

§D11

**NORMA FORAL 3/2010,
DE 26 DE OCTUBRE, DE
RÉGIMEN JURÍDICO DE
LOS PEAJES DE LAS
CARRETERAS DE BIZ-
KAIA Y CRITERIOS DE
FINANCIACIÓN PARA LA
MODIFICACIÓN DEL
PLAN TERRITORIAL
SECTORIAL DE CARRE-
TERAS**

**BIZKAIKO ERREPI-
DEETAKO BIDESARIEN
ARAUBIDE JURIDIKOARI
ETA ERREPIDEEN
LURRALDE PLAN SEK-
TORIALA ALDATZEKO
FINANTZIAZIO IRIZPI-
DEEI BURUZKO URRIA-
REN 26KO 3/2010 FORU-
ARAU**

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

(BOB nº 207, de 27 de octubre de 2010)

PREAMBULO

La Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero reguló la planificación, proyección, modificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras forales de Bizkaia y las condiciones y limitaciones de uso del suelo adyacente. Desde la aprobación de la citada Norma Foral 2/1993 hasta hoy los problemas que plantea la necesidad de construcción, ampliación y desarrollo de la red viaria y su adecuada financiación y gestión han dado lugar a un intenso debate tanto en nuestro entorno más cercano como en el seno de la Unión Europea. En él se inscribe el proceso de estudio y debate llevado a cabo en las Juntas Generales y que culminó con la aprobación de distintas Normas Forales, entre las que destaca la 4/2003, de 26 de marzo, por la que se aprueba el Plan Especial de Accesibilidad Bizkaia 2003, que fue precedida por la 11/2002, de 12 de diciembre, por la que se crea y regula el canon de utilización de infraestructuras viarias y se regulan determinados aspectos del régimen tributario de la Sociedad Pública Foral «Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, Sociedad Anónima» y a la que siguió la Norma Foral 4/2005, mediante la que se modifica la Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, por la que se aprueba el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia al objeto de adaptarla al repetido Plan Especial.

Además de lo anterior hay que añadir que la modificación de la Directiva 1999/62/CE, del Parlamento Europeo y el Consejo, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras incluidas en la Red Transeuropea, operada en virtud de la Directiva 2006/38/CE, de 17 de mayo, introdujo una serie de planteamientos novedosos en cuanto al régimen de los peajes. Estos planteamientos fueron asumidos parcialmente por la Norma Foral 2/2007, de 7 de febrero, de modificación de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia, así como por la Norma Foral 4/2009, de 29 de diciembre, por la que se complementa el régimen jurídico de los peajes aplicables a la red foral de carreteras, normas cuyo nacimiento no ha estado exento de una cierta polémica.

La seguridad jurídica que ha de caracterizar la regulación de esta materia y el consenso que debe presidir su régimen jurídico aconsejan la elaboración de una nueva Norma Foral que resuelva todos estos problemas mediante su ordenación de manera definitiva y clara, evitando al mismo tiempo cualquier tipo de dispersión normativa.

BIZKAIKO ERREPIDEETAKO BIDESARIEN ARAUBIDE JURIDIKOARI ETA ERREPIDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA ALDATZEKO FINANTZIAZIO IRIZPIDEEI BURUZKO URRIAREN 26KO 3/2010 FORU-ARAUA

(207 zenbakidun BAO, 2010.eko urriaren 27koa)

HITZAURREA

Otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauak Bizkaiko foru errepideen plangintza, proiektzioa, aldaketa, eraikuntza, kontserbazioa, finantziario, erabilera eta ustiapena arautu zituen, bai eta alboko lurzoruaren erabilerearen baldintzak eta mugak ere. Aipatutako 2/1993 Foru Araua onartu zenetik hona bide-sarea eraiki, zabaldu eta garatu beharretik sortu diren arazoek, batetik, eta bide-sarearen finantziario eta kudeaketa egokiak, bestetik, eztabaida bizia sortu dute gure inguru hurbilean zein Europako Batasunaren barruan. Eztabaida horren barruan sartu behar dira Batzar Nagusietan aurrera eramandako azterketa eta eztabaida eta haien ondorioz onartu diren foru arauak: 2003rako Bizkaiko Akzesibilitate Plan berezia onesten duen martxoaren 26ko 4/2003 Foru Araua, haren aurretik, abenduaren 12ko 11/2002 Foru Araua -bide-azpiegituren erabilerarako kanona sortu eta arautu zuen, eta «Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A.» foru sozietate publikoaren zergen araubidearen alderdi batzuk arautu zituen- eta haren ondoren, 4/2005 Foru Araua, Bizkaiko errepideen lurralde-plan sektoriala onartu zuen apirilaren 15eko 8/1999 Foru Araua aldatu zuena plan berezira egokitzeko.

Aurrekoaz gain gehitu behar da Europako Parlamentu eta Kontseiluaren 1999/62/EE Zuzentarauaren aldaketak —zuzentarau hori Europa Zeharkatzen duen Errepide-sarea erabiltzeagatik salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei ezar dakizkiekeen zergen gainekoa da—, maiatzaren 17ko 2006/38/EE Zuzentarauaren bidez onartutakoak, bidesarien araubideari buruzko planteamendu berritzaileak ekarri zituela. Planteamenduok foru arau hauek onartu zituzten zati batean: otsailaren 7ko 2/2007 Foru Arauak - Bizkaiko Errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Araua aldatu zuen- eta abenduaren 29ko 4/2009 Foru Arauak —haren bidez, errepideen foru sarean aplikatu beharreko bidesarien araubide juridikoa osatu zen—. Arau horien onarpena, baina, eztabaidatua izan da.

Arlo honen arautzeak segurtasun juridikoa izan behar du ezaugarri, eta arloaren araubide juridikoaren adostasunak nagusi izan behar du. Horren ondorioz, aipatutako arazoak konponduko dituen beste foru arau bat egitea komeni da. Hala, arloa behin betiko eta modu argian araututa geratuko da, eta araudi-sakabanaketa mota guztiak saihestuko dira.

Por otra parte, el Plan Territorial Sectorial de Carreteras ha sido igualmente objeto de análisis y resolución por la Comisión de Infraestructuras de las Juntas Generales de Bizkaia, a propuesta de la Ponencia de Estudio sobre el mismo creada en su seno, habiendo puesto de manifiesto, en el Informe de 28 de septiembre de 2009, la necesidad de acometer diversas actuaciones públicas que permitan adecuar las infraestructuras públicas viarias del Territorio Histórico de Bizkaia y su sistema de financiación al crecimiento del tráfico en los últimos años.

De esta forma, las conclusiones alcanzadas en el referido Informe de 28 de septiembre de 2009 ponen de relieve la realidad actual del Sistema de Transporte, en la que se observan un alza de los niveles de posesión y utilización del automóvil y el incremento en el uso de vehículos de baja ocupación. Al mismo tiempo, el nivel de concienciación medioambiental resulta mayor y las consideraciones relativas a la calidad de vida, y disponibilidad de una buena accesibilidad, en general, y de una buena red de comunicaciones, en particular, resultan factores claves de priorización en la toma de decisiones de la actividad empresarial.

Las consideraciones anteriores determinan la importancia del Sistema de Transporte y permiten definir una serie de objetivos estratégicos para poder gestionar debidamente la actual demanda de movilidad. Al mismo tiempo, el consenso alcanzado por la Comisión de Infraestructuras, Transporte y Urbanismo respecto de estas cuestiones se acompaña del mandato contenido en su conclusión octava en cuya virtud procede la aprobación de la Norma Foral proyectada cuyo objeto es atender a dichos requerimientos. Por ello, constituyen también el objeto y finalidad de la presente Norma Foral otorgar la cobertura al más alto rango legal en nuestro ordenamiento foral al contenido de las conclusiones plasmadas en el citado Informe de 28 de septiembre de 2009.

De acuerdo con las premisas expuestas, se ha elaborado la presente Norma Foral de Régimen Jurídico de los Peajes de las Carreteras de Bizkaia que se estructura en tres capítulos (que constan en total de catorce artículos), cuatro disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una derogatoria, tres finales y tres anexos.

El capítulo I, bajo el epígrafe «Disposiciones generales», precisa el objeto y ámbito de aplicación de la Norma Foral, con sus definiciones correspondientes, regulando así mismo los principios generales al tiempo que enuncia los requisitos para el establecimiento y supresión de los peajes. Al respecto, conviene precisar que el hecho de haber residenciado en las Juntas Generales la facultad de someter los tramos correspondientes a peaje no implica excluir la intervención de la Diputación Foral de Bizkaia ni el soporte técnico previo que ésta puede y debe prestar. La iniciativa normativa mediante la que se pretenda someter a peaje nuevos tramos de la red viaria deberá ir acompañada de una memoria en la que se acreditará debidamente la existencia de una vía alternativa de uso libre y gratuito al tramo de red foral sobre el que se establezca el peaje, en consonancia con lo expuesto anteriormente.

En cuanto a la supresión del peaje en los tramos de red en que esté establecido se sigue el mismo criterio que para su implantación, siendo una decisión que corresponde adoptar a las Juntas Generales de Bizkaia. Ahora bien, la iniciativa normativa que promueva tal medida deberá tener muy presente, sobre todo, el régimen de financia-

Bestetik, Bizkaiko Batzar Nagusietako Azpiegitura, Garraio eta Urigintza Batzordeak Bizkaiko errepideen lurralde-plan sektoriala aztertu eta haren gaineko ebazpena eman du, batzordearen barruan sortutako planari buruzko azterketa-txostenaren proposamenez. Halaber, 2009ko irailaren 28ko txostenean, agerian geratu zen Bizkaiko Lurralde Historikoko bide-azpiegitura publikoak eta haien finantziatio-sistema azken urteetan izan den trafikoren hazkunderari egokitzeko aukera emango duten zenbait jarduerari ekin behar zaiola.

Hala, 2009ko irailaren 28ko txosten horretan aterako ondorioek argi uzten dute oraingo garraio sistemaren errealitatea zein den: ibilgailuaren jabetza- eta erabilera-mailek gora egin dute, eta okupazio txikiko ibilgailuen erabilera gehitu da. Era berean, ingurumenarekiko kontzientziatio-maila altuagoa da, eta bizi-kalitateari buruzko iritzia eta irisgarritasun hobea, oro har, eta komunikazio-sare ona izatea, zehatzago, lehenetsuneko funtsezko faktoreak dira enpresa-jardueran erabakiak hartzeko orduan.

Aurreko gogoetek garraio sistemaren garrantzia agerian uzten dute, eta mugikortasunaren oraingo eskaria behar bezala kudeatu ahal izateko helburu estrategiko batzuk zehazteko aukera ematen dute. Halaber, gai hauen inguruan Azpiegitura, Garraio eta Urigintza Batzordeak lortutako adostasunari haren zortzigarren ondorioan jasozten den agindua gehitu behar zaio, zeinaren bidez, aipatutako eskakizunei erantzungo dien proiektutako foru araua onartu behar den. Horregatik, foru arau honen helburua da aipatutako 2009ko irailaren 28ko txostenean islatutako ondorioen edukiari foru antolamenduaren arau-mailarik altuenaren estaldura ematea.

Azaldutako premisekin bat etorrita egin da Bizkaiko errepideetako bidesarien araubide juridikoari buruzko foru arau hau. Haren egitura hau da: hiru kapitulu (hamalau artikulua, guztira), lau xedapen gehigarri, bi xedapen iragankor, xedapen indargabetzaile bat, hiru azken xedapen eta hiru eranskin.

I. kapituluak (“Xedapen orokorrak”) foru arauaren helburua eta aplikazio eremua zehazten ditu, definizio banaren bidez. Halaber, xedapen orokorrak arautu eta bidesariak ezarri eta kentzeko baldintzak aipatzen ditu. Horri dagokionez zehaztu behar da errepide zati batzuk ordainpean jartzeko ahalmena Batzar Nagusien esku jartzeak ez dakarrela berekin kanpo uztea Bizkaiko Foru Aldundiaren esku-hartzea, ez eta hark eman ahal eta behar duen aurretiko laguntza teknikoa ere. Bide-sarearen zati gehiago ordainpean jartzeko arau-ekimenarekin batera, txosten bat aurkeztu behar da, behar bezala egiaztatzeko bidesaria ezarriko den foru sarearen zatiaz gain erabilera askeko eta doako beste errepide bat dagoela, lehen azaldutakoarekin bat etorrita.

Bidesaria ezarrita dagoen sare-zatietan kentzeko, hura jartzeko erabilitako irizpide berari jarraituko zaio. Horretarako erabakia Bizkaiko Batzar Nagusiek hartu behar dute. Baina, halako neurria sustatzen duen arau-ekimenak oso kontuan hartuko du, batez ere, kasuan kasuko azpiegituraren finantziatio-araubidea, aurrez ikusteko bidesari bat

ción de la infraestructura de la que se trate a fin de prever y, en su caso, afrontar las consecuencias que la supresión de un peaje pudiera acarrear para el equilibrio presupuestario. A estos efectos se exige al autor de la iniciativa la presentación de una memoria en la que se habrán de acreditar debidamente las señaladas consecuencias jurídicas y económicas de la eliminación del peaje y las medidas que deban adoptarse en cada caso.

En el capítulo II, se limita el importe máximo del peaje, que viene determinado por el cálculo máximo que resulte de la aplicación de lo dispuesto en el Anexo I de la Norma que contiene los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados mediante los cuales se podrán modular los importes de los mismos. Este concepto de modulación resulta de vital importancia ya que el mismo permite tener en cuenta los 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. Ahora bien, tal y como exige la Directiva 1999/62/CE, las facultades de modulación tienen un límite ya que nunca podrán tener como objetivo generar mayores ingresos en concepto de peajes y su ejercicio debe ser transparente y no discriminatorio. Por su parte, todos los costes que deben ser tenidos en cuenta a los efectos de la determinación del importe de los peajes se encuentran detallados con la suficiente precisión en el mismo Anexo I de la Norma y coinciden plenamente con los exigidos tanto en la normativa comunitaria como en la estatal. De este modo se garantiza la reserva de ley para la fijación de la cuantía máxima que ha sido exigida por los tribunales y se acota y predetermina por completo la actuación de la Diputación Foral.

También se regulan en este capítulo II las reducciones, descuentos y exenciones que pueden aplicarse sobre los peajes.

A continuación, en el capítulo III se contemplan las condiciones de pago de los peajes, el sistema y la forma de abono de los mismos, y el régimen sancionador que procede por impago del peaje y obstaculización de la vía que ello ocasione.

La parte final se abre con la disposición adicional primera en la que se determinan los tramos de infraestructura de la red foral de carreteras que quedan sujetos a peaje desde el momento de aprobación de la Norma Foral una vez que se ha acreditado que dichos tramos cuentan con las correspondientes vías alternativas de uso libre y gratuito. La adicional segunda recoge la programación presupuestaria del resto de las obras prioritarias de las carreteras forales de Bizkaia mientras que la disposición adicional tercera contempla el régimen de actualización de las cuantías de los peajes y la disposición adicional cuarta, la contabilidad analítica, que deberá reflejar por separado, cada uno de los tramos sujetos a peaje.

Las disposiciones transitorias contienen un régimen transitorio con carácter general hasta la aprobación de los decretos que determinen los peajes y otro específico para los Túneles de Artxanda, ligado a la vigencia de la concesión actualmente existente sobre los mismos.

La disposición derogatoria proyecta sus efectos sobre la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia, a la Norma Foral 2/2007, de 7 de febrero, de modificación de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero,

kentzeak aurrekontu-orekari sor dakizkiokeen ondorioak eta, hala badagokio, haiei aurre egiteko. Horretarako, ekimenaren egileak txosten bat aurkeztuko du, bidesaria kentzeak ekar ditzakeen ondorio juridikoak aurrez ikusteko, batetik, eta kasuan bakoitzean hartu beharreko neurriak proposatzeko, bestetik.

II. kapituluan, bidesariaren gehienezko zenbatekoa mugatzen da, eta hura zehazteko, foru arauko I. eranskinean xedatutakoa aplikatu ondoren ateratzen den gehienezko kalkulua erabiliko da. I. eranskinean, batez besteko bidesari haztatuak kalkulatzeko oinarriko printzipioak jasotzen dira; haien bidez, bidesariaren zenbatekoak modulari ahal izango dira. Modulazioaren kontzeptuak berebiziko garrantzia dauka, aukera ematen baitu hauek kontuan hartzeko: ingurumenaren arloko kalteen eta trafiko pilaketaren aurkako borrokaren ondorioz sortutako gastuak, azpiegiturari egindako kalteen mugatzea, azpiegituraren erabilera egokia edo bide-segurtasunaren sustapena. Hala ere, 1999/62/EE Zuzentarauak eskatzen duenez, modulatzeko ahalmenek muga bat dute: inoiz ezingo dute izan helburu bidesari gisa sarrera gehiago sortzea eta haien erabilerak garbia eta ez-baztertzaila izan behar du. Bestetik, bidesariaren zenbatekoa zehazteko kontuan hartu behar diren kostu guztiak behar besteko zehaztasunaz jasota daude arauko I. eranskinean, eta erabat bat datoz Europar Batasunaren eta Estatuaren araudian eskatutakoekin. Hala, epaimahaiek eskatutako gehienezko zenbatekoa finkatzeari dagokionez, Legea betetzen dela bermatzen da, eta Foru Aldundiaren jardura mugatu eta aurrez zehazten da.

Halaber, II. kapituluan, bidesariaren gainean aplikatu daitezkeen murriztapenak, deskontuak eta salbuespenak arautzen dira.

Ondoren, III. kapituluan, hauek jasotzen dira: bidesariak ordaintzeko baldintzak, haiek ordaintzeko sistema eta modua eta bidesaria ez ordaintzeagatik eta horrek errepidean sor dezakeen oztopatzeagatik ezarri behar den zehazpen-araubidea.

Arauren azken zatian, lehenengo xedapen gehigarriaren, foru arau hau onartzen denetik aurrera bidesariaren pean geratuko diren errepideen foru sareko azpiegiturazatiak zehazten dira, zati horien ordean erabilera askeko eta doako beste errepide batzuk daudela egiaztatzen ondoren. Bigarren xedapen gehigarriak Bizkaiko foru errepideetan lehentasunez egin behar diren gainerako lanen aurrekontu-programa jasotzen du; hirugarren xedapen gehigarriak, berriz, bidesariaren zenbatekoak gaurkotzeko araubidea. Azkenik, laugarren xedapen gehigarriak kontabilitate analitikoa jasotzen du, zeinak ordainpeko zati guztiak banaka aztertu behar dituen.

Xedapen iragankorrek, batetik, araubide orokor bat ezartzen dute aldi baterako, bidesariak erabakiko dituzten dekretuak onartu arte; bestetik, Artxandako tuneletarako araubide zehatza, haien gainean egun dagoen emakidaren indarraldiari lotutakoa.

Xedapen indargabetzaileak ondorioak dakartzkie haiei: Bizkaiko errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauari, hura aldatu zuen otsailaren 7ko 2/2007 Foru Arauari eta errepideen foru sarean aplikatu beharreko

de carreteras de Bizkaia, y la Norma Foral 4/2009, de 29 de diciembre, por la que se complementa el régimen jurídico de los peajes aplicables a la red foral de carreteras.

Por último, en las disposiciones finales, la primera dirige a la Diputación Foral de Bizkaia un mandato para que adecue mediante Decreto Foral las cuantías de las tarifas por utilización de las infraestructuras sujetas al pago de peaje de acuerdo con las reglas establecidas en la presente Norma Foral. La segunda modifica la redacción del artículo 25 de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de Carreteras de Bizkaia, mientras que la tercera determina el momento en que entrará en vigor la presente Norma Foral.

Finalmente, la regulación se completa con la clasificación de los vehículos a motor en ligeros y pesados en el Anexo II a los efectos de la aplicación del peaje, y por último en el anexo III, se determina el ámbito de los tramos de la red de la infraestructura sujeta a peaje.

CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

La presente Norma Foral regula los peajes por el uso mediante vehículo a motor de las carreteras forales de Bizkaia, con independencia de cual sea su régimen de explotación y/o gestión, así como los principios necesarios para la determinación de su cuantía.

Artículo 2. Definiciones

A efectos de la presente Norma Foral se entenderá por:

- a) Red Transeuropea de Carreteras: la red de carreteras definida en el anexo I, sección 2, de la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes e ilustrada mediante mapas. Los mapas se refieren a las secciones correspondientes mencionadas en la parte dispositiva o en el anexo II de dicha Decisión.
- b) Autopista en régimen de concesión: aquella autopista regulada por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión.
- c) Costes de construcción: Los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de:
 - 1º Nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas.
 - 2º Infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas, que se hayan terminado no más de 30 años antes del 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento el 10 de junio de 2008; o que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos sistemas de peaje instau-

bidesarien araubide juridikoa osatu zuen abenduaren 29ko 4/2009 Foru Arauari.

Bestalde, azken xedapenetako lehenengoak agindu egiten dio Bizkaiko Foru Aldundiari foru dekretu bidez egoki ditzala ordainpeko azpiegiturak erabiltzeko tarifak foru arau honetako manuen arabera. Bigarrenak Bizkaiko errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauko 25. artikulua idazkuntza aldatzen du. Hirugarrenak, berriz, zehazten du foru arau hau noiz sartuko den indarrean.

Azkenik, II. eranskinak ibilgailu motordunak arinetan eta astunetan sailkatzen ditu, bidesaria aplikatzeko ondo-orioetarako. Amaitzeko, III. eranskinean, ordainpeko sare-zatiak zehaztuta datoz.

I. KAPITULUA.- XEDAPEN OROKORRAK

1.- artikulua.- Helburua

Foru arau honen bidez, Bizkaiko foru errepideak ibilgailu motordun bidez erabiltzeagatik bidesaria arautzen da, errepideen ustiapen- eta/edo kudeaketa-araubidea dena dela, eta, horrez gainera, bidesaria zehazteko beharrezko printzipioak ezartzen dira.

2. artikulua.- Definizioak

Foru arau honen ondorioetarako:

- a) Europa Zeharkatzen duen Errepide-sarea: Europako Parlamentuak eta Kontseiluak Europa Zeharkatzen duen Errepide-sarea garatzeko Europar Batasunaren orientabideei buruz onartutako 1996ko uztailaren 23ko 1692/96/EE Erabakiko 2. ataleko I. eranskinean definitutako errepide-sarea da. Mapaz ilustratuta dago. Mapak aurreko paragrafoan adierazitako erabakiko xedapen-zatian eta II. eranskinean aipatutako atalei buruzkoak dira.
- b) Emakida araubidepeko autobidea: emakida araubidepeko autobideak eraiki, kontserbatu eta ustiatzeari buruzko maiatzaren 10eko 8/1972 Legeak araututako autobidea da.
- c) Azpiegiturak eraikitze lanen kostuak: Honako hauek eraikitze lanen kostuak eta, hala denean, finantziazioaren kostuak:
 1. Azpiegitura berriak edo azpiegituren hobekuntzak, garrantzizko egitura-konponketak barne.
 2. Azpiegiturak edo azpiegituren hobekuntzak, garrantzizko egitura-konponketak barne, hauetako baldintza bat betetzen badute: lanak 2008ko ekainaren 10aren aurreko 30 urteen barruan amaitu izana, baldin eta bidesariak ordaintzeko sistemak 2008ko ekainaren 10ean funtzionamenduan bazeuden, edo lanak 2008ko ekainaren 10aren ondoren jarritako bidesari-sistema

rados después del 10 de junio de 2008.

También podrán considerarse costes de construcción los costes relativos a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas si:

- la Administración ha establecido un sistema de peaje que estipula la recuperación de dichos costes mediante un contrato con un concesionario de sistemas de peaje, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entren en vigor antes del 10 de junio de 2008,
- o la Administración puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que ésta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.

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

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

- d) Costes de financiación: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas.
- e) Reparaciones estructurales significativas: Todas las reparaciones estructurales en general, excepto aquéllas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, como por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción.
- f) Peaje: el pago de un importe determinado por recorrer un vehículo una distancia determinada. Dicho importe estará basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo.
- g) Peaje medio ponderado: los ingresos totales obtenidos en concepto de peajes durante un determinado período divididos por el número de vehículos-kilómetros que hayan circulado en una determinada red sometida a peaje durante dicho período, calculándose tanto los ingresos como los vehículos-kilómetros en relación con los vehículos a los que se aplique el peaje.

berrietako edozein ezarri aurreko 30 urteen barruan amaitu izana.

Halaber, halako kostutzat hartuko dira data horien ondoren amaitutako azpiegiturei edo azpiegituren hobekuntzei lotutako kostuak, baldin eta:

- Administrazioak ordainketa sistema bat ezarri badu, ordainketa sistemen emakidadun batekin sinatutako kontratu bidez edo ondorio berdina duten beste egintza juridiko batzuen bidez kostu horien berreskuratzea jasotzen duena, eta kontratua edo egintza juridikoa 2008ko ekainaren 10aren aurretik indarrean sartu bada,
- edo Administrazioak egiaztatu ahal badu azpiegituraren eraikuntza egokia izateko azpiegiturak 30 urtetik gorako balio-bizitza izan behar zuela.

Edozelan ere, kontuan hartu behar den kostuen proportzioa ezin da izan handiagoa 2008ko ekainaren 10era arte edo bidesari-sistema berriak jartzeko data arte falta den epealdi-proportzioa —azpiegituraren osagaien balio-bizitza predeterminatuari dagokiona— baino.

Azpiegituren edo azpiegituren hobekuntzen kostuen barruan, hots-kutsadura murrizteko edo bide segurtasuna hobetzeko gastu espezifikoak sartu daitezke, bai eta azpiegituraren ustiatzaileak ingurumenaren arloko zeinbait osagai objektibo direla eta (lurzorua kutsaduratik babestekoak, adibidez) benetan egindako ordainketak ere.

- d) Finantziazioaren kostuak: maileguen interesak eta akziodunek jarritako edozein motatako baliabideen errentagarritasuna.
- e) Garrantziko egitura-konponketak: oro har, egitura-konponketa guztiak dira, une zehatz batean errepidearen erabiltzaileentzat onuragarriak izateari utzi diotenak izan ezik, adibidez, konponketa-lanari utzi eta, haren orde, zorua berritzeko lanak edo bestelako eraikitze-lanak hasten direnean.
- f) Bidesaria: ibilgailu batek distantzia zehatz bat egiteagatik zehaztutako zenbateko baten ordainketa da. Zenbateko hori ibilitako distantzian eta ibilgailu motan oinarrituta egongo da.
- g) Batez besteko bidesari haztatua: denboraldi jakin batean bidesari gisa lortutako diru-sarrera guztiak zati ordainpeko sare batean denboraldi horretan ibilitako ibilgailu mota bakoitzak egindako kilometroak. bidesaria ezartzen zaien ibilgailuak kontuan hartuta kalkulatzeko dira diru-sarrerak zein ibilgailu mota bakoitzak egindako kilometroak.

- h) Contrato de concesión: aquellos contratos de concesión de obras públicas cuyo objeto es el establecido en el artículo 7 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.
- i) Peaje de encomienda: es un peaje cobrado por la Sociedad Publica Foral «Interbiak, Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, Sociedad Anónima» de acuerdo con lo dispuesto en 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 Publicas Forales.
- j) Peaje de concesión: es un peaje percibido por un concesionario en virtud de un contrato de concesión.
- k) Peaje en sombra: el que la Administración abona a la encargada de gestionar y/o explotar la infraestructura correspondiente por cada vehículo usuario de la carretera.
- l) Tarifa: precio unitario del servicio prestado por el concesionario, u operador de la carretera.
- m) Modificación sustancial del contrato: aquella modificación que represente un aumento superior al 20 por ciento sobre el volumen de inversión total previsto para la construcción de la autopista.
- n) Anillo metropolitano: Conjunto de infraestructuras comprendido entre el Enlace Erletxes, Enlace Cruces y Enlace Kukularra compuesto por la A-8, AP-8 y N-637 (Corredor del Txorierrri, Puente de Rontegi) que permite disponer de una red mallada de manera que entre dos puntos servidos por dicha red se puede llegar de manera indiferente circulando en uno o en otro sentido de circulación.
- h) Emakida-kontratua: Sektore Publikoaren Kontratuei buruzko urriaren 30eko 30/2007 Legeko 7. artikuluan ezartzen den helburua duen herri lanen emakida-kontratua da.
- i) Gomendiopeko bidesaria: «Interbiak, Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, Sociedad Anónima» foru sozietateak kobratzen duen bidesaria da, ekainaren 30eko 6/1998 Foru Arauan (foru sozietate publikoek Bizkaiko Foru Aldundiaren eskumeneko errepideak eta bestelako azpiegiturak eraiki eta/edo ustiatzeko gomendioetan jarraitu beharreko arauak ezarri zituen arau horrek) xedatutakoarekin bat etorrita.
- j) Emakidapeko bidesaria: emakidadunak emakida-kontratu baten bidez jasotzen duen bidesaria da.
- k) Itzaleko bidesaria: Administrazioak errepidearen ibilgailu erabiltzaile bakoitzeko azpiegitura kudeatzeko eta/edo ustiatzeko ardura duenari ordaintzen dion bidesaria da.
- l) Tarifa: errepidearen emakidadunak edo ustiatzaileak ematen duen zerbitzuaren unitateko prezioa da.
- m) Kontratuaren funtsezko aldaketa: autobidea eraikitzeo aurrez ikusitako inbertsio osoaren ehuneko hogeitik gorako gehikuntza dakarren aldaketa da.
- n) Metropoliko eratzuna: Erletxeta, Gurutzeta eta Kukularrako lotuneen arteko azpiegituren multzoa da, A-8, AP-8 eta N-637 errepideek osatutakoa (Txorierrriko korridorea eta Arrontegiko zubia). Azpiegitura multzo honek sare mailatu bat eskaintzen du, eta horri esker, sareko bi punturen artean berdin hel daiteke bi noranzkoetan joanda ere.

Artículo 3. Principios

1. Como regla general la utilización de las carreteras de Bizkaia será gratuita para el usuario.
2. No obstante lo anterior, podrá sujetarse a peaje el uso de las vías incluidas en cada momento en la Red Trans-europea de Carreteras, así como de las demás redes o tramos de red de acuerdo con lo previsto en el artículo 4 de la presente Norma Foral.
3. Los peajes o, en su caso, su modulación, no serán discriminatorios con respecto al tráfico internacional ni darán lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Su aplicación no incurrirá en discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad o del país o lugar de establecimiento del transportista o usuario, o de matriculación del vehículo o del origen o destino del transporte o desplazamiento.
4. La Diputación Foral, como regla general, gestiona y explota directamente las carreteras a su cargo en los términos previstos en el artículo 13 y la Norma Foral de Carreteras. No obstante, también pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los

3. artikulua.- Printzipioak

1. Oro har, Bizkaiko errepideen erabilera doakoa izango da erabiltzailearentzat.
2. Aurrekoa gorabehera, foru arau honetako 4. artikuluan aurrez ikusitakoarekin bat etorrita, errepide batzuen erabilera ordainpean jar daiteke. Errepideok Europa Zeharkatzen duen Errepide-sarean eta bestelako sareetan edo sare-zatietan unean-unean erabakitzen direnak izango dira.
3. Bidesariak edo, hala badagokio, haien modulazioa ez dira diskriminatzaileak izango nazioarteko trafikoari dago-kionez, eta ez dute distorsiorik sortuko ustiatzaileen arteko lehian. Bidesariaren aplikazioak ez du zuzen edo zeharkako diskriminaziorik sortuko hauek direla-eta: garraiolariaren edo erabiltzailearen nazionalitatea, herria edo establezimendua, ibilgailuaren matrikula eta garraioaren edo bidaiaren abiaburua edo helmuga.
4. Bizkaiko Foru Aldundiak, oro har, bere ardurapeko errepideak zuzen kudeatu eta ustiatzen ditu, 13. artikuluan eta Errepideei buruzko Foru Arauan ezarritako moduan. Hala ere, indarreko araudiak ezartzen dituen zerbitzu publikoen zeharkako kudeaketa sistemetako edozein

servicios públicos que establece la normativa vigente.

Artículo 4. Requisitos para el establecimiento y supresión de peajes

1. La determinación concreta de los tramos de red sometidos a peaje se realiza mediante Norma Foral. La iniciativa normativa mediante la que se proponga realizar dicha determinación se acompañará en todo caso de una memoria en la que se acreditará debidamente la existencia de una vía alternativa de uso libre y gratuito al tramo de red foral sobre el que se establezca el peaje.

2. La supresión del peaje de los tramos de red que previamente se hayan sometido al mismo se efectúa, igualmente, mediante Norma Foral. La iniciativa normativa irá acompañada de una memoria en la que se acreditarán debidamente las consecuencias jurídicas y económicas de la supresión del peaje, así como las medidas que sea necesario adoptar para reducir su impacto económico, incluyendo, si fuere preciso y cuando corresponda, los ajustes presupuestarios convenientes.

Artículo 4.- Requisitos para el establecimiento y supresión de peajes¹

1. La determinación concreta de los tramos de red sometidos a peaje se realiza mediante Norma Foral.

2. La iniciativa normativa mediante la que se proponga realizar dicha determinación se acompañará en todo caso de una memoria en la que se acreditará debidamente la relación entre el peaje y su importe y los principios que informan el pago por la utilización de infraestructuras viarias en la Unión Europea, tales como la fijación de cuantía por distancia recorrida y la repercusión por este sistema de los costes asociados a la infraestructura por razones de su ejecución y por los costes sociales vinculados de impacto sobre la seguridad vial, la salud pública y el medio ambiente.

3. La supresión de peajes existentes en tramos de red requiere, igualmente, Norma Foral. La iniciativa irá acompañada de una memoria en la que se acreditarán debidamente las consecuencias jurídicas y económicas de la supresión del peaje, las medidas necesarias para reducir su impacto económico, incluyendo, si fuere preciso, los ajustes presupuestarios convenientes y el impacto de la supresión sobre los principios que informan el pago por la utilización de infraestructuras viarias en la Unión Europea expuestos en el apartado anterior.

CAPÍTULO II.- CUANTÍA DE LOS PEAJES

Artículo 5. Fijación del importe

1. La fijación del importe de los peajes se basará únicamente en el principio de recuperación de los costes de

erabilita ere ustiatu ahal dira.

4. artikulua.- Bidesariak ezartzeko eta kentzeko baldintzak

1. Foru arau bidez erabakiko da sareko zein zati jartzen den ordainpean. Bide-sareko zati bat ordainpean jartzea proposatzeko arau-ekimenarekin batera, txosten bat egin behar da beti, behar bezala egiaztatzeko bidesaria ezarriko den foru sareko zatiaz gain erabilera askeko eta doako beste errepide bat dagoela.

2. Aurretik ordainpean jarri diren sare-zatietan bidesaria kentzea ere foru arau bidez egingo da. Arau-ekimenarekin batera, txosten bat aurkeztuko da, behar bezala egiaztatzeko bidesaria kentzearen ondorio juridikoak eta ekonomikoak, bai eta jasotzeko ere inpaktu ekonomikoa murrizteko hartu beharreko neurriak eta, beharrezkoa balitz eta dagokionean, beharrezko aurrekontu-egokitzapenak.

4. artikulua.- Bidesariak ezartzeko eta kentzeko baldintzak²

1. Foru arau bidez erabakiko da sareko zein zati jartzen den ordainpean.

2. Zehaztapen hori egiteko arau-ekimenarekin batera, memoria bat aurkeztu beharko da, bidesariaren zenbatekoaren eta Europar Batasunean bide-azpiegiturak erabiltzeagatik ordaindu behar diren printzipioen arteko erlazioa behar bezala egiaztatzeko, hala nola egindako distantziaren arabera zenbatekoa finkatuta, eta sistema horrek azpiegiturari lotutako kostuen eta bide-segurtasunaren, osasun publikoaren eta ingurunearen gaineko eraginari lotutako gizarte-kostuak ezarrita.

3. Sare-zatietan lehendik dauden bidesariak kentzeko, halaber, foru-araua eman behar da. Ekimenarekin batera, memoria bat aurkeztu beharko da, eta, bertan, behar bezala egiaztatu beharko dira bidesaria kentzearen ondorio juridikoak eta ekonomikoak, haren eragin ekonomikoa murrizteko behar diren neurriak, eta, beharrezkoa izanez gero, aurrekontu-doikuntza egokiak eta horiek ezabatzeak Europar Batasunean bide-azpiegiturak erabiltzeagatik ordainketaren berri ematen duten printzipioetan izango duen eragina (aurreko paragrafoan adierazitakoak).

II. KAPITULUA.- BIDESARIEN ZENBATEKOA

5. artikulua.- Zenbatekoa finkatzea

1. Bidesarien zenbatekoa finkatzeko oinarri bakarra azpiegituraren kostuak berreskuratzea izango da. Zehazki,

¹ Redactado conforme a lo dispuesto en la Norma Foral 5/2021, referenciada en el § E4

² 2021/5. Foru-Arauaaren arabera idazkera. § E4an agertzen da

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

La Diputación Foral, excepcionalmente, podrá decidir no recuperar esos costes mediante ingresos procedentes de peajes o recuperar únicamente un porcentaje de los mismos.

2. A la hora de determinar el nivel de los peajes medios ponderados que deberán cobrarse en la red de infraestructura de que se trate o en una parte claramente definida de la misma, se tendrán en cuenta los costes determinados conforme a los criterios establecidos en el Anexo I, referidos a la red o parte de la red por la cual se recauden los peajes y a los vehículos que estén sujetos al peaje.

3. A los efectos de la aplicación del peaje regulado en la presente Norma Foral los vehículos a motor se clasifican en ligeros y pesados, de conformidad con lo establecido en su Anexo II.

4. El importe máximo de los peajes será equivalente al importe que se obtenga utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el Anexo I.

Artículo 6. Método de cálculo

1. La cuantía del peaje debe especificarse en función de la distancia recorrida o del recorrido previsto. No obstante, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 7 podrán establecerse, además, variaciones de la tarifa del peaje de acuerdo con los criterios y dentro de los umbrales máximos de flexibilidad establecidos por el apartado 10.b) de la vigente redacción del artículo 7 de la Directiva 1999/62/CE o aquellos que en cada momento fije la normativa europea.

2. El importe de los peajes medios ponderados resultantes de la tarifa estará basado en el principio de recuperación de los costes calculados conforme a los criterios de determinación del Anexo I, que se distribuirá uniformemente a lo largo del período de amortización. A estos efectos, los costes históricos tenidos en cuenta estarán basados en los importes abonados, mientras que los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables.

3. La recuperación por medio de peajes de los costes calculados se distribuirá entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos, atendiendo a los porcentajes de vehículos-km. recorridos por los vehículos ligeros y pesados registrados en los ejercicios precedentes y los previstos para el ejercicio al que sea de aplicación la tarifa de peajes y ejercicios posteriores.

4. La modificación y actualización de las cuantías señaladas en la tarifa actuará como mecanismo de corrección mediante el cual se ajustarán periódicamente los peajes con el fin de corregir cualquier exceso o defecto en las previsiones, a los efectos de lo dispuesto en este artículo.

batez besteko bidesari haztatuen zenbatekoa azpiegitura-
ren eraikuntzaren kostuen eta ustiapen, mantentze eta
garapenaren kostuen arabera ezarriko da. Batez besteko
bidesari haztatuen zenbatekoaren barruan, kapital-
errendimenduaren osagai bat ere sartu ahal izango da,
edo merkatuaren baldintzetan oinarritutako irabazi-marjina
bat.

Foru Aldundiak salbuespenez erabaki ahal izango du
kostu horiek bidesarietatik lortzen diren diru-sarreraren bidez
ez berreskuratzea edo kostu horien ehuneko bat bakarrik
berreskuratzea.

2. Azpiegitura-sarean edo haren zati zehatz batean kobratu
behar diren batez besteko bidesari haztatuen maila
erabakitzeke orduan, I. eranskineko irizpideen arabera
zehaztutako kostuak hartuko dira kontuan. Irizpideok
bidesariak biltzeko arrazoi diren sareari edo sare-zatiari
eta ordainpeko ibilgailuei dagozkie.

3. Foru arau honetan arautzen den bidesaria ezartzeko
ondorioetarako, ibilgailu motordunak arinetan eta astune-
tan sailkatzen dira, II. eranskinean ezarritakoarekin bat
etorrita.

4. Bidesarien gehieneko zenbatekoa kalkulatzeko, I.
eranskinean ezarrita dauden kalkuluaren funtsezko prin-
tzipioetan oinarritutako metodo bat erabiliko da.

6. artikulua.- Bidesaria kalkulatzeko metodoa

1. Bidesariaren zenbatekoa egindako distantzia edo au-
rrez ikusitako ibilbidearen arabera zehaztu behar da. Hala
ere, betiere 7. artikuluko baldintzak betetzen badira, gaine-
ra, bariazioak sartu ahal izango dira bidesariaren tarifi-
an, 1999/62/EE Zuzentarauko 7. artikuluko (indarreko idaz-
kuntza) 10.b) idatz-zatian ezarritako irizpideekin edo Eu-
ropako araudiak unean-unean finkatuko dituenekin bat
etorrita eta gehieneko malgutasun-mugen barruan.

2. Tarifaren ondoriozko batez besteko bidesari haztatuen
zenbatekoa oinarrituta egongo da I. eranskineko irizpideen
arabera kalkulaturako kostuen berreskuratzearen printzipi-
oan, eta modu uniformean banatuko da amortizazio aldi-
an. Horretarako, kontuan hartutako kostu historikoak or-
daindutako zenbatekoetan oinarritutako dira; ordaindu
gabeko kostuak, berriz, zentzuzko aurreikuspenetan.

3. Kalkulaturako kostuen bidesariaren bidezko berreskura-
tzea ibilgailu astunen eta gainerako ibilgailuen artean
banatuko da, honako hauek kontuan hartuz: aurreko urte-
etan eta bidesariaren tarifa ezarri beharreko ekitaldian eta
hurrengoetan erregistraturako ehunekoak (ibilgailu arin eta
astunen ehunekoak eta mota horietako bakoitzak eginda-
ko kilometroen ehunekoak).

4. Tarifan adierazitako zenbatekoen aldaketa eta gaurko-
tzea zuzentze-mekanismo izango dira. Izan ere, haren
bidez, bidesariak aldian-aldian egokituko dira, eta aurrei-
kuspenetan egon litekeen edozein gehiegikeria edo eska-
sia zuzenduko da, artikuluko honetan xedaturako ondorioeta-
rako.

5. 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 y, en su caso, de las modulaciones, reducciones y descuentos realizadas con arreglo a los artículos 7 y 9, conforme a los criterios del Anexo I, tal y como se recoge en el apartado 2 de este artículo.

Artículo 7. Modulación

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior en lo que se refiere a los peajes medios ponderados, la Diputación Foral podrá modular los importes de los peajes por motivos como la lucha contra los daños medioambientales y la congestión del tráfico, la limitación de los daños a la infraestructura, la utilización óptima de la infraestructura de que se trate o el fomento de la seguridad vial.

2. La modulación no puede tener como objetivo generar mayores ingresos en concepto de peajes, ha de estar en proporción con el objetivo que se trate de lograr y debe ser transparente y no discriminatoria.

Artículo 8. Destino de los ingresos procedentes de los peajes

Los ingresos procedentes de los peajes por la utilización de la infraestructura viaria deberán destinarse a la financiación de los costes de construcción, explotación, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructura de que se trate, buscando optimizar el desarrollo de la totalidad del sistema de transportes así como en beneficio del sector de transporte en su conjunto.

Artículo 9. Reducciones de Tarifa

1. Se podrán aplicar reducciones en las tarifas de los peajes siempre que cumplan todos y cada uno de los siguientes requisitos:

- Que se den las condiciones fijadas en el apartado 2 del artículo 7.
- No provoquen distorsiones o falseamientos de la competencia en el mercado interior, ni impliquen las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Comunidad Europea para los nacionales de los Estados miembros.
- La estructura tarifaria resultante sea lineal y proporcionada, esté a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones y no conlleve costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados, y
- En el caso de reducciones aplicadas a vehículos a motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado en carga superior a 3,5 toneladas, que las mismas no superen el 13% del peaje pagado por vehículos equivalentes que no puedan acogerse al descuento o reducción de que se trate.

5. Bidesariaren zenbatekoa (aurreko paragrafoen arabera kalkulaturakoa) eta haren aldaketa edo eguneratzea Bizkaiko Foru Aldundiaren dekretu bidez onartuko dira. Hala-ber, Aldundiak Batzar Nagusiei jakinaraziko dizkie egotzitako kostuak, kalkulua egiteko aintzat hartutako distantziak eta, hala denean, 7. eta 9. artikuluetan ezarritakoaren arabera eta, artikuluko honetako 2. paragrafoan jasotzen den moduan, I. eranskineko irizpideen arabera, egindako modulazioak, murriztapenak eta deskontuak.

7. artikulua.- Modulazioa

1. Batez besteko bidesari haztatuei buruz aurreko artikuluko xedaturakoz gain, Foru Aldundiak bidesariaren zenbatekoak modular ahal izango ditu, arrazoi hauetako bat tarteko: ingurumenaren arloko kalteen eta trafiko pilaketaren aurkako borroka, azpiegiturari egindako kalteen muga-tzea, azpiegituraren erabilera egokia edo bidesegurtasunaren sustapena.

2. Modulazioaren helburua ezin da izan bidesari gisa diru-sarrerak gehiago lortzea; bete nahi den helburuarekiko proportzioan egon behar du, eta garbia izan behar du eta ez diskriminatzailea.

8. artikulua.- Bidesariaren ondoriozko diru-sarreraren erabilera

Bide-azpiegitura bat erabiltzearen ondorioz lortutako diru-sarrerak kasuan kasuko azpiegitura-sarea eraiki, ustiatu, mantendu eta garatzeko lanen kostuak finantzatzeko erabiliko dira, garraio sistema osoaren garapenaren optimizazioa eta garraioaren sektore osoaren onura bilatzeko.

9. artikulua.- Tarifa murriztapenak

1. Bidesariaren tarifen gaineko murriztapenak ezarri ahal izango dira, betiere baldintza hauek guztiak betetzen badira:

- 7. artikuluko 2. paragrafoan ezarritako baldintza guztiak betetzea.
- Barruko merkatuaren lehian distorsiorik edo faltsutzerik ez sortzea, eta Europako Er-kidegoaren barruan zerbitzuak modu librean emateari murriztapenik ez ekartzea estatu kideetako herritarrei.
- Deskontu edo murriztapen horien ondoriozko tarifa-egitura lineala eta proportzionala izatea, erabiltzaile guztien esku egotea baldintza berberetan eta beste erabiltzaile batzuek jasan beharreko bestelako kosturik (bidesari al-tuagoak) ez ekartzea.
- Ibilgailu motordunei edo ibilgailu artikulatuei ezarritako murriztapenak badira, (betiere sal-gaiak errepedetik garraiatzeko bakarrik era-biltzen badira eta kargapeko baimendutako gehieneko pisua 3,5 tonatik gorakoa badute), ez gainditzea deskontu edo murriztapen horiek lortu ezin dituzten antzeko ibilgailuek ordaintzen duten bidesariaren % 13.

2. En particular, se aplicará una política de reducción de tarifas, en función de una determinada frecuencia de uso, destinada a los usuarios que se desplacen en vehículos ligeros desde su residencia habitual al centro de trabajo en trayectos servidos, entre otras, por las vías sometidas a peaje.

Artículo 10. Exenciones

1. Están exentos del pago de peajes los vehículos de la Ertzaintza y demás cuerpos y fuerzas de seguridad, los de las Autoridades Judiciales, de protección civil, servicios contra incendios, ambulancias y demás servicios de urgencia, cuando se encuentren de servicio o realizando alguna misión, así como los de cualquier usuario que se encuentre en el ejercicio de algún servicio o función pública en terrenos de las infraestructuras viarias, en los términos y condiciones que se determinen reglamentariamente.

2. Están igualmente exentos del abono de peajes los vehículos de la Diputación Foral de Bizkaia, de la Sociedad Pública Foral «Interbiak, Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, Sociedad Anónima» o del concesionario de la explotación de la carretera de que se trate, cuando estén destinados al control y mantenimiento de las infraestructuras cuya gestión y explotación tengan encomendadas.

3. Para poder disfrutar de la exención, el usuario que se considere incluido en alguno de los supuestos mencionados en el apartado anterior con derecho a exención, deberá presentar al operador del peaje una autorización expresa, extendida por la autoridad competente correspondiente, en el que se especifique la fecha y hora aproximada del uso de la infraestructura, el recorrido programado y la indicación expresa de que se trata de un acto de servicio.

4. Cuando, en situaciones de emergencia o por razones de urgencia, el usuario carezca de autorización expresa, pero el legítimo ejercicio de dicha función pública pueda ser posteriormente convalidado por una autoridad pública determinada, no procederá la presente exención, pero el usuario podrá solicitar, junto con la convalidación, el reembolso del importe abonado en concepto de peaje del que hubiera estado, en su caso, exenta.

5. Los viajes con origen y destino dentro del anillo metropolitano estarán exentos del pago de peajes.

CAPÍTULO III.- CONDICIONES DE APLICACIÓN

Artículo 11. Momento y forma de pago

1. El pago del peaje se producirá en el momento en que se utilice la infraestructura viaria y podrá realizarse por todos los medios de pago corrientes.

2. Se dispondrán métodos adecuados que permitan efectuar el pago las 24 horas del día, a través de instalaciones adecuadas a fin de mantener los niveles normales de seguridad viaria y fluidez del tráfico.

2. Zehatzago, tarifen murriztapen politika bat ezarriko da, erabilera-maiztasun zehatz baten arabera, eta ibilgailu arinetan beren ohiko bizilekutik lantokira ordainpeko bideak erabilia doazen erabiltzaileei zuzenduta egongo da.

10. artikulua.- Salbuespenak

1. Bidesariak ordaintzetik salbuetsita daude honako ibilgailu hauek: Ertzaintzarenak eta gainerako segurtasun indar eta kidegoenak, aginte judizialenak, babes zibilarenak, suteen aurkako zerbitzuenak, anbulantziak eta larrialdietako gainerako zerbitzuenak, zerbitzuan badaude edo zereginen batean badabiltza. Halaber salbuetsita dago bidezpiegitura baten lurretan zerbitzu publiko bat ematen edo eginkizun publiko batean dagoen edozein erabiltzaile, araz ezarriko diren baldintzetan.

2. Halaber, bidesariak ordaintzetik salbuetsita daude honako hauek: Bizkaiko Foru Aldundiaren ibilgailuak, «Interbiak, Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, Sociedad Anónima» foru sozietate publikoarenak eta dagokion errepidearen ustiapenaren emakidadunarenak, betiere ibilgailuok ardura pean dituzten azpiegiturak kontrolatzeko eta mantentzeko erabiltzen badira.

3. Salbuespenaz gozatu ahal izateko, aurreko paragrafoan aipatutako kasuetako batean dagoen erabiltzaileak, hau da, salbuetsita egoteko eskubidea duenak baimen adierazi bat aurkeztu behar dio bidesariaren ustiatzaileari. Baimena dagokion agintari eskudunak eman behar du, eta han zehaztuko da azpiegitura zein egunetan eta ordutan (gutxi gorabehera) erabiliko den eta programatutako ibilbidea zein den. Gainera, zerbitzu-egintza bat dela jasoko da, beren-beregi.

4. Larrialdietan edo premiazko egoeretan, erabiltzaileak baimen adierazirik ez badauka eta gero agintari publiko batek baliozkotu ahal badu funtzio publikoaren legezko jardueran aritu izana, ez da ezarriko salbuespen hau, baina erabiltzaileak, baliozkotzearekin batera eskatu ahal izango du bidesari gisa (larrialdirik gertatu ez bazen salbuetsita egongo zen) ordaindutako zenbatekoa itzultzeko.

5. Irteera eta helmuga metropolitiko eraztunaren barruan dituzten bidaia bidesariak ordaintzetik salbuetsita egongo dira.

III. KAPITULUA.- BIDESARIAK EZAR-TZEKO BALDINTZAK

11. artikulua.- Bidesariak ordaintzeko momentua eta modua

1. Bidesaria azpiegitura erabiltzen den momentuan ordainduko da, ohiko edozein ordainketa-modu erabilia.

2. Ordainketa eguneko hogeita lau orduetan egiteko bitarteko egokiak jarriko dira instalazio egokien bidez, bidezsegurtasunaren eta ibilgailuen joan-etorrien maileri eusteko.

Artículo 12. Sistemas de cobro

1. En las infraestructuras viarias que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, cuando dicho sistema sea el medio por el cual el que se recaude el peaje, el encargado de la explotación de la carretera facilitará los dispositivos de a bordo correspondientes a todo usuario que lo solicite, en condiciones administrativas y económicas razonables.

2. Para acreditar los hechos en las infraestructuras viarias que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos. Este constituirá medio de prueba en la denuncia que formule el personal encargado del cobro del peaje, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

3. El personal encargado del cobro de los peajes podrá formular las denuncias procedentes conforme a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 13. Explotación

1. La Sociedad Mercantil Foral «Interbiak Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A.». es la encargada de la explotación de las partes de la red de infraestructura sujetas a peaje que sean gestionadas directamente por la Diputación Foral de Bizkaia.

2. En tal caso, la citada Sociedad Mercantil Foral esta facultada para el cobro y la gestión del peaje, bien por sí misma o a través de terceros, pudiendo celebrar acuerdos de colaboración con entidades encargadas de la explotación o gestión de las infraestructuras viarias en otros Territorios Históricos al objeto de proceder al cobro del mismo.

Artículo 14. Infracción y sanción por impago del peaje y obstaculización de la vía

1. Constituyen infracciones leves, según lo establecido en la Norma Foral de Carreteras de Bizkaia, el hecho de no abonar el peaje correspondiente a la utilización de la infraestructura, así como provocar de forma injustificada una interrupción total o parcial del tráfico.

2. Tales infracciones serán sancionadas según lo establecido en la Norma Foral de Carreteras, atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante.

3. Si se produjera alguno de los supuestos indicados en este artículo, el personal encargado del cobro del peaje formulará la denuncia procedente, conforme a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

12. artikulua.- Bidesariak kobratzeko sistemak

1. Bidesaria kobratzeko sistema dinamikoa edo bidesariaren teleordainketa ezarrita duten bide-azpiegituretan, sistema hori bidesaria biltzeko modua bada, errepidearen ustiapenez arduratzen denak ibilgailu barruko gailua eskainiko die eskatzen duten erabiltzaileei, zentzuzko baldintza administratibo eta ekonomikoetan.

2. Bidesaria kobratzeko sistema dinamikoa edo bidesariaren teleordainketa ezarrita duten bide-azpiegituretan egitateak egiaztatzeko, ibilgailuak identifikatzeko edozein sistema edo bitarteko tekniko edo mekaniko edo irudia erreproduzitzeko edozein bitarteko erabili ahal izango da, Administrazioak homologatu ondoren. Aurreko paragrafoan identifikaziorako adierazitako edozein bitarteko frogabidea izango da bidesaria kobratzeko ardura duten langileek zehapen-prozeduran egingo duten salaketan -horretarako baimena izango dute-, sistema horiek erabili beharri buruzko araudia hausteagatik (Trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko Legearen testu artikulatuan jasotzen da).

3. Bidesariak kobratzeko ardura duten langileek dagozkion salaketak egingo dituzte, Trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko Legearen arabera.

13. artikulua.- Ustiapena

1. «Interbiak Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A.» foru sozietate publikoa arduratzen da Bizkaiko Foru Aldundiak zuzenean kudeatzen dituen ordainpeko azpiegitura-sarearen zatien ustiapenez.

2. Ondorioz, aipatutako merkataritza-sozietateak ahalmena dauka bidesaria kobratzeko eta kudeatzeko, bai bere kabuz bai beste inoren bitartez. Era berean, helburu horretarako, lankidetzeta-hitzarmenak sinatu ahal izango ditu beste lurralde historiko batzuetan bide-azpiegiturak ustiatu edo kudeatzeko ardura duten beste erakunde batzuekin.

14. artikulua.- Arau-haustea eta zehapena bidesaria ez ordaintzeagatik eta bidea oztopatzegatik

1. Bizkaiko errepideei buruzko Foru Arauan ezarritakoaren arabera, arau-hauste arinak dira azpiegituraren erabilerari dagokion bidesaria ez ordaintzea eta trafikoa arrazoirik gabe erabat edo zati batean geldiaraztea.

2. Arau-hauste horiek Bizkaiko errepideei buruzko Foru Arauan ezarritakoaren arabera zehatuko dira, eragindako kalteak eta, hala denean, sortutako arriskua eta eragilearen intenzionalitatea kontuan hartuz.

3. Artikulu honetan adierazitako kasuren bat gertatzen bada, bidesaria kobratzeko ardura duten langileek dagozkion salaketa egingo dute, trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko Legearekin bat etorrita.

4. Para acreditar los hechos, se podrán utilizar, entre otros medios, las imágenes obtenidas a través de los sistemas de reproducción instalados en la infraestructura, que posibiliten la identificación del vehículo.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición Adicional Primera. Tramos de carreteras sometidos a peaje

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 4, se somete a peaje el tramo de la autopista AP-8 (Bilbao-Behobia) entre los PP. KK. 74+880 y 106+040, con sus accesos o enlaces, salvo aquellos movimientos correspondientes al anillo metropolitano.

Se entenderán como costes de desarrollo de esta infraestructura (apartado 1.1.c Anexo I), sin carácter ni excluyente ni exclusivo, la conexión con la AP-1 (Gerediaga-Elorrio-Kanpazar), tramo sin peaje percibido por el usuario, y el nuevo peaje de Ermua y su conexión con la N-634 (Variante de Ermua).

2. Asimismo, el peaje regulado en la presente Norma Foral será de aplicación, de manera independizada a la actuación anterior recogida en el epígrafe 1, a la Variante Sur, con sus accesos o enlaces, cuando la misma entre en funcionamiento, a fin de dar, de esta manera, la respuesta adecuada a la demanda de movilidad a lo largo del Eje de la AP-8 entre el viaducto de La Arena y Kortederra, dado el carácter necesario de la construcción prioritaria de la Variante Sur Metropolitana en sus tramos I y II, con enlace completo con la AP-68. Mediante la aplicación del peaje se garantizará que la demanda de movilidad de los vehículos implicados resulte adecuada medioambientalmente. De esta manera se pretende fomentar el uso de la VSM por los vehículos de largo recorrido y de la actual AP-8 por los metropolitanos (internos), con prioridad para los vehículos de alta ocupación y el transporte público.

Disposición Adicional Segunda. Programación económica de las restantes obras prioritarias de las carreteras forales de Bizkaia

1. Estarán sometidos a financiación diferida, tipo peaje en sombra, los ejes de conexión de las siguientes comarcas con la autopista AP-8 (Bilbao-Behobia):

- Markina – Ondarroa/Lekeitio
- Amorebieta-Etxano – Gernika
- Amorebieta-Etxano – Igorre
- Mungia - Bermeo

2. Las siguientes obras prioritarias, dentro del área metropolitana, son financiadas, en todo caso, junto con los gastos incurridos, mediante el presupuesto ordinario:

- Mallado de la ría, aguas abajo del puente de Rontegi, mediante el puente de Axpe conectando la antena de la ría en la margen derecha con el eje completo del Ballonti (Balparda - Sestao) en la izquierda, de manera que, a su vez, pueda servir de alternativa al Viaducto de Rontegi.

4. Egitateak egiazatzeko, beste frogabide batzuen artean, azpiegituran jarritako erreprodukzio-sistemen bidez lortutako irudiak erabili ahal izango dira, baldin eta ibilgailua identifikatzeko aukera ematen badute.

XEDAPEN GEHIGARRIAK

Lehenengo xedapen gehigarria. Ordainpeko errepide-zatiak

1. Laugarren artikuluan ezarritakoarekin bat etorrita, AP-8 (Bilbo-Behobia) autobideko 74+880-106+040 kilometropuntuen arteko zatia ordainpekoa da, hain zuzen, bai eta autobideko sarbideak edo lotuneak, metropoliko eraztunaren barruko mugimenduak izan ezik.

Azpiegitura hori garatzeko kostuak (I. eranskinetako 1.1.c idatz-zatia), izaera baztertzailerik eta eskusiborik gabekoak, hauek izango dira: AP-1 autobidearekiko lotunea (Gerediaga-Elorrio-Kanpazar), erabiltzaileek ordaindu beharrik gabeko zatia, eta Ermuko ordainsari berria eta hark N-634 (Ermuko saihebidetako) errepidearekin duen lotunea.

2. Halaber, foru arau honetan arautzen den bidesaria aurreko jardueraz (1. epigrafea) aparte eta modu independentean ezarriko zaie metropoliaren hegoaldeko saihebidetari eta haren sarbide edo lotuneei, hura funtzionamenduan sartzen denean. Hala, AP-8 autobideko ardatzean zehar, Arenako bidezubiaren eta Kortederraren artean, dagoen mugikortasun-eskariari erantzun egokia emango zaio, eta beharrezkoa den lehentasunezko erakuntzaren izaera emango zaio metropoliaren hegoaldeko saihebidetari, haren I. eta II. zatietan, eta AP-68 autobidearekiko lotune osoarekin. Bidesariaren bidez, ibilgailuen mugikortasun-eskaria egokia izatea bermatuko da, ingurumenaren ikuspuntutik. Hala, ibilbide luzeko ibilgailuek metropoliaren hegoaldeko saihebidetako eta metropolikoek (barrukoak) egungo AP-8 erabiltzea sustatu nahi da. Halaber, okupazio altuko ibilgailuei eta garraio bide publikoari lehentasuna emango zaie.

Bigarren xedapen gehigarria. Bizkaiko foru errepideetan egin beharreko gainerako lehentasunezko lanak: programa ekonomikoa

1. Finantziazio geroratuaren pean, itzaleko bidesariaren motan, AP-8 (Bilbo-Behobia) autobidearekin lotzen diren eskualde batzuetako ardatzak geratuko dira. Eskualdeak hauek dira:

- Markina – Ondarroa/Lekeitio
- Amorebieta-Etxano – Gernika
- Amorebieta-Etxano – Igorre
- Mungia - Bermeo

2. Edozelan ere, metropoliaren barruko lehentasunezko lanak eta sortutako gastuak eta ohiko aurrekontuaren bidez finantzatu dira. Lanok hauek dira:

- Itsasadarra mailatzeko lanak, Arrontegiko zubiko uretan behera, Axpeko zubia zeharkatuta, itsasadarreko antena, eskuinaldean, eta Ballontiko ardatz osoa (Balparda - Sestao), ezker aldean, lotuz. Hala, Arrontegiko bidezubiaren alternatiba bihurtuko da.

- Eliminación de los impactos urbanísticos de la A-8 y sus vías complementarias en Bilbao a través de la Variante de Rekalde y de la Variante Este.

Disposición Adicional Tercera. Actualización de las cuantías de los peajes

1. Las cuantías de los peajes se actualizarán, de conformidad con lo previsto en el artículo 6.4 de la presente Norma Foral, atendiendo a las variaciones experimentadas por el Índice General de Precios al Consumo (IPC) del Territorio Histórico de Bizkaia. La actualización por variación del IPC se realizará, en su caso, tomando un periodo interanual que permita la aplicación de los peajes actualizados a partir del 1 de enero de cada año.

2. No obstante lo anterior, cuando las estimaciones del tráfico y del coste de las inversiones necesarias hayan sufrido variaciones significativas, la Diputación Foral de Bizkaia instruirá un expediente de actualización de la cuantía del peaje que será aprobada por Decreto del que dará cuenta a las Juntas Generales de conformidad con lo previsto en el artículo 6.5 de la presente Norma Foral.

3. Si al inicio de cada año natural el Consejo de Gobierno no hubiera actualizado la cuantía de dichos peajes, ésta se actualizará automáticamente con la variación que haya experimentado el Índice General de Precios al Consumo (IPC) del Territorio Histórico de Bizkaia.

Disposición Adicional Cuarta.

Toda sociedad mercantil foral a la que se le encomiende la gestión de uno o varios peajes llevará una adecuada contabilidad analítica, de tal forma que queden reflejadas por separado las inversiones, ingresos y gastos de cada uno de los tramos sujetos a peaje, en función de la imputación recogida en el anexo III.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición Transitoria Primera. Aplicación de la Norma Foral 4/2009, de 29 de diciembre, por la que se complementa el régimen jurídico de los peajes aplicables a la red foral de carreteras

En tanto no se apruebe y entre en vigor el Decreto Foral al que se refiere la Disposición Final Primera se seguirá aplicando en el tramo de la autopista AP-8 sujeto al pago de peaje lo dispuesto en la Norma Foral 4/2009, de 29 de diciembre, por la que se complementa el régimen jurídico de los peajes aplicables a la red foral de carreteras.

Disposición Transitoria Segunda. Túneles de Artxanda

Los peajes de los Túneles de Artxanda se regirán por lo dispuesto en su normativa específica.

- Hirigintza-oztopoak kentzeko lanak, A-8an eta hark Bilbon dituen bideetan, Errekaldeko eta ekialdeko saihebideten bidez.

Hirugarren xedapen gehigarria. Bidesarien zenbatekoak eguneratzea

1. Bidesarien zenbatekoak Bizkaiko Lurralde Historikoaren Kontsumoko Prezioen Indizeak izandako aldaketak kontuan hartuta eguneratuko dira, foru arau honetako 6.4 artikuluan aurrez ikusitakoarekin bat etorrira. KPlaren aldaketagatik eguneratzea egiteko, bidesari eguneratuak urte bakoitzeko urtarrilaren 1etik aurrera aplikatzeko aukera emango duen urte arteko epe bat hartuko da.

2. Aurrekoa gorabehera, trafikoaren eta beharrezko inbertsioen kostuaren zenbatespenetan aldaketa garrantzitsuak jazozen direnean, Bizkaiko Foru Aldundiak bidesariaren zenbatekoa eguneratzeko espedientea bideratuko du, eta dekretuz onartuko du eguneratzea, zeinaren berri emango dien Batzar Nagusiei, foru arau honetako 6.5 artikuluan aurrez ikusitakoarekin bat etorrira.

3. Urte naturalaren hasieran Gobernu Kontseiluak bidesarien zenbatekoa gaurkotuta izango ez balu, automatikoki gaurkotuko litzateke, Bizkaiko Lurralde Historikoaren Kontsumoko Prezioen Indizeak izandako aldaketarekin.

Laugarren xedapen gehigarria

Bidesari bat edo batzuk kudeatzeko gomendioa duten foru sozietate guztiek kontabilitate analitikoaren egokia eramango dute; hartan, bereiz adieraziko dira ordainpeko zati bakoitzaren inbertsioak, diru-sarrerak eta gastuak, III. eranskinean jasotako sailkapenaren arabera.

XEDAPEN IRAGANKORRAK

Lehenengo xedapen iragankorra. Abenduaren 29ko 4/2009 Foru Araua aplikatzea. Haren bidez, errepideen foru sarean aplikatu beharreko bidesarien araubide juridikoa osatzen da.

Azken xedapenetako lehenengoan aipatzen den foru dekretua onartu artean eta indarrean jarri arte, AP-8 autobidearen ordainpeko zatian abenduaren 29ko 4/2009 Foru Arauan -errepideen foru sarean aplikatu beharreko bidesarien araubide juridikoa osatzen da- xedatutakoa ezarriko da.

Bigarren xedapen iragankorra. Artxandako tunelak

Artxandako tunelen bidesariak beren araudi espezifikoan xedatutakoa beteko dute.

Disposición Transitoria Tercera.- Adecuación de la programación económica de los ejes radiales¹

Se podrá alterar el sistema de financiación propuesto en la Disposición Adicional Segunda, párrafo primero, de la presente Norma Foral para financiar los ejes radiales ahí indicados atendiendo a la situación social y económico-financiera de cada momento.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

1. Quedan derogados los artículos 23 bis, 27 bis, 27 ter, 27 quater, 27 quinquies, 27 sexties, 27 septies de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia, en la redacción dada a la misma por los artículos 3, apartado 4; y 6 de la Norma Foral 2/2007, de 7 de febrero, de modificación de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia, que igualmente quedan derogados.

También se deroga el artículo 4, apartado 2, y la Disposición Final Primera de la Norma Foral 2/2007, de 7 de febrero, de modificación de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia.

2. Asimismo, queda derogada la Norma Foral 4/2009, de 29 de diciembre, por la que se complementa el régimen jurídico de los peajes aplicables a la red foral de carreteras.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición Final Primera. Aprobación de tarifas

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 6, apartado 5, la Diputación Foral de Bizkaia adecuará mediante Decreto Foral y en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente Norma Foral las cuantías de las tarifas por utilización de la parte de la autopista AP-8 sujeta al pago de peaje a los recorridos resultantes previstos en la Disposición Adicional Primera.

2. Asimismo, cuando se ponga en funcionamiento la Variante Sur Metropolitana la Diputación Foral de Bizkaia aprobará las tarifas correspondientes en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6, apartado 5, de la presente Norma Foral.

Disposición Final Segunda. Modificación de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia

Se modifica el artículo 25 de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de carreteras de Bizkaia que queda redactado de la siguiente manera:

Hirugarren xedapen iragankorra.- Errepide-ardatzetarako programa ekonomikoa egokitzea²

Errepide-ardatzak finantzatzeko sistema aldatu ahal izango da, unean uneko egoera sozial, ekonomikoa eta finantzarioa kontuan hartuta. Sistema hori eta errepide-ardatzak jasota daude foru arau honetako bigarren xedapen gehigarriko 1. zenbakian.

XEDAPEN INDARGABETZAILEA

1. Indarrik gabe geratzen dira honako hauek: Bizkaiko errepideei buruzko otsailaren 18ko oru Arauko 23 bis, 27 bis, 27 ter, 27 quater, 27 quinquies, 27 sexties eta 27 septies artikulua, foru arau hori aldatu zuen otsailaren 7ko 2/2007 Foru Arauak 3. artikuluko 4. paragrafoan eta 6. artikuluan 2/2007 Foru Arauari dagokionez emandako idazkuntzan, eta aipatutako 3. artikuluko 4. paragrafoa eta 6. artikulua.

Halaber, indargabetuta geratzen dira Bizkaiko errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Araua aldatu zuen otsailaren 7ko 2/2007 Foru Arauko 4. artikuluko 2. paragrafoa eta lehen azken xedapena.

2. Azkenik, indarrik gabe geratzen da errepideen foru sarean aplikatu beharreko bidesarien araubide juridikoa osatzen duen 4/2009 Foru Araua, abenduaren 29koa.

AZKEN XEDAPENAK

Lehen azken xedapena. Tarifak onartzea

1. Bizkaiko Foru Aldundiak, 6. artikuluko 5. paragrafoan aurrez ikusitakoarekin bat etorruta, dekretu bidez egokitu-tiko ditu AP-8 autobidearen ordainpeko zatia erabiltzeagatik tarifaren zenbatekoak lehen xedapen gehigarrian ezarritako ibilbideetara. Horretarako, hiru hilabeteko epea izango du, foru arau hau indarrean jartzen denetik aurrera.

2. Era berean, metropoliaren hegoaldeko saihebidetara funtzionamenduan jartzen denean, Bizkaiko Foru Aldundiak dagozkion tarifak onartuko ditu, foru arau honetako 6. artikuluko 5. paragrafoan xedatutakoa betez.

Bigarren azken xedapena. Bizkaiko errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauaren aldaketa

Bizkaiko errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauko 25. artikulua aldatzen da, honela geratzen da idatzita:

¹ Redactado conforme a lo dispuesto en la Norma Foral 6/2012, referenciada en el § E4

² 2012/6. Foru-Arauaren araberako idazkera. § E4an agertzen da

“Artículo 25. Gestión

1. La Diputación Foral, como regla general, gestiona y explota directamente las carreteras a su cargo. No obstante, también pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la normativa vigente.

2. Asimismo, la utilización de las carreteras de Bizkaia será gratuita para el usuario si bien la Diputación Foral podrá establecer, mediante Norma, el pago de peaje, así como las tarifas correspondientes, de acuerdo con lo previsto en la normativa sobre el régimen de los peajes.”

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.

“25. artikulua.- Kudeaketa

1. Foru Aldundiak, oro har, bere ardurapeko errepideak zuzenean kudeatu eta ustiatzen ditu. Hala ere, indarreko araudiak ezartzen dituen zerbitzu publikoen zeharkako kudeaketa sistemetako edozein erabilita ere ustiatu ahal dira.

2. Bizkaiko errepideen erabilera doakoa izango da erabiltzailearentzat. Baina, Foru Aldundiak, arau bidez, bidesariaren ordainketa eta dagozkion tarifak ezarri ahal izango ditu, bidesarien araubideari buruzko araudian aurrez ikusitakoarekin bat etorrita.”

Hirugarren azken xedapena. Indarrean jartzea

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

ANEXO I

PRINCIPIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA CUANTÍA DE LOS PEAJES

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados con el fin de cumplir lo dispuesto en el artículo 5.

Cuando la Administración entable negociaciones con una o más terceras partes con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción o explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación interna o de un acuerdo celebrado por la Administración, que se regirá por lo establecido en la legislación vigente.

1. Coste de infraestructura.

1.1. Costes de inversión

Los costes de inversión incluirán los costes relativos a la construcción de nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de las infraestructuras existentes e incluirán, en particular, los siguientes:

- a) Los costes de construcción de nuevas infraestructuras o de nuevas mejoras infraestructuras, incluida la ampliación del número de carriles o la renovación de enlaces y accesos.
- b) Las reparaciones estructurales significativas, entendiéndose por tales cualesquiera reparaciones estructurales, excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, por ejemplo, cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción.
- c) Los costes de desarrollo de las infraestructuras existentes, en los términos de la Norma Foral de Carreteras.
- d) La nueva construcción, la ampliación, la reconstrucción y las renovaciones de instalaciones al servicio de la infraestructura.
- e) Los gastos específicos de infraestructura y de adaptación tecnológica destinados a mejorar la seguridad vial y a reducir la contaminación o a la conservación y mejora de otros factores medioambientales objetivos.
- f) Los costes financieros imputables a la inversión, entendidos por tales los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por la Diputación o por los terceros que hubieran participado.

A estos efectos se entenderán como mejoras o desarrollo de las redes de infraestructura existentes las actuaciones relacionadas en el artículo 14 de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de Carreteras de Bizkaia que mantengan la funcionalidad del sistema. Igualmente, se entenderá por nuevas infraestructuras las infraestructuras

I. ERANSKINA

BIDESARIEN ZENBATEKOA ZEHAZTEKO PRINTZIOAK

Eranskin honetan, batez besteko bidesari haztatuak kalkulatzeko funtsezko printzipioak zehazten dira, 5. artikuluan xedatutakoa betetzeko.

Administrazioak indarreko legerian ezarritakoa beteko du, hirugarren batekin edo batzuekin negoziatzen hasten denean, bere azpiegitura-zati bat eraiki edo ustiatzeko emakida-kontratu bat egiteko, edo, helburu bererako, antzeko konpromiso bat hartzen duenean barne legerian edo Administrazioak sinatutako hitzarmen batean oinarrituta.

1. Azpiegituraren kostua

1.1. Inbertsioaren kostuak

Inbertsioaren kostuen barruan, azpiegitura berriak eraikitze edo eraikita daudenak hobetzeko lanen kostuak sartzen dira, bereziki, hauek:

- a) Azpiegitura berriak eraikitze edo eraikita daudenak hobetzeko lanen kostuak, eta, haien artean, errei gehiago jartzeko eta lotuneak eta sarbideak berritzeko lanenak.
- b) Garrantzizko egitura-konponketak, hau da, egitura-konponketa guztiak, errepidearen erabiltzaileentzat onuragarriak izateari utzi diotenak izan ezik, adibidez, konponketa-lanari utzi eta, haren ordean, zorua berritzeko lanak edo bestelako eraikitze-lanak hasten direnean.
- c) Eraikita dauden azpiegituren garapenaren kostuak, errepideei buruzko foru arauan xedatutako moduan.
- d) Azpiegituraren zerbitzuan dauden instalazioak eraiki, zabaldu, berriro eraiki edo berritzeko lanen kostuak.
- e) Azpiegituraren gastu espezifikoak eta egokitzapen teknologikoenak, helburu hauetarako: bide-segurtasuna hobetu eta kutsadura murrizteko edo ingurumenaren arloko beste faktore objektibo bazkuz kontserbatu eta hobetzeko.
- f) Inbertsioari egozten zaizkion finantziazioaren kostuak, hau da, maileguen interesak eta Aldundiak edo parte hartu duten hirugarrenek jarritako edozein motatako baliabideen errentagarritasuna.

Eranskin honetan ezarritakoaren ondorioetarako, azpiegitura-sareak hobetzeko edo garatzeko lanak Bizkaiko errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauko 14. artikuluan zerrendatutako jarduerak izango dira, lanok sistemaren funtzionalitateari eusteko badira. Halaber, azpiegitura berriak edo azpiegituren hobekuntzak foru

o mejoras de infraestructuras que aún no hayan sido terminadas a la entrada en vigor de la presente Norma Foral o que se inicien con posterioridad a esa fecha.

También se incluirán los costes de adquisición de solares, supervisión de los contratos de construcción, reposición de servicios afectados, de diseño y planificación, de estudio, de elaboración y gestión de proyectos, de excavaciones arqueológicas, estudios del suelo y de asistencias técnicas necesarias, así como otros gastos accesorios pertinentes relacionados con los trabajos enunciados en las letras a), b), c), d), e) y f) del primer párrafo, comprendiendo el conjunto de los gastos de personal, de material, de prestaciones de terceros y de imputación de los costes financieros relativos a los mismos.

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

1.2. Costes anuales de mantenimiento y costes de las reparaciones estructurales no significativas

Los costes anuales de mantenimiento y los costes de las reparaciones estructurales incluirán tanto los costes anuales de mantenimiento y conservación de la red como los costes periódicos derivados de reparaciones estructurales no significativas y periódicas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red y los estándares de calidad prefijados. En particular, incluirán:

- Los gastos de mantenimiento de la explanada de las calzadas referidos a los trabajos relativos a la resistencia mecánica de las calzadas a las cargas que actúan sobre ellas. Éstos comprenden los gastos relativos a las reparaciones de revestimientos superficiales en las calzadas flexibles y al mantenimiento del pavimento de losetas en los firmes rígidos.
- Los costes anuales de mantenimiento y costes de las reparaciones estructurales referentes a puentes, pontones, viaductos, túneles y demás obras civiles que formen parte de la red, entendiéndose como tal lo dispuesto en el Anexo III.
- Los costes de construcción, instalación y mantenimiento de los sistemas de señalización, alumbrado, telecomunicación, información y control del tráfico y los demás encaminados a mejorar la seguridad y la fluidez del mismo.

2. Coste de explotación, gestión y peaje.

Integran los costes de infraestructura los costes de explotación, gestión y peaje, que incluyen todos aquellos en los que se incurra durante la operación de la infraestructura que no estén cubiertos por los costes enunciados anteriormente y se refieran a la puesta en marcha, explotación y gestión de la infraestructura y del sistema de peaje, incluidos los gastos de los servicios de administración, planificación, organización y control de las operaciones,

arau hau indarrean jartzen denean amaitu gabe daudenak izango dira, edo indarrean jarri ondoren hasitakoak.

Inbertsioen kostuen barruan, hauek ere sartuko dira: orubeak erostea, eraikuntza-kontratuen gainbegiratzea, ukitutako zerbitzuen ordeztuak beste batzuk jartzea, proiektuak diseinatu, planifikatu, aztertu, egin eta kudeatzea, indusketa arkeologikoak, lurzoruari buruzko azterketak eta beharrezko laguntza teknikoak, eta lehenengo paragrafoko a), b), c), d), e) eta f) idatz-zatietan jasotako lanei lotutako bestelako gastuak, eta horien guztien barruan, langileen, materialaren eta hirugarrenen prestazioen gastuak eta gastuei egotzen zaizkien finantza-kostuak.

Azpiegituren edo azpiegituren hobekuntzen kostuen barruan, hots-kutsadura murrizteko edo bide segurtasuna hobetzeko gastu espezifikoak sartuko dira, bai eta, azpiegituren ustiatu bitartean, ingurumenaren arloko zenbait osagai objektibo direla-eta (lurzorua kutsaduratik babes-tekoak, adibidez) benetan egindako ordainketak ere.

1.2. Azpiegituren mantentzeko urteko kostuak eta garrantzitsuak ez diren egitura-konponketen gastuak

Azpiegituren mantentzeko urteko kostuen eta egitura-konponketen kostuen barruan, hauek sartuko dira: sarea mantendu eta kontserbatzeko urteko kostuak eta sarearen funtzionamendu maila eta aurrez finkatutako kalitate estandarrek bermatzeko beharrezkoak izanda garrantzitsuak ez diren egitura-konponketen ondoriozko aldiak aldiko gastuak. Zehazki, hauek:

- Galtzadetako zabaldegia mantentzeko gastuak, hain zuzen, galtzadek haien gainean eragiten duten zamen aurrean duten erresistentzia mekanikoari lotutakoak. Aurreko gastuen barruan: galtzada malguetako azaleko estalduren konponketak egiteko gastuak eta bide-zoru zurruntako lauza-zola mantentzekoak.
- Sarea mantentzeko urteko kostuak eta zubi, pontoi, bidezubi eta tunelen egitura-konponketen gastuak eta sarea osatzen duten bestelako lan zibilenak, sarea III. eranskinean xedatutakoaren arabera ulertuta.
- Seinaleen, argien, telekomunikazioaren eta trafikoa-ren informazio eta kontrolaren sistemak eta bide-segurtasuna eta ibilgailuen joan-etorriak hobetzekoak eraiki, instalatu eta mantentzeko kostuak.

2. Ustiapen, kudeaketa eta bidesariak kobratzeko sistemaren kostua

Azpiegituren kostuak ustiapenaren, kudeaketaren eta bidesariak kobratzeko sistemaren kostuak dira, eta haien barruan sartuko dira azpiegituren ustiatu bitartean sortutako gastu guztiak, baldin eta lehenago adierazi ez diren kostuen barruan sartuta ez badaude eta azpiegituren eta bidesariak kobratzeko sistemaren abian jartzeari, ustiapenari eta kudeaketari lotuta badaude, bai eta hauek ere: ustiapenen administrazio, planifikazio, antolaketa eta

de control y de inspección encargados en particular de la preparación y de la gestión de las infraestructuras, así como la parte imputable a las infraestructuras de los gastos de los servicios administrativos generales afectados directamente. Se incluirán, en particular:

- Los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago.
- Los costes derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes.
- Los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.
- Los gastos relativos a la adquisición, mantenimiento y funcionamiento del material especializado y de herramientas destinados al servicio de las infraestructuras.
- Los costes de personal incluyendo retribuciones, cargas sociales y gastos de funcionamiento de los servicios administrativos y técnicos, gastos de los servicios de control y de examen de los trabajos.
- Otros costes de igual o similar naturaleza.

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

kontrolaren zerbitzuen gastuak, enkargatutako kontrol eta ikuskapenaren zerbitzuenak eta, zehazki, azpiegiturak antolatu eta kudeatzeko gastuak, eta azpiegiturei egozten zaion gastuen zatia, hau da, zuzenean ukitutako administrazio-zerbitzu orokorren gastuena. Kostu horien barruan, zehazki, honako hauek:

- Bidesarien eta bestelako ordainketa sistemen ordainlekuetako kabinak eraiki, instalatu eta mantentzeko gastuak.
- Bidesariak kobratzeko sistemak ustiatu, administratu eta ezartzearen ondoriozko kostuak.
- Azpiegituraren ustiapenari lotutako kudeaketako kostuak, administratiboak eta zerbitzuenak.
- Azpiegituren zerbitzurako material espezializatuaren eta tresnen erosketari, mantentzeari eta funtzionamenduari lotutakoak.
- Langileen kostuak, hain zuzen, honako hauek: ordainsariak, karga sozialak eta zerbitzu administratibo eta teknikoen funtzionamendu-gastuak, kontrol-zerbitzuen gastuak eta lanen ikuskapenarenak.
- Bestelako kostu berdinak edo antzekoak.

Kostu horiek ordainpeko ibilgailu mota guztien artean banatuko dira. Banaketa egiteko modua bidezkoa eta argia izango da.

ANEXO II

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

1. Son ligeros los siguientes vehículos cuyo peso máximo autorizado sea inferior, a 3,5 toneladas:

- Motocicletas con o sin sidecar.
- Turismos sin remolque.
- Turismos con remolque sin rueda gemela en ningún eje.
- Microbuses, furgones y furgonetas de 2 ejes y 4 ruedas.

2. Son pesados los vehículos cuyo peso máximo autorizado sea igual o superior a 3,5 toneladas y se encuentren en alguno de los dos grupos siguientes:

— Pesados I:

- Turismos de 2 ejes y 4 ruedas con remolques de 1 eje con rueda gemela.
- Furgones y furgonetas de 2 ejes y 4 ruedas con remolque de 1 eje con rueda gemela.
- Camiones y autocares de 2 ejes con o sin remolque de 1 eje.
- Camiones y autocares de 3 ejes.

— Pesados II:

- Turismos y microbuses de 2 ejes y 4 ruedas con remolque de 2 más ejes y al menos 1 eje con rueda gemela.
- Furgones y furgonetas de 2 ejes y 4 ruedas con remolque de 2 o más ejes y al menos 1 eje con rueda gemela.
- Camiones y autocares con o sin remolque con un total de 4 ejes o más.

II. ERANSKINA

IBILGAILUEN SAILKAPENA

1. Ibilgailu arinak 3,5 tonatik beherako baimendutako gehieneko pisua dutenak dira, hain zuzen, hauek:

- Motozikletak, sidekardunak edo sidekarrak gabe-koak.
- Atoirik gabeko automobilak
- Automobil atoidunak, ardatzetan gurpil bikoitzik ez dutenak.
- Mikrobusak, furgoiak eta furgonetak: 2 ardatz eta 4 gurpildunak.

2. Ibilgailu astunak 3,5 tona edo hortik gorako baimendutako gehieneko pisua dutenak dira. Honela sailkatzen dira:

— Astunak I:

- 2 ardatz eta 4 gurpil dituzten automobilak, gurpil bikoitzeko ardatz 1 dutenak.
- 2 ardatz eta 4 gurpil dituzten furgoi eta furgonetak, gurpil bikoitzeko ardatz 1 dutenak.
- 2 ardatzeko kamioi eta autobusak, ardatz 1eko atoidunak edo atoirikgabeak.
- 3 ardatzeko kamioiak eta autobusak.

— Astunak II:

- 2 ardatz eta 4 gurpil dituzten automobilak eta mikrobusak, 2 ardatz edo gehiagoko atoaia eta gutxienez gurpil bikoitzeko ardatz 1 dutenak.
- 2 ardatz eta 4 gurpil dituzten furgoiak eta furgonetak, 2 ardatz edo gehiagoko atoaia eta gutxienez gurpil bikoitzeko ardatz 1 dutenak.
- Kamioi eta autobus atoidunak edo atoirikgabe-koak, guztira 4 ardatz edo gehiago dituztenak.

ANEXO III

ÁMBITO DE LA RED DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA AUTOPISTA AP-8

1. Ámbito de la red construida

A efectos de determinar el ámbito de la autopista AP-8 se considera el tronco de la autopista AP-8 y los accesos existentes, desde el pk 111,0 (Basauri) al pk 74,8 (Ermua), incluyéndose

- Tronco de la autopista AP-8 – ampliaciones de carriles
 - Basauri-Irubide
 - Viaducto de Pradera
 - Bengoetxe-Galdakao
 - Galdakao-El Gallo
 - El Gallo-Erletxe
 - Erletxe-Boroa
 - Boroa-Larrea
 - Larrea-Etxano
 - Etxano-Montorra
 - Montorra-lurreta
 - lurreta-Gerediaga
- Nuevos accesos:
 - Galdakao Centro (dirección Bilbao)
 - Acceso en el Gallo (dirección Donosti), incluyendo la nueva rotonda de acceso desde la N-240
 - Acceso en Boroa (dirección Donosti)
 - Acceso a la AP-8 desde Larrabetzu
 - Acceso desde Gerediaga
 - Acceso a la conexión de la AP-8 con la N-634 en la salida del peaje de lurreta
- Nuevos ramales:
 - Gerediaga-Elorrio
 - Variante de Ermua
- Rehabilitaciones
 - Túnel de Zaldibar
 - Remodelación de las áreas de peaje
 - Rehabilitación del área de peaje de El Gallo
 - Instalación de pantallas acústicas
 - Renovación del área de mantenimiento de lurreta
 - Implantación del nuevo sistema de gestión de cobro (incluye pórticos viaT)
 - Fibra óptica
- Reposiciones periódicas de los elementos de la autopista AP-8
 - Señalización
 - Firmes
 - Cerramientos
 - Estructuras
 - Taludes
 - Instalaciones (de alumbrado, comunicaciones,...)

III. ERANSKINA

AP-8 AUTOBIDEKO AZPIEGITURA-SAREAREN EREMUA

1. Eraikitako sarearen eremua

AP-8 autobidearen eremua hauek osatzen dute: AP-8 autobidearen enborrak eta eraikitako sarbideek, 111,0 kilometro-puntutik (Basauri) 74,8 kilometro-puntura (Ermua). Haien barruan, hauek sartzen dira:

- AP-8 autobidearen enborra – erreien zabaltzea
 - Basauri-Irubide
 - Praderako bidezubia
 - Bengoetxe-Galdakao
 - Galdakao-Urgoiti
 - Urgoiti-Erletxeta
 - Erletxeta-Boroa
 - Boroa-Larrea
 - Larrea-Etxano
 - Etxano-Montorra
 - Montorra-lurreta
 - lurreta-Gerediaga
- Sarbide berriak:
 - Galdakaoko hirigunea (Bilboko norabidea)
 - Sarbidea Urigoitin (Donostiako norabidean) eta, haren barruan, sarbiderako biribilgune berria, N-240 errepidetik.
 - Sarbidea Boroan (Donostiako norabidean)
 - AP-8rako sarbidea, Larrabetzutik
 - Sarbidea Gerediagatik
 - AP-8ak N-634rekin duen lotunerako sarbidea, lurretako ordainlekuan.
- Adar berriak:
 - Gerediaga-Elorrio
 - Ermuko saihsabidea.
- Berritze-lanak:
 - Zaldibarreko tunela
 - Ordainlekuak berritzeko lanak
 - Urigoitiko ordainlekua berritzeko lanak
 - Pantaila akustikoak jartzeko lanak
 - lurretako mantentze-eremua berritzeko lanak
 - Kobrantza kudeatzeko sistema berria jartzeko lanak (viaT portikoak, barne)
 - Zuntz optikoa
- AP-8 autobideko elementu batzuk aldian-aldian aldatu edo berritzeko lanak
 - seinaleak
 - zoluak
 - itxiturak
 - egiturak
 - ezpondak
 - instalazioak (argiak, komunikazioak ...)

2.- Explotación y conservación

A los efectos de explotación y conservación el ámbito de la red de la autopista AP-8 gestionado por Interbiak es la relacionada en el apartado anterior pero sin incluir el “acceso a la autopista AP-8 en Erletxe desde Larrabetzu” ni el “acceso de la N-634 en lurreta”.

2.- Ustiapena eta kontserbazioa

Ustiapen eta kontserbazioaren ondorioetarako, Interbiak foru sozietateak kudeatzen duen AP-8aren sarearen eremua aurreko atalean jasotakoa da, baina, hauek kanpoan utzita: “AP-8rako sarbidea, Larrabetzutik” eta “AP-8ak eta N-634rekin duen lotunerako sarbidea, lurretako ordainlekuan”.