOKO ERREPI-
DE JAKIN BATZUK ERA-
BILTZEA-GATIK SAL-
GAIK GARRAIATZEKO
IBILGAILU ASTUNEI KA-
NON BAT EZARTZEARI
BURUZKOA**



NORMA FORAL 7/2022, DE 20 DE JULIO SOBRE IMPLANTACIÓN DE UN CANON A VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR UN USO DE DETERMINADAS CARRETERAS DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA

(BOB nº 152, de 10 de agosto de 2022)

PREÁMBULO

En virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía y el artículo 7 a) 8 de la Ley 27/83, de 25 de noviembre de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos y en el Decreto Foral 17/85, de 5 de marzo, dictado en desarrollo de la citada Ley, los Órganos Forales del Territorio Histórico de Bizkaia tienen la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos, sin perjuicio de las facultades que la Comunidad Autónoma de Euzkadi ostente a fin de coordinar las distintas redes de carreteras de cada uno de los Territorios Históricos.

Desde que la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia, regulara por primera vez la planificación, proyección, modificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras forales y las condiciones y limitaciones de uso del suelo adyacente, ha habido numerosos debates políticos y jurídicos acerca de la financiación de las infraestructuras y, en concreto, si esta debía ser presupuestaria o se debían implantar pagos por uso en algunas vías, destinados a sufragar los costes de construcción y explotación que se ha sustanciado en diferente normativa a lo largo del tiempo.

Así, la Norma Foral 11/2002, de 12 de diciembre, creó y reguló el canon de utilización de infraestructuras viarias y determinados aspectos del régimen tributario de la Sociedad Pública Foral «Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, Sociedad Anónima» (hoy Interbiak Bizkaia S.A.M.P.).

A dicha norma le siguió la Norma Foral 4/2005, mediante la que se modificaba la Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, por la que se aprobó el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia al objeto de adaptarla al nuevo Plan Especial de Accesibilidad de Bizkaia 2003 que fue aprobado mediante Norma Foral 4/2003, de 26 de marzo.

UZTAILAREN 20KO 7/2022 FORU ARAUA, BIZKAIKO LURRALDE HISTORIKOKO ERREPIDE JAKIN BATZUK ERABILTZEAGATIK SALGAIK GARRAIATZEKO IBILGAILU ASTUNEI KANON BAT EZARTZEARI BURUZKOA

(152 zenbakidun BAO, 2022.eko abuztuaren 10ekoa)

HITZAURREA

Euskal Autonomia Estatutuaren 10.34. artikuluan eta Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde erkideen eta lurralde historikoetako foru organoen arteko harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 8. puntuko 7 a) artikuluan eta lege horren garapenerako emandako martxoaren 5eko 17/1985 Foru Dekretuan xedatu dena dela bide, Bizkaiko Foru Aldundiak eskumen eksklusiboa du errepide eta bideak planifikatu, proiektatu, eraiki, kontserbatu, aldatu, finantzatu, erabili eta ustiatzeko, baina Euskal Autonomia Erkidegoak lurralde historiko bakoitzeko errepide sare guztiak koordinatzeko dituen eskurantzak aintzat hartuta.

Otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauak Bizkaiko foru errepideen plangintza, proiektzioa, aldaketa, eraikuntza, kontserbazioa, finantzaketa, erabilera eta ustiapena eta ondoko lurzoruaren erabilera baldintzak eta mugak arautu zituenetik, hainbat arau eta eztabaida politiko izan da azpiegituren finantzaketari buruz, zehazki, honi buruz: finantzaketak aurrekontukoa izan behar zuen edo erabilera-ordainketak ezarri behar ziren bide batzuetan, eraikuntza eta ustiapeneko kostuak ordaintzeko. Hori hainbat ararekin bideratu da denboran zehar.

Abenduaren 12ko 11/2002 Foru Arauaren bidez, bide azpiegiturak erabiltzeko kanona sortu eta arautu zen, eta «Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, Sociedad Anónima» (gaur egun Interbiak Bizkaia SAMP) foru sozietate publikoaren zerga-araubidearen zenbait alderdi arautu ziren.

Arau horren ostean, 4/2005 Foru Araua etorri zen, Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala onartu zuen apirilaren 15eko 8/1999 Foru Araua aldatzen zuena, martxoaren 26ko 4/2003 Foru Arauaren bidez onartu zen Bizkaiko Irisgarritasuneko Plan Berezi berrira egokitzeko.

Esta normativa amparó la construcción de una nueva infraestructura que enlazase con la autopista A-8 en Trapagaran y Usansolo (Variante Sur Metropolitana) y, aprovechando la finalización del período de concesión de la AP-8 (tramo Basauri- Behobia) y su transferencia, el establecimiento de un mecanismo de gestión de la demanda mediante el pago de canon por el usuario que permitiera optimizar la utilización del corredor Este-Oeste formado por dos infraestructuras (VSM/A8 en el tramo metropolitano y AP-8/N-634 en el resto), en consonancia con las Directivas Europeas que preconizaban que quien contamina debía pagar.

Mediante la Norma Foral 3/2010, de 26 de octubre, de régimen jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras, se incorporó definitivamente y de manera íntegra a la normativa del Territorio Histórico de Bizkaia la Directiva 2006/38/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Finalmente, el elenco normativo de carreteras en Bizkaia se completó con la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia (recientemente derogada por la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia) que consolida la prevalencia del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico, concreta el procedimiento de aprobación de los Proyectos de carreteras, revisa el régimen de usos de las distintas zonas de protección de las carreteras; establece un nuevo régimen jurídico para los accesos; adapta la tramitación de las autorizaciones y legalizaciones a los cambios introducidos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo y, por último, actualiza el régimen de las infracciones y sanciones, así como el procedimiento para proceder a las transferencias de titularidad de las carreteras.

En esencia, es la Norma 3/2010 la que rige todos los peajes en vigor en Bizkaia y dispone las reglas materiales y procedimentales bajo las que se pueden implantar nuevos peajes.

En concreto, ya en su Disposición Adicional Primera creaba los tramos concretos de peajes de la AP-8 y la Variante Sur Metropolitana, aclarando que los peajes de los túneles de Artxanda se seguirían rigiendo por su normativa específica (Pliego de condiciones de la concesión), al ser objeto de gestión indirecta a través de una concesión en vigor.

Araudi horrek babestu zuen A-8 autobidearekin bat egingo zuen azpiegitura berri bat eraikitzea Trapagaranen eta Usansolon (metropoliaren hegoaldeko saihebidetik), eta, AP-8 autobidearen emakida-aldia amaitzen zela (Basauri-Behobia tartea) eta haren transferentzia aprobetxatuz, eskaria kudeatzeko mekanismo bat ezartzea; horretarako, erabiltzaileak ordaindu egin behar du bi azpiegiturek (MHS/A8 metropoliko tartean eta AP-8/N-634 gainerakoan) osatzen duten Ekialde-Mendebaldeko korridorearen erabilera optimizatuz, Europako zuzentarauekin bat etorrira, non ezartzen den kutsatzen duenak ordaindu beharra duela.

Bizkaiko errepideetako bidesarien araubide juridikoari eta Errepideen Lurralde Plan Sektoriala aldatzeko finantzaketa irizpideei buruzko urriaren 26ko 3/2010 Foru Arauaren bidez, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluari 2006ko maiatzaren 17ko 2006/38/EE Zuzentaraua behin betiko eta osorik sartu zen Bizkaiko Lurralde Historikoko zuzenbidean. Zuzentarau horren bidez, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluari 1999ko ekainaren 17ko 1999/62/EE Zuzentaraua aldatu zen, salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunei azpiegitura jakin batzuk erabiltzeagatik zergak aplikatzeari buruzkoa.

Azkenik, Bizkaiko errepideen arau esparrua Bizkaiko Errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauarekin osatzen da (berriki indargabetua Bizkaiko errepideei buruzko Urriaren 20ko 5/2021 Foru Arauaren bidez), eta arau horrek Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren lehentasuna finkatzen du hirigintza plangintzaren zehaztapenen gainetik; errepide proiektuak onartzeko prozedura zehazten du, eta errepideetako babes eremuen erabilera araubidea berrikusten; sarbideetarako araubide juridiko berria ezartzen du; baimenen eta legezatzteen izapidetzea administrazio prozedura erregulatzen duen araudian egindako aldaketetara egokitzen du, eta, azkenik, arau-hausteen eta zehapenen araubidea eguneratzen du, bai eta errepideen titulartasuna transferitzeko prozedura ere.

Funtsean, 3/2010 Arauak zuzentzen ditu Bizkaian indarrean dauden bidesari guztiak, eta bidesari berriak ezarri ahal izateko arau materialak eta prozedurazkoak ditu.

Zehazki, lehen xedapen gehigarrian, AP-8 autobideko eta metropoliaren hegoaldeko saihebidetik bidesarien tarte zehatzak sortu zituen, eta argitu zuen Artxandako tuneletako bidesariak beren araudi espezifikoari jarraituko ziotela (emakidaren baldintzen plegua), zeharkako kudeaketaren xede baitira indarreko emakida bidez.

Además, esa Norma Foral estableció los criterios concretos para la determinación de los gravámenes o financiación no presupuestaria por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Bizkaia. Esos criterios quedaron incorporados en el capítulo II que limita el importe máximo del peaje al que resulte de la aplicación de los principios detallados y precios que contiene el Anexo I de la misma Norma y que coinciden plenamente con los exigidos tanto en la normativa comunitaria como en la estatal, permitiendo que puedan modularse los importes para tener en cuenta gastos derivados de la lucha contra los daños medioambientales y la congestión del tráfico, la limitación de los daños a la infraestructura, su utilización óptima o el fomento de la seguridad vial, según contemplan las Directivas, siempre que no tengan como objetivo un beneficio y se respeten los principios de proporcionalidad, transparencia y no discriminación.

Ya por último y en cuanto al procedimiento para fijar los importes de los peajes de Bizkaia, la Norma Foral 3/2010 dispone literalmente que el importe del peaje calculado de acuerdo con los apartados anteriores, así como su modificación y actualización serán objeto de aprobación formal mediante Decreto de la Diputación Foral, la cual dará cumplida cuenta a las Juntas Generales de los costes imputados y las distancias tenidas en cuenta para dicho cálculo.

Con posterioridad, se ha aprobado la Directiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE y que completa la regulación en esta materia procediendo, básicamente, a incluir el concepto de "tasa por costes externos" y la posibilidad de diferenciar las tasas aplicadas, en determinadas condiciones, a los transportes pesados de más de 12 Tn.

Partiendo del marco normativo citado y siguiendo el principio de «quien utiliza paga» promovido por la Directiva europea, se ha optado por implantar en determinadas carreteras un sistema de pago por uso, que afectará exclusivamente a los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas de transporte de mercancías por carretera.

El transporte pesado de mercancías por carreteras genera un alto impacto tanto financiero como medioambiental en forma de emisiones y de contaminación acústica. En el marco establecido por las Directivas europeas, el sistema de pago por uso que introduce esta Norma Foral se revela como una forma equitativa para que los transportistas, todos los transportistas, que utilicen las vías gravadas contribuyan de manera proporcionada a la financiación de los costes asociados a las mismas.

El canon se establece con arreglo a un sistema abierto, con tecnología free flow. Los vehículos que circulen por los tramos sujetos pasarán en los puntos clave del recorrido por un punto de cobro situado en un pórtico sobre la vía. Al paso por cada uno de ellos se les imputará el importe correspondiente.

A este respecto, debe señalarse que las cuantías del canon se determinan en base al principio de recuperación de los costes de infraestructura. Concretamente, el canon se calcula con relación a con los costes de construcción de la infraestructura y los de explotación, gestión del canon, desarrollo y mejora de la red y mantenimiento, incluida la reparación estructural. De esta manera, se

Foru arau horrek irizpide zehatzak ezarri zituen Bizkaiko Lurralde Historikoan bide-azpiegiturak erabiltzeagatik aurrekontuz kanpoko kargak edo finantzaketa zehazteko. Irizpide horiek II. kapituluari gehitu zitzaizkion, zeinak mugatzen baitu zehaztutako printzipioak aplikatzearen ondoriozko gehienezko zenbatekoa, bai eta arau bereko I. eranskinean jasotako prezioak ere. Bat datoz, erabat, Batasunaren araudian nahiz estatukoan eskatzen direnekin, eta zenbatekoak modulatu ahal izatea ahalbidetzen da. Ingurumen kalteen eta trafikoaren pilaketen aurka borrokatetik eratorritako gastuak aintzat hartzeko, azpiegiturari eragindako kalteak mugatzeko, bideko segurtasuna sustatu edo behar bezala erabiltzeko, zuzentarauek jasotzen duten eran, baldin eta helburua ez bada irabazia eta proportzionaltasunaren, gardentasunaren eta diskriminaziorik ezaren printzipioak errespetatzen badira.

Azkenik, eta Bizkaiko ordainsarietako zenbatekoak finkatzeko prozedurari dagokionez, 3/2010 Foru Arauak honako hau xedatzen du hitzez hitz: «Bidesariaren zenbatekoa (aurreko paragrafoen arabera kalkulaturakoa) eta haren aldaketa edo eguneratzea Bizkaiko Foru Aldundiaren dekretu bidez onartuko dira. Halaber, Aldundiak Bazar Nagusiei jakinaraziko dizkie egotzitako kostuak, kalkulua egiteko aintzat hartutako distantziak (...)».

Geroago, Europar Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2011ko irailaren 27ko 2011/76/UE zuzentaraua onetsi zen. Horrek 1999/62/CE Zuzentaraua aldatu zuen eta gai honi buruzko araudia osatu zuen. Oinarri-oinarrian, «kanpo kostuengatik tasa» kontzeptua txertatzean datza, eta aplikatutakoak ezberdintzean, zenbait baldintzatan, 12 t-tik gorako garraio astunei.

Aipatutako arau-esparrutik abiatuta, eta Europako Zuzentarauak sustatutako «erabiltzen duenak ordaintzen du» printzipioari jarraituz, hainbat tartetan erabileragatik ordainketa sistema bat ezartzea erabaki da. Sistema horrek 3,5 tonatik gorako salgaiak errepidez garraiatzen dituzten ibilgailu astunei soilik eragingo die.

Salgaien errepide bidezko garraio astunak eragin handia dauka ingurumenaren aldetik nahiz finantzarioki, besteak beste emisioak eta kutsadura akustikoa sortzen dituelako. Europar zuzentarauak ezarritako esparruan, foru arau horrek jasotzen duen erabileraren truke ordaintzeko sistema ekitatezkoa da garraiolariak, zergapeko bideak erabiltzen dituzten garraiolari guztiek, proportzionalki erkarpenak egiteko horiei lotutako kostuak finantzatzeko.

Kanona sistema ireki baten arabera ezartzen da, free flow teknologia baliatuz. Kanonari lotutako tarteetatik zirkulatzen ari diren ibilgailuak bidearen gaineko portiko batean dagoen kobrantza puntu batetik igaroko dira ibilbidearen funtsezko puntuetan. Haietako bakoitzetik igarotzean, dagokien zenbatekoa egotziko zaie.

Horri lotuta, adierazi behar da kanonaren zenbatekoak azpiegitura kostuak berreskuratzeko printzipioaren arabera zehaztuko direla. Zehazki, kanona kalkulatzeko, kontuan hartzen dira azpiegituraren eraikuntza kostuak eta utsiapen kostuak, kanonaren kudeaketa, sarearen garpenera eta hobekuntza- eta mantentze-lanak, egituraren konponketa barne. Horrenbestez, erabileraren ondoriozko

pretende paliar el deterioro sufrido por el uso y mantener un nivel óptimo de servicio. Se prevé igualmente la aplicación de reducciones a los vehículos menos contaminantes que se ajusten a las últimas normas EURO en materia de emisiones máximas.

En todo caso, las cuantías se adecuarán a la normativa europea de aplicación en el momento de su determinación, al marco económico global y a los costes reales de operación.

Dado que el sistema de cobro requiere un desarrollo complejo hasta la validación final del mismo, la presente norma foral contiene la autorización al Consejo de Gobierno Foral para que determine la fecha a partir de la cual las personas usuarias tendrán la obligación de abonar el canon.

Finalmente, se han realizado las consultas y recabado los informes necesarios, en particular el de la Comisión Jurídica Asesora de Bizkaia, cuyo parecer se ha atendido.

Artículo 1. Objeto.

La presente norma foral implanta y regula el canon de utilización de las siguientes carreteras de titularidad de la Diputación Foral de Bizkaia:

- a) A-8 Autopista del Cantábrico y BI-10, desde Basurto (p.k. 119,500) hasta El Haya (p.k. 139,219).
- b) N-240 Tarragona - Bilbao (Barazar), desde la unión de El Gallo (p.k. 55,773) y la variante Ubidea (p.k. 23,050).
- c) N-636 Beasain - Durango (Kanpazar) desde el punto limítrofe con Gipuzkoa (p.k. 34,980) hasta Durango (p.k. 49,350).
- d) BI-30 (antigua N-637) Cruces- Erletxes (Rontegi), entre la unión de Cruces (p.k. 8,000) y la unión de Erletxes (p.k. 28,180).
- e) BI-625 desde Laudio (p.k. 372,560) a Basauri (p.k. 387,310).

Artículo 2. Vehículos sujetos al pago.

El canon será de aplicación a los vehículos pesados, esto es, a los vehículos de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas.

Artículo 3. Definición del sistema.

Para la detección, identificación e imputación del canon a los vehículos se implantará un sistema abierto Free Flow, sin detención de vehículos.

kaltea arindu nahi da, eta zerbitzua egoki ematen jarraitu. Era berean, gutxien kutsatzen duten eta gehieneko emisioei buruzko azken EURO arauetara egokitzen diren ibilgailuei abantailak eskainiko dizkieten aldaketak aplikatzea aurreikusten da.

Edozelan ere, zenbatekoak zehazteko unean aplikatzekoa den Europako araudira, esparru ekonomiko orokorrera eta eragiketa-kostu errealetara egokituko dira.

Kobrantsa sistema modu konplexuan garatu behar denez sistema hori azkenean baliozkotu arte, foru arau honek baimena ematen dio Foru Aldundiaren Gobernu Kontseiluari, erabiltzaileek kanona noiz ordaindu beharko duten zehazteko.

Azkenik, kontsultak egin dira eta beharrezko txostenak bildu dira, bereziki, Bizkaiko Aholku Batzorde Juridikoarena.

1. artikulua. Xedea.

Foru arau honek Bizkaiko Foru Aldundiaren titulartasuneko errepide hauek erabiltzeko kanona ezarri eta arautzen du:

- a) A-8 Kantauriko autobidea eta BI-10, Basurtutik (119,500 KP) El Hayara (139,219 KP).
- b) N-240 Tarragona - Bilbo (Barazar), El Gallo (55,773 KP) eta Ubidea saihebidetaren lotunetik (23,050 KP).
- c) N-636 Beasain - Durango (Kanpazar) Gipuzkoarekin muga egiten duen puntutik (34,980 KP) Durangoraino (49,350 KP).
- d) BI-30 (lehenengo N-637) Gurutzeta - Erletxeta (Arrontegi), Gurutzetako (8,000 KP) eta Erletxetako lotunetik (28,180 KP).
- e) BI-625 Laudiotik (372,560 KP) Basaurira (387,310 KP).

2. artikulua. Ordainketa egin behar duten ibilgailuak.

Kanona ibilgailu astun gisa definitutakoei aplikatuko zaie, hau da, ibilgailu motordunei edo ibilgailu artikulatuen multzoei, baldin eta salgaiak errepidez garraiatzeko soilik erabiltzen badira eta 3,5 tonatik gorako gehieneko pisu baimendua badute.

3. artikulua. Sistemaren definizioa.

Ibilgailuak detektatu eta identifikatzeko eta kanona egotzeko, Free Flow sistema ireki bat ezarriko da, ibilgailuak gelditu gabe.

Artículo 4. Obligaciones de las personas usuarias.

1. Las personas usuarias que circulen con los vehículos mencionados en el artículo 2 por los tramos sujetos al pago del canon tienen la obligación de abonar el importe que les corresponda.

2. Al tratarse de un sistema de peaje Free Flow obligatorio, las personas usuarias deberán disponer, además, de los medios técnicos que posibiliten su uso en condiciones operativas, o deberán facilitar la información que permita asociar la matrícula con un medio de pago.

Artículo 5. Asignación de tránsitos sujetos a canon.

1. En coherencia con los tramos descritos en el artículo 1, se les asignan las siguientes longitudes de tránsito:

- A-8 Autopista del Cantábrico y BI-10, 19,719 kilómetros.
- N-240 Tarragona - Bilbao (Barazar), 32,723 kilómetros.
- N-636 Beasain - Durango (Kanpazar), 14,37 kilómetros.
- BI-30 (antigua N-637) Cruces- Erletxes (Rontegi), 20,18 kilómetros.
- BI-625 Audio-Basauri, 14,75 kilómetros.

2. El ajuste de las concretas secciones de los tramos sujetos al canon atendiendo a los puntos de cobro y control se aprobarán mediante Decreto de la Diputación Foral.

Artículo 6. Clasificación de vehículos.

1. A los efectos del canon establecido por la presente norma foral, la clasificación de los vehículos es la siguiente:

- a) Categoría 1: peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas y menor de 12 toneladas.
- b) Categoría 2: peso máximo autorizado igual o superior a 12 toneladas.

2. Para la clasificación efectiva de cada tipo de vehículo en una de las dos categorías, el sistema de pódicos identificará el volumen y, así, la masa de cada vehículo.

Artículo 7. Cuantía del canon.

1. La cuantía inicial del canon se fijará conforme a los criterios previstos en la Norma Foral 3/2010, previo informe favorable de la Comisión Europea, y se aprobará mediante Decreto de la Diputación Foral que habrá de expresar los costes imputados y las distancias tenidas en cuenta en su cálculo.

2. La actualización del importe del canon se acordará, igualmente, a través de Decreto Foral.

4. artikulua. Erabiltzaileen betebeharrak.

1. 2. artikuluan aipatutako ibilgailuekin zirkulatzen duten erabiltzaileek, kanona ordaindu behar duten tarteeetan zirkulatzen ari direnean, dagokien zenbatekoa ordaindu beharko dute.

2. Nahitaezko Free Flow motako sistema denez, erabiltzaileek, gainera, sistema hori baldintza operatiboetan erabiltzeko aukera ematen duten baliabide teknikoak izan beharko dituzte, edo, bestela, matrikula ordaintzeko era bati lotzen uzten duen informazioa eman beharko dute.

5. artikulua. Kanonari lotutako bidaiak esleitzea.

1. 1. artikuluan deskribatutako tarteeekin bat etorritz, honako bide-luzera hauek esleitzen dira:

- A-8 Kantauriko autobidea, 19,719 kilometro.
- N-240 Tarragona - Bilbo (Barazar), 32,723 kilometro.
- N-636 Beasain - Durango (Kanpazar), 14,37 kilometro.
- BI-30 (lehengo N-637) Gurutzeta- Erletxeta (Arrontegi), 20,18 kilometro.
- BI-625 Audio-Basauri, 14,75 kilometro.

2. Foru Aldundiaren dekretu bidez onetsiko da kanona duten tarteeetako sekzio zehatzen doikuntza, kobrantza-eta kontrol-puntuak kontuan hartuta.

6. artikulua. Ibilgailuen sailkapena.

1. Foru arau honek ezarritako kanonaren ondorioetarako, ibilgailuak honela sailkatuko dira:

- a) 1. kategoria: 3,5 tonatik gorako eta 12 tonatik beherako gehieneko pisu baimendua.
- b) 2. kategoria: 12 tonako edo hortik gorako gehieneko pisu baimendua.

2. Ibilgailu mota bakoitza bi kategorietako batean sailkatzeko, portikoen sistemak ibilgailu bakoitzaren bolumena eta masa identifikatuko ditu.

7. artikulua. Kanonaren zenbatekoa.

1. Kanonaren hasierako zenbatekoa finkatzeko, kontuan hartuko da zer ezarrita dagoen 3/2010 Foru Arauan. Horretarako, Europako Batzordeak aldeko txostena eman behar du, eta Foru Aldundiaren dekretu bidez onetsiko da, hartan jaso beharko direlarik egotzitako kostuak eta kalkulu egitean kontuan hartu diren distantziak.

2. Kanonaren zenbatekoaren eguneratzea ere foru dekretu bidez erabakiko da.

3. La Diputación Foral dará cumplida cuenta a las Juntas Generales del contenido de los Decretos de fijación de cuantías que adopte en aplicación de los apartados anteriores.

4. El importe del canon variará en función de la categoría EURO de emisión del vehículo, de forma que aquellos vehículos que acrediten el cumplimiento de las normas de emisiones EURO más estrictas vigentes en el momento de realizar el trayecto o en los cuatro años anteriores disfrutará de una tarifa más favorable. El Decreto Foral que fije la cuantía inicial del canon o sus actualizaciones establecerá, igualmente, la correspondiente a los vehículos menos contaminantes, dentro de los porcentajes de variación que en cada momento se contemplen en la Directiva 1999/62/CE o norma que la sustituya. La determinación de dicha cuantía y de sus actualizaciones atenderá a criterios objetivos que incentiven la ampliación progresiva del número de vehículos menos contaminantes.

Mediante Decreto de la Diputación Foral se concretará la tipología de vehículos que pueden beneficiarse de canon para vehículos que cumplen las normas de emisiones más estrictas y se establecerá un sistema de control mediante acreditación previa del cumplimiento de ese requisito que contemple la presentación de la documentación del vehículo que certifique la categoría EURO de emisiones del mismo.

Artículo 8. Medios de pago.

1. Se establecen los siguientes medios de pago para el abono del canon por parte de los vehículos obligados:

- a) Dispositivo embarcado (OBU) habilitado para realizar el pago electrónico.
- b) Registro telemático a través del sitio web de Interbiak Bizkaia SA, M.P. u otros sistemas telemáticos que, en su caso, se desarrollen, con vinculación de la tarjeta bancaria al número de matrícula del vehículo.

2. En ningún caso será aceptado el pago en metálico como medio de abono.

Artículo 9. Exacción, gestión y recaudación del canon.

1. Corresponde a la sociedad pública foral Interbiak Bizkaia SA, M.P. la exacción, gestión y recaudación del canon en los términos de los diferentes convenios celebrados con la Diputación Foral de Bizkaia para la explotación de la infraestructura, de acuerdo con la Norma Foral 6/1998 de 30 de junio, por la que se establecen las reglas fundamentales que habrán de regir en las encomiendas para la construcción y/o explotación de carreteras y otras infraestructuras de competencia de la Diputación Foral de Bizkaia por Sociedades Públicas Forales.

2. No obstante, Interbiak Bizkaia SA, M.P. podrá encomendar a un tercero la gestión del cobro del canon, a través de los procedimientos y tipos de contratos previstos en la normativa de contratación pública que le resulte aplicable.

3. Foru Aldundiak Batzar Nagusiei jakinaraziko die zenbatekoak finkatzen dituzten dekretuen edukia, zeina aurreko apartatueta xedatzen dena aplikatuta erabakiko duen.

4. Kanonaren zenbatekoa ibilgailuaren emisioaren EURO kategoriaren arabera izango da. Hau da, zenbateko txikiagoa ordaindu beharko dute bidaia egiterakoan edo aurreko lau urteetan indarrean dauden emisio-mugen EURO arau zorrotzenak betetzen dituztela egiaztatzen duten ibilgailuek. Kanonaren hasierako zenbatekoa edo haren eguneratzeak finkatzen dituen foru dekretuak, era berean, gutxiago kutsatzen duten ibilgailuei dagokien kanonaren zenbatekoa ere ezarriko du, betiere kontuan harturik 1999/62/EE Zuzentarauan edo haren ordeko araudian xedatzen diren aldaketa-portzentajeak. Kanonaren zenbatekoa eta haren eguneratzeak irizpide objektiboaren arabera zehaztuko dira, gutxiago kutsatzen duten ibilgailuen kopurua apurka-apurka handitzeko.

Foru Aldundiaren dekretu bidez zehaztuko da emisio-arau zorrotzenak betetzen dituzten ibilgailuentzako kanonaren onuradun izan daitezkeen ibilgailuen tipologia, eta kontrol-sistema bat ezarriko da baldintza hori betetzen dela egiaztatzen duen alde zehaztuen egiaztapenaren bidez. Sistema horretan, emisioen EURO kategoria egiaztatzen duen ibilgailuaren dokumentazioa aurkeztu beharko da.

8. artikulua. Ordaintzeko erak.

1. Obligaziodun ibilgailuek kanona ordaintzeko era hauek dituzte:

- a) Ibilgailuan ordainketa elektronikoa egiteko ezarritako gailua.
- b) Erregistro telematikoa Interbiak Bizkaia SAMP enpresaren webgunearen bidez edo, hala badagokio, garatzen diren beste sistema telematikoko batzuen bidez, bankuko txartela ibilgailuaren matrikula-zenbakiari lotuta.

2. Inola ere ez da onartuko eskudirutan ordaintzea.

9. artikulua. Kanonaren ordainarazpena, kudeaketa eta diru-bilketa.

1. Interbiak Bizkaia SAMP foru sozietate publikoari dago-kanona ordainaraztea, kudeatzea eta diru-biltzea, azpiegitura ustiatzeko Bizkaiko Foru Aldundiarekin egindako hitzarmenen arabera, ekainaren 30eko 6/1998 Foru Arauarekin bat etorritik. Foru arau horren bidez, foru sozietate publikoek Bizkaiko Foru Aldundiaren eskumeneko errepideak eta beste azpiegitura batzuk eraikitzeko edota ustiatzeko gomendioetan bete beharreko funtsezko arauak ezartzen dira.

2. Hala ere, Interbiak Bizkaia SAMP sozietate publikoak beste norbaiti agindu ahal izango dio kanona kobratzeko kudeaketa egiteko, aplikatu behar zaion kontratazio publikoari buruzko araudian ezarritako prozeduren eta kontratu moten bidez.

Artículo 10. Impago del canon.

1. Constituye infracción leve, según lo establecido su artículo 64.2.e) de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia no abonar el peaje correspondiente a la utilización de la infraestructura. Tal infracción será sancionada conforme a lo dispuesto en dicha Norma Foral.
2. Será responsable del impago del canon la persona titular del vehículo, o la persona conductora habitual, en el supuesto de que el arrendamiento a largo plazo constase en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
3. Si no se abonase el canon en el momento en que se utilice la infraestructura viaria, se realizarán los trámites pertinentes por parte de la entidad gestora del canon para su cobro, incrementado con un recargo de gestión. Este recargo será del 20 % del canon adeudado.
4. Transcurridos dos meses desde la fecha del tránsito sin que haya sido abonada la deuda, la entidad gestora encargada de la exacción del canon remitirá la preceptiva denuncia a la Diputación Foral de Bizkaia para que proceda a la incoación del expediente sancionador y a la exigencia, por el procedimiento de apremio, de la deuda pendiente de pago, que incluirá el recargo de gestión no abonado.
5. Para acreditar tales hechos podrá utilizarse cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen instalado en la infraestructura que identifique claramente a los vehículos. Dicha imagen constituirá medio de prueba en la denuncia.

Artículo 11. Uso de los fondos recaudados.

Los fondos recaudados se destinarán exclusivamente a los tramos sujetos al canon, para cubrir los costes de conservación ordinaria y extraordinaria de las infraestructuras, los de operación y mantenimiento del sistema de cobro de canon, los de adaptación a las nuevas regulaciones o tecnologías y los proyectos de mejora de la vía.

Artículo 12. Tratamiento de datos personales.

1. La gestión del sistema Free Flow requiere el tratamiento de datos personales vinculados a la titularidad del vehículo obligado al pago del canon conforme a la presente norma foral, y con la finalidad de gestionar su cobro.
2. Dicho tratamiento tiene por objeto seleccionar los vehículos obligados al pago del canon correspondiente al uso de la infraestructura viaria sometida a dicho sistema y, en concreto: la ejecución de los procesos de cobro del canon, emisión de facturas, gestión de impagos y consecuencias infractoras; verificación en caso de reclamaciones por discrepancia, disconformidad o error con la gestión efectuada, así como exclusión de vehículos no sujetos al pago que utilizan este tramo viario.
3. Los datos personales obtenidos no se utilizarán para finalidades distintas a las previstas en esta norma foral.

10. artikulua. Kanona ez ordaintzea.

1. Bizkaiko errepideei buruzko 5/2021 Foru Arauak, Urriaren 20koak, 64.2.e) artikuluan xedatutakoaren arabera, arau-hauste arina da azpiegitura erabiltzeari dagokion bidesaria ez ordaintzea. Arau-haustea foru arau horretan xedatutakoaren arabera zehatuko da.
2. Ibilgailuaren titularra edo ohiko gidaria izango da kanona ez ordaintzearen erantzulea, baldin eta epe luzeko errentamendua Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren Ibilgailuen Erregistroan jasota badago.
3. Kanona bide-azpiegitura erabiltzen den ulean ordaintzen ez bada, kanona kudeatzen duen erakundeak dagozkion izapideak egingo ditu hura kobratzeko, kudeaketa errekgua gehituta. Errekargu hori zor den kanonaren % 20 izango da.
4. Bidaia egin den datatik bi hilabete igaro eta zorra ordaindu ez bada, kanona ordainarazteaz arduratzen den erakunde kudeatzaileak nahitaezko salaketa igorriko dio Bizkaiko Foru Aldundiari, zehapen-espeditentea has dezan eta premiamendu prozeduraren bidez ordaintzeke dagoen zorra eska dezan, ordaindu gabeko kudeaketa-errekargua barne.

5. Egitate horiek egiaztatzeko, azpiegituran instalatuta dagoen eta ibilgailuak argi identifikatzen dituen edozein sistema edo bitarteko tekniko, mekaniko edo irudi-errekarguak erabili ahal izango da. Irudi hori frogabidea izango da salaketan.

11. artikulua. Bildutako funtsen erabilera.

Bildutako funtsak kanonari lotutako tarteetarako baino ez dira erabiliko, azpiegituren ohiko eta ezohiko kontserbazio kostuak, kanona kobratzeko sistemaren mantentze- eta eragiketa-kostuak, araudi edo teknologia berrietara egokitzekoak eta bidea hobetzeko proiektuenak estaltzeko.

12. artikulua. Datu pertsonalen tratamendua.

1. Free Flow sistemaren kudeaketak kanona ordaindu behar duen ibilgailuaren titulartasunari lotutako datu pertsonalak tratatzea eskatzen du, foru arau honen arabera eta kobrantza kudeatzeko helburuarekin.
2. Tratamendu horren helburua da sistema horri lotutako bide-azpiegituraren erabileragatiko kanona ordaindu behar duten ibilgailuak hautatzea, eta, zehazki: kanona kobratzeko, fakturak emateko, ez ordaintzeak kudeatzeko eta arau-hausteen ondoriozko prozesuak gauzatzea; egindako kudeaketarekin desadostasun edo akatsen bat dela-eta erreklamaziorik badago, hori egiaztatzea; eta ordaindu beharrik ez duten eta bide-tarte hori erabiltzen duten ibilgailuak baztertzea.
3. Lortutako datu pertsonalak ez dira erabiliko foru arau honetan ezarritakoaz besteko helburuetarako.

Para la elaboración de estadísticas relativas al uso de la infraestructura y/o calidad del servicio, será eliminada cualquier información personal que haya sido recabada para las finalidades identificadas en los apartados precedentes.

4. El responsable de los tratamientos descritos en este artículo es el departamento de la Diputación Foral de Bizkaia competente en materia de infraestructuras viarias.

Artículo 13. Datos personales recabados.

1. Para la consecución de las finalidades identificadas en el artículo anterior, los datos personales necesarios son: la imagen de la matrícula del vehículo que atraviesa los pórticos del sistema Free Flow; el medio de pago vinculado; la fecha y hora vinculada al tránsito y la identificación de la persona titular del vehículo; el alta o registro en el sistema Free Flow así como los datos necesarios para la emisión de las facturas que soliciten las personas titulares de la información.

2. Además, podrá recabarse información adicional que no constituyen datos personales, como es la relativa al país de matriculación, la marca y modelo del vehículo, su categoría y su ficha técnica.

3. Los datos personales no serán comunicados o de acceso a terceros, salvo en el cumplimiento de una norma legalmente exigible o para dar soporte al servicio.

Artículo 14. Períodos de conservación de los datos personales.

1. Los datos relativos a los vehículos no obligados al pago sólo serán objeto de tratamiento durante el tiempo estrictamente necesario para descartar la obligación de pago del canon derivado del uso del eje viario.

2. La tarjeta bancaria vinculada a la matrícula se utilizará para efectuar el cobro en el sistema Free Flow cuando el vehículo no tenga otro medio de pago asociado en el momento de efectuar el tránsito. Esta tarjeta se utilizará durante un periodo de 4 horas anteriores o posteriores a la realización del tránsito en función del sentido de la circulación.

3. Los datos recabados se conservarán durante el tiempo estrictamente necesario para realizar el cobro del canon y, preventivamente, durante el periodo de un año a partir de la fecha de generación de la obligación de pago, para atender a la reclamación que pudiera derivarse, momento en que pasarán a bloqueo durante el plazo de prescripción de las acciones administrativas o judiciales que legalmente correspondieran.

Azpiegituraren erabilerari edota zerbitzuaren kalitateari buruzko estatistikak egiteko, ezabatu egingo da artikulu honen aurreko zenbakietan identifikatutako xedeetarako bildu den edozein informazio pertsonal.

4. Artikulu honetan adierazitako tratamenduen arduraduna Bizkaiko Foru Aldundian bide azpiegituren arloko eskumena duen saila da.

13. artikulua. Bildutako datu pertsonalak.

1. Aurreko artikuluan identifikatutako helburuak lortzeko, honako datu pertsonal hauek behar dira: Free Flow sistemaren portikoak zeharkatzen dituen ibilgailuaren matrikularen irudia; hari lotutako ordaintzeko era; bidaiari lotutako eguna eta ordua eta ibilgailuaren titularraren identifikazioa; Free Flow sisteman alta ematea edo erregistratzea, eta informazioaren titularrek eskatzen dituzten fakturak igortzeko behar diren datuak.

2. Gainera, datu pertsonalak ez diren beste informazio batzuk ere bildu ahal izango dira, hala nola matrikulazio herrialdea, ibilgailuaren marka eta modeloa, kategoría eta fitxa teknikoa.

3. Datu pertsonalak ez zaizkie beste batzuei jakinaraziko edo eskuragarri jarriko, salbu eta legez eska daitekeen arauen bat betetzen denean edo zerbitzuari euskarria ematen zaionean.

14. artikulua. Datu pertsonalak gordetzeko epeak.

1. Ordaintzeko betebeharrak ez duten ibilgailuei buruzko datuak aldi baterako tratatuko dira, soilik bide-ardatza erabiltzeagatik kanona ordaintzeko betebeharrak ez dagoela egiaztatzeko behar den denboran.

2. Matrikulari lotutako banku-txartela Free Flow sisteman kobratzeko erabiliko da, baldin eta ibilgailuak bidaia egitean ez badu beste ordainketa biderik. Txartel hori erabiliko da zirkulazioaren noranzkoaren arabera zirkulatu aurreko edo ondorengo 4 orduetan.

3. Kanona kobratzeko behar-beharrezkoa den denboran gordeko dira bildutako datuak, eta, prebentzioz, urtebete epean, ordaintzeko betebeharra sortzen den egunetik zenbatzen hasita, erreklamazioari erantzuteko, eta une horretan blokeatuko dira legez dagozkion administrazio ekintza edo judizialak preskribatzeko epean.

Artículo 15. Título de licitud.

La base jurídica o título de licitud habilitante para el tratamiento de los datos personales recabados y generados por la actividad desarrollada es el ejercicio de poderes públicos y el cumplimiento del interés público conferidos a la Diputación Foral de Bizkaia, como responsable del tratamiento de dichos datos personales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1.e) del Reglamento general de protección de datos.

Disposición Final primera. Fecha de inicio de cobro del canon.

Se autoriza al Consejo de Gobierno para que determine mediante Decreto Foral la fecha de inicio de cobro de los concretos peajes de acuerdo con la presente norma foral.

Disposición final segunda. Desarrollo reglamentario.

Sin perjuicio de las habilitaciones que expresamente se realizan en la presente norma foral, se faculta a la Diputación Foral para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para su desarrollo y aplicación.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

La presente norma foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Bizkaia.

15. artikulua. Zilegitasun titulua.

Garatutako jardueraren ondorioz bildutako eta sortutako datuak tratatzeko zilegitasun titulua edo oinarri juridikoa da botere publikoak baliatzeko eta interes publikoa betetzeko Bizkaiko Foru Aldundiari emandako eskumena, datu pertsonal horien tratamenduaren erantzule gisa. Hori guztia, bat etorritik datuak babesteko araudi orokorraren 6.1.e) artikuluan xedatu denarekin.

Azken xedapenetako lehenengoa. Kanona kobratzen hasiko den eguna.

Baimena ematen zaio Gobernu Kontseiluari kanona kobratzen hasteko eguna erabakitzeke, foru arau honen arabera.

Azken xedapenetako bigarrena. Arau bidezko garapena.

Foru arau honetan egiten diren gaikuntza espresuak gorabehera, Foru Aldundiari foru arau hau garatzeko eta aplikatzeko behar diren xedapen guztiak emateko ahalmena ematen zaio.

Azken xedapenetako hirugarrena. Indarrean jartzea.

Foru arau hau Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratu eta biharamunean jarriko da indarrean.