

GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO
XEDAPEN OROKORRAK

1

DISPOSICIONES GENERALES DEL
TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

6/2018 Foru Araua, azaroaren 12koa, Gipuzkoako A-15 eta N-1 gaitasun handiko errepideetan merkantzia garraioan arituko diren ibilgailu astunek zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko duten kanona arautzen duena.

GIPUZKOAKO DIPUTATU NAGUSIAK

Jakinarazten dut Gipuzkoako Batzar Nagusiek onartu dutela «6/2018 Foru Araua, azaroaren 12koa, Gipuzkoako A-15 eta N-1 gaitasun handiko errepideetan merkantzia garraioan arituko diren ibilgailu astunek zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko duten kanona arautzen duena»; eta nik aldarrikatu eta argitara dadin agintzen dut, aplikagarria zaien herritar guztiek, partikularrek nahiz agintariek, bete eta betearazi dezaten.

Donostia, 2018ko azaroaren 12a.—Markel Olano Arrese, diputatu nagusia. (7589)

HITZAURREA

Urriaren 3ko 7/2002 Foru Arauaren bidez onartu zen bide azpiegituren erabilera kanona, Gipuzkoako lurralde osoan existitu daitekeena, Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia SA foru sozietate publikoak (aurrerantzean Bidegi SA) kudeatu eta administratu beharreko errepideen eraikuntza, ustiapen, mantentze eta artapen gastuak ordaintzeko. Gaur egun, hauek dira bide azpiegitura horiek: AP-8 Bizkaiko Golkoko autobidea eta AP-1 Gasteiz-Irun autobidea Eibartik, Gipuzkoako zatian.

Halaber, martxoaren 29ko 1/2011 Foru Arauaren bidez, Gipuzkoako Lurralde Historikoko araubideari gehitu zitzaion 2006ko maiatzaren 17ko Europako Parlamentuaren eta Kontseilu Europarraren 2006/38/EE Direktiba, zeinaren bidez aldatzen baita 1999ko ekainaren 17ko Europako Parlamentuaren eta Kontseilu Europarraren 1999/62/EE Direktiba, salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoa.

Aipatutako direktibak foru araudian sartuz, Gipuzkoako Lurralde Historikokoan bide azpiegiturak erabiltzeagatik aplikatu beharreko kargak zehazteko irizpideak ezarri ziren: indarrean da goen Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateratuaren (ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu Arau-emaileak onartutakoaren) VII. tituluaren jasota gelditu zirenak. Gerora, gai horren inguruko araudia osatzea helburu izanik, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2011ko irailaren 27ko 2011/76/EB Direktiba onartu zen.

Gero, abenduaren 15eko 7/2016 Foru Arauaren bidez arautu zen Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-1 gaitasun handiko errepideetan, zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordaindu beharreko kanona.

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa.

EL DIPUTADO GENERAL DE GIPUZKOA

Hago saber que las Juntas Generales de Gipuzkoa han aprobado y yo promulgo y ordeno la publicación de la siguiente «Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa», a los efectos de que todos los ciudadanos y ciudadanas, particulares y autoridades a quienes sea de aplicación, la guarden y hagan guardarla.

San Sebastián, a 12 de noviembre de 2018.—El diputado general, Markel Olano Arrese. (7589)

PREÁMBULO

Por Norma Foral 7/2002, de 3 de octubre, se aprobó el canon de utilización de infraestructuras viarias exigible en todo el territorio de Gipuzkoa a fin de sufragar los gastos de construcción, explotación, mantenimiento y conservación de aquellas vías cuya gestión y administración se encomendasen a la sociedad pública foral «Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras, S.A.» (en adelante, Bidegi SA). Dichas infraestructuras son a día de hoy la AP-8 «Autopista del Cantábrico» y la AP-1 «Autopista Vitoria/Gasteiz-Irun por Eibar», a su paso por el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Asimismo, por Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, se incorporó al derecho del Territorio Histórico de Gipuzkoa la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Mediante la transposición de las citadas directivas, se establecieron los criterios para la determinación de los gravámenes por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, que quedaron incorporados en el Título VII del vigente texto refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, aprobado por Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio. Con posterioridad, se ha aprobado la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, que completa la regulación en esta materia.

Posteriormente, por Norma Foral 7/2016, de 15 de diciembre, se reguló el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Europako Batzordeak 7/2016 Foru Araua onartzeko printzipioak, irizpideak eta helburuak aztertu zituen; eta bere irizpena eman zuen 1999/62/EB Direktibaren 7(h)2 artikulua arabera.

7/2016 Foru Arauaren kontra errekurtsoa aurkeztu zen; eta 2018ko apirilaren 9an, Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiaren Administrazioarekiko Auzietako Salak 119/2018 epaia eman zuen: foru araua zuzenbidearekin bat ez zetorrela deklaratu eta deusezkoztat jo zuen, interpretatu baitzen ezarritako bidesari erregimenak, aukeratutako bidezatien eta ibilbide-luzeraren arabera, zeharkako diskriminazioa dakarrela abiapuntua edo helmuga Gipuzkoatik kanpo duen garraioarentzat, Gipuzkoa barruko garraioarekin alderatuta; eta, ondorioz, urratu egiten dela 2011/76/EB Direktibak 7.3 artikuluan aurreikusten duen inor ez diskriminatzeko printzipioa.

Foru arau honen xedea da Gipuzkoako bide azpiegiturak behar bezala kudeatzen laguntzea, kudeaketa horrek berekin dakarren interes publikoa kudeatzeko baliabide gisa; aldi berean, aurreko paragrafoan aipatu den epaiak ezarritako irizpideak aplikatuz.

7/2016 Foru Arauaren onespina ekarri zuten printzipio, irizpide eta helburuei eutsiz, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiaren 119/2018 epaia kontuan hartuta, foru arau honek aldatu egiten ditu kanonaren ordainpeko bidezatiak, diskriminazioa egon daitekeen interpretazio aukerak ekidin nahian, horrela, are gehiago bermatuz betetzen direla Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1999/62/EE Direktibak, salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei kargak aplikatzeari buruzkoak, ezarritako xedapenak.

Horretarako, azterketa tekniko batzuk egin dira, gaur egun eskuartean ditugun zirkulazioko datu errealak erabiliz, eta gaian adituak direnen laguntzarekin; hartara bermatu ahal izateko, ezartzen den kobrantza sistemak errespetatzen duela kanona aplikatzen den bideen erabiltzaileen diskriminazio-eza, jatorria eta helmuga edozein dela ere.

Kanona aplikatzeko, orain arte bezala, sistema ireki bat erabiliko da, Free Flow teknologiarekin; eta salgaien garraioan aritzen diren 3,5 tona baino gehiagoko ibilgailu astunei bakarrik eragingo die.

Ordainpeko zatietatik zirkulatzen duten ibilgailuak, errepedean dauden arkupeek identifikatuko dituzte, eta egindako ibilbideei dagokien zenbatekoa egotziko zaie.

Diseinatzeko garaian, kontuan izan dira 7/2016 Foru Arauak ezarritako kobrantza sistemak martxan daraman denboran lortu diren trafikoko datu errealak.

Artikulu bat gehitu da, biltzen den dirua zertarako erabiliko den argitzea.

Kanonaren zenbatekoak azpiegitura kostuak berreskuratze printzipioa oinarri hartuta ezartzen dira. Zehazki, zenbateko hori zuzenean lotuta egongo da azpiegitura egiteko kostuekin eta ustiaketa kostuekin, kanona kudeatzeko kostuekin eta sarea garatu, hobetu eta mantentzeko kostuekin, egitura konpontzekoak barne direlarik. Horrela lortu nahi da erabilerak eragindako narriadura arintzea eta zerbitzu maila ezin hobeari eustea.

Ezarritako tarifak ez dira aldatzen ibilgailuaren emisioei buruzko EURO kategoriaren arabera; izan ere, erabiltzen den detekzio sistemarekin, praktikan ezin da bereizketa hori sartu, baina salbuespen hori aitortuta eta araututa dago aplikatzeoak diren direktibetan ere.

Azpimarratu behar da ezen 1999/62/EE Direktibaren 7 nonies artikulua arabera, azpiegiturengatik tasa erregimen berri bat aplikatu baino gutxienez sei hilabete lehenago, Batzordeari bidali behar zaiola behar den informazioa, hark bere irizpena

Los principios, criterios y objetivos que llevaron a aprobar la Norma Foral 7/2016 fueron sometidos a análisis, lo que dio lugar al dictamen que al efecto emitió la Comisión Europea con arreglo al artículo 7(h)2 de la Directiva 1999/62/CE.

La Norma Foral 7/2016 fue recurrida; y el 9 de abril de 2018, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco dictó la sentencia número 119/2018, por la que la declaró disconforme a derecho y la anuló. Interpretó que el régimen de peaje establecido, por razón de los tramos elegidos y la extensión de su recorrido, produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen y/o destino fuera de Gipuzkoa respecto del tráfico interior y que, por tanto, vulnera el principio de no discriminación previsto en el artículo 7.3 de la Directiva 2011/76/UE.

La presente norma foral tiene como finalidad coadyuvar a la adecuada gestión de las infraestructuras viarias en Gipuzkoa, como mecanismo de gestión del interés público implícito en dicha gestión, aplicando al mismo tiempo los criterios establecidos por la sentencia citada más arriba.

Abundando en los principios, criterios y objetivos que llevaron a aprobar la Norma Foral 7/2016 y atendiendo a la sentencia 119/2018 del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, la presente norma foral modifica los tramos sujetos al cobro de canon tratando de evitar cualquier interpretación de posible discriminación, reforzando así la garantía de cumplimiento de las estipulaciones de la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías.

A estos efectos, se han realizado diversos análisis técnicos, haciendo uso de los datos reales de tráfico de que se dispone en la actualidad, y con la asistencia de expertos en la materia, que permitan asegurar el establecimiento de criterios de cobro respetuosos con el de no discriminación entre las personas usuarias de las vías en las que se aplica el canon, independientemente de su origen y de su destino.

El canon se mantiene con arreglo a un sistema abierto, con tecnología Free Flow; y afectará exclusivamente a los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas destinados al transporte de mercancías.

Los vehículos que circulen por los tramos sujetos a pago serán identificados en los distintos pódicos situados sobre la vía, imputándoseles el importe correspondiente a los tránsitos asociados.

Para su diseño se han tenido en cuenta los datos reales de tráfico obtenidos durante el tiempo que lleva en funcionamiento el sistema de cobro fijado por la Norma Foral 7/2016.

Adicionalmente, se incluye un artículo explicitando el uso de los fondos recaudados.

Las cuantías del canon se determinan en base al principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, la cuantía del canon está directamente relacionada con los costes de construcción de la infraestructura y con los costes de explotación, gestión del canon, desarrollo y mejora de la red y mantenimiento, incluida la reparación estructural. De esta manera, se pretende paliar el deterioro sufrido por el uso y mantener un nivel óptimo de servicio.

Las tarifas fijadas no varían las tasas por infraestructura en función de la categoría EURO de emisión del vehículo porque, debido al sistema de detección empleado, no es viable en la práctica introducir dicha diferenciación, excepción reconocida y regulada en las propias directivas de aplicación.

Es preciso destacar que a tenor del artículo 7 nonies de la Directiva 1999/62/CE, al menos seis meses antes de la aplicación de un nuevo régimen de tasas por infraestructura hay que enviar a la Comisión la información necesaria para que ésta

eman dezan, informazioa jaso eta sei hilabeteko epean; beraz, foru arauaren aplikazioa irizpen horrek baldintzatzen du.

Ordaintzera behartuta dauden ibilgailuak behar bezala identifikatzeko, Free Flow sistemak laser detektagailuak ditu ibilgailuak sailkatzeko eta, ondorioz, ordaintzera behartuta dagoena identifikatzeko; matrikulak irakurtzeko kamerak; eta TAG gailuak irakurtzeko eta ibilgailuak kokatzeko antenak.

Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorrak –Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2016ko apirilaren 27ko 2016/679 Erregelamendua (EB)– ezarritakoaren arabera, foru arau honek hainbat xedapen espezifiko jasotzen ditu, besteak beste: tratamenduaren xede diren datu motak; eragindako pertsonak; datuei buruzko komunikazioen entitate hartzaileak eta komunikazio horien helburuak; datuak gordetzeko epeak; eta tratamenduaren operazio eta prozedurak, tratamendu zilegi eta zuzen bat bermatzeko neurriak barne, betiere interes publikoaren helburua lortu nahi den xede legítimoaren arabera, betetze aldera.

Foru arauak errespetatu egiten ditu Free Flow sistemak eskuratu eta sortutako informazio pertsonalaren kudeaketari buruzko xedapenak, datu pertsonalen tratamenduaren eraginpean dauden eszenatokiak identifikatuta, eta Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorrek ezarritako edukia eszenatoki bakoitzari dagozkion artikuluetan zehaztuta: 1) kanona ordaintzea TAG gailuaren irakurketa bidez; 2) kanona ordaintzea matrikula irakurtzeko sistema bidez, Irungo bideratutako bidesarian txartela hartuta; 3) kanona ordaintzea Bidegi SAren on line sistemaren erregistratutako edo alta emandako ibilgailuen matrikula irakurtzeko sistema bidez; 4) ordaintzeko beharrik ez duten ibilgailuak borondatez erregistratzea edo alta on line ematea (ibilgailu arinak eta pertsonak garraiatzeko ibilgailuak, kanona ordaindu beharrik ez dutenak), kanona ordaintzera behartutako ibilgailuak ez direla identifikatzeko, batez ere ibilgailu horien ezaugarri, pisu eta neurriak eta ordaintzera behartuta daudenean antzekoak direnean; eta 5) ez-ordaintzeak antzeman eta kudeatzea.

Foru araua honela egituratu da: 16 artikulua, bi titulutan banatuta; xedapen gehigarri bat; xedapen iragankor bat; bi xedapen indargabetzaile; eta amaierako bi xedapen.

Lehen tituluan, kanonaren kobrantza arautzen da; eta bigarren tituluan, berriz, sistemaren bidez lortutako datuen tratamendua aurreikusten da.

Xedapen gehigarriak Diputatuen Kontseiluari baimena ematen dio kobratzen noiz hasi behar den erabakitzeko; eta hori ez da izango 2019ko maiatzaren 15a baino beranduago. Izan ere, kontuan hartu behar da denbora beharko dela, alde batetik, Bartzordeak eman beharreko nahitaezko irizpena eskuratzeko (horretarako sei hilabete izango ditu azpiegitura tasen bidesari erregimen berria aplikatzeko behar duen informazio osoa jasotzen duenetik hasita); eta, bestetik, erregulazio berriaren arabera, kobrantza sistemarako egin beharko diren egokitze teknologikoak burutzeko.

Foru arau honek arautzen duen kanona noiz hasiko den kobratzen erabaki arte, bere xedapen iragankorrak ezartzen du aplikagarriak izango direla honako hauek: abenduaren 15eko 7/2016 Foru Araua, Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan, zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko den kanona arautzen duena; eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko 2018. urterako Aurrekontu Orokorrek onartzen dituen abenduaren 26ko 3/2017 Foru Arauaren laugarren xedapen gehigarria (ordaindu beharreko zenbateko zehatzak finkatzen dituena).

Azkenik, xedapen indargabetzaileak eraginik gabe uzten ditu aurreko paragrafoan aipatu 7/2016 Foru Araua eta 3/2017 Foru Arauaren laugarren xedapen gehigarria; eta amaierako xedapenei dagokienez, lehenengoak Diputatuen Kontseiluari

pueda emitir su preceptivo dictamen en un plazo de seis meses desde su recepción, por lo que la aplicación de la norma foral está supeditada al citado informe.

Al objeto de la correcta identificación de vehículos obligados al pago, el sistema Free Flow dispone de detectores láser para la clasificación de los vehículos que permiten identificar al obligado al pago, cámaras de lectura de matrículas, y antenas para lectura de los dispositivos TAG y posicionamiento de vehículos.

En los términos exigidos en el Reglamento general de protección de datos –Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016–, la presente norma foral incluye disposiciones específicas relativas al tratamiento, tales como los tipos de datos objeto de tratamiento, las personas afectadas, las entidades destinatarias de los datos a las que se pueden comunicar estos y las finalidades de dicha comunicación, los plazos de conservación de los datos, así como las operaciones y los procedimientos del tratamiento, incluidas las medidas para garantizar un tratamiento lícito y equitativo, en cumplimiento de un objetivo de interés público y proporcional al fin legítimo perseguido.

Esta norma foral es respetuosa con las especificaciones relativas a la gestión de la información personal obtenida y generada por el sistema Free Flow, identificando a tal efecto los escenarios que se encuentran afectados por el tratamiento de datos personales y describiendo a lo largo de su articulado los contenidos exigidos en esta materia en cumplimiento del Reglamento general de protección de datos en cada uno de dichos escenarios: 1) abono del canon mediante lectura del dispositivo TAG; 2) abono del canon mediante lectura de matrícula con captación de tarjeta en el peaje canalizado de Irún; 3) abono del canon mediante lectura de matrícula con registro o alta en el sistema on line de Bidegi SA; 4) registro y alta on line voluntaria de vehículos no obligados al pago (vehículos ligeros y vehículos de transporte de personas no sujetos al canon), para posibilitar ser descartados como vehículos obligados al pago del canon, particularmente, en la medida en que las características, peso y dimensiones puedan ser aproximadas a los vehículos obligados a dicho pago; y 5) detección y gestión de impagos.

La norma foral se estructura en 16 artículos, distribuidos en dos títulos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El título primero aborda la regulación del cobro del canon; y el título segundo se refiere al tratamiento de los datos obtenidos por el sistema.

Cabe destacar que la disposición adicional autoriza al Consejo de Gobierno Foral para determinar la fecha de inicio de cobro, que no podrá ser posterior al 15 de mayo de 2019, en atención al tiempo necesario para la obtención del preceptivo dictamen de la Comisión (que dispone de un plazo de seis meses para su emisión, desde la recepción de toda la información necesaria relativa a la aplicación de un nuevo régimen de peaje de tasas por infraestructura) y a las necesarias adaptaciones tecnológicas en los sistemas de cobro que la nueva regulación requiere.

Hasta la fecha de inicio de cobro del canon regulado por la presente norma foral, la disposición transitoria establece la aplicación de la Norma Foral 7/2016, de 15 de diciembre, por la que se regula el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa, y de la disposición adicional cuarta de la Norma Foral 3/2017, de 26 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa para el año 2018, que fija las cuantías concretas a pagar.

Por último, la disposición derogatoria deja sin efecto la Norma Foral 7/2016 y la disposición adicional cuarta de la Norma Foral 3/2017 ya citadas; y las disposiciones finales se refieren, la primera, a facultar al Consejo de Gobierno Foral

ahalmena ematen dio foru arau hau garatzeko eta aplikatzeko beharrezkoak diren xedapenak eman ditzan; eta bigarrenak foru araua indarrean noiz jarriko den xedatzen du.

I. TITULUA

KANONAREN KOBRANTZA ARAUTZEA

1. artikulua. Xedea.

Foru arau honen xedea honakoa da: gaitasun handiko N-I eta A-15 errepideetan Gipuzkoako Foru Aldundiaren titulartasuneko errepide-zati batzuk erabiltzeagatik ordaindu beharreko kanona arautzea.

2. artikulua. Bide-zatiak identifikatzea.

Arau honen xede dira errepide-zati hauek:

a) «A-15 Nafarroa-Gipuzkoa autobidea», hasi Andoaingo Bazkardoko lotunean (158,930 KP), eta Urnietako lotuneraino (162,100 KP).

b) «A-15 Nafarroa-Gipuzkoa autobidea», hasi Hernaniko Zikuñagako lotunean (166,130 KP), eta, Astigarragan, AP-8ko eta GI-41eko lotunean dagoen amaieraraino (169,320 KP).

c) «N-I Madril-Irun errepidea», hasi Andoaingo hegoaldeko lotunean (445,500 KP), eta Lasarte-Oriako hegoaldeko lotuneraino (450,870 KP).

d) «N-I Madril-Irun errepidea», hasi Etzegaraten (405,450 KP), eta Idiazabalgo hegoaldeko lotuneraino (412,900 KP).

3. artikulua. Ordainpeko ibilgailuak.

Kanona aplikatuko zaie Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateratuan ibilgailu astun gisa definitutako koei, hau da: ibilgailu motordunei edo ibilgailu talde artikulatuei, salgaiak errepidez garraiatzeko soilik erabiltzen badira eta 3,5 tona baino gehiagoko gehieneko pisu baimendua badute.

4. artikulua. Sistemaren definizioa.

Ibilgailuak detektatzeko, identifikatzeko eta haiei kanona egozteko, Free Flow motako sistema ireki bat ezarriko da, ibilgailuak gelditu gabe.

5. artikulua. Erabiltzaileen betebeharrak.

1. Aurreko 3. artikuluan aipatutako ibilgailuekin ordainpeko zatietatik zirkulatu duten erabiltzaileek dagokien tarifa ordaintzeko betebeharra dute.

2. Gainera, Free Flow motako nahitaezko bidesari sistema bat denez, erabiltzaileek hura baldintza operatiboetan erabiltzea ahalbidetzen duten baliabide teknikoak eduki behar dituzte; edo, bestela, matrikula ordainbide batekin lotzea ahalbidetzen duen informazioa eman beharko dute.

6. artikulua. Kanonaren ordainpeko ibilbideak arkupeei esleitzea.

1. Aurreko 2. artikuluan deskribatutako bide-zatiekiko koherentzia, zati horietan dauden arkupeei honako ibilbide luzeak esleitzen zaizkie:

a) Etzegarateko arkupea: 7,45 kilometro.

b) Astigarragako arkupea: 3,19 kilometro.

c) Andoaingo arkupea: 5,37 kilometro. Sarrera/irteera Andoaingo iparraldeko lotunean (Bazkardo) duena (N-I-447-B / A-15-159): 2,20 kilometro.

2. »Andoaingo arkupea, sarrera/irteera Andoaingo iparraldeko lotunean duena (N-I-447-B / A-15-159)» ibilbidea aplikatu ahal izateko, nahitaezko baldintza izango da ibilgailuak TAG gailua erabiltzea bidaia ordaintzeko.

para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de esta norma foral, y la segunda, a la entrada en vigor.

TÍTULO I

REGULACIÓN DEL COBRO DEL CANON

Artículo 1. Objeto.

La presente norma foral tiene por objeto regular el canon de utilización de diversos tramos de las carreteras de alta capacidad N-I y A-15 de titularidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Artículo 2. Identificación de los tramos.

Los tramos de carreteras objeto de la presente regulación son los siguientes:

a) «Autopista A-15 Navarra-Gipuzkoa», entre el enlace de Bazkardo en Andoain (p.k. 158,930) y el enlace de Urnieta (p.k. 162,100).

b) «Autopista A-15 Navarra-Gipuzkoa», desde el enlace de Zikuñaga en Hernani (p.k. 166,130) hasta su final en el enlace con la AP-8 y GI-41 en Astigarraga (p.k. 169,320).

c) «Carretera N-I de Madrid a Irun», entre el enlace sur de Andoain (p.k. 445,500) y el enlace sur de Lasarte-Oria (p.k. 450,870).

d) «Carretera N-I de Madrid a Irun», entre Etzegarate (p.k. 405,450) y el enlace sur de Idiazabal (p.k. 412,900).

Artículo 3. Vehículos sujetos al pago.

El canon será de aplicación a los definidos como vehículos pesados en el texto refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, es decir, vehículos de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas.

Artículo 4. Definición del sistema.

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

Artículo 5. Obligaciones de las personas usuarias.

1. Las personas usuarias que circulen con los vehículos mencionados en el artículo 3 por los tramos sujetos al pago del canon tienen la obligación de abonar el importe que les corresponda.

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

Artículo 6. Asignación de tránsitos sujetos a canon a los pódicos.

1. En coherencia con los tramos descritos en el artículo 2, a los pódicos situados en esos tramos se les asignan las siguientes longitudes de tránsito:

a) Pódico de Etzegarate: 7,45 kilómetros.

b) Pódico de Astigarraga: 3,19 kilómetros.

c) Pódico de Andoain: 5,37 kilómetros. Con salida/entrada en el enlace norte de Andoain o Bazkardo (N-I-447-B / A-15-159): 2,20 kilómetros.

2. Para la aplicación del tránsito «Pódico de Andoain con salida/entrada en el enlace norte de Andoain (N-I-447-B / A-15-159)», será condición imprescindible que el vehículo utilice como medio de pago del viaje un dispositivo TAG.

7. artikulua. Kanonaren zenbatekoak.

Aplikatuko den kanonaren zenbatekoak hauek dira, BEZa barne:

	Kilometroak / Kilómetros	Ibilgailu astunak 1 / Vehículos pesados 1 (€)	Ibilgailu astunak 2 / Vehículos pesados 2 (€)
Etzegarate	7,45	2,36	2,93
Astigarraga	3,19	0,70	0,89
Andoain	5,37	1,18	1,50
Andoain- Andoain	2,20	0,48	0,62

8. artikulua. Ibilgailuen sailkapena.

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

- a) Astunak 1: gehieneko pisu baimendua 3,5 tona baino gehiagokoa, baina 12 tona baino gutxiagokoa dutenak.
- a) Astunak 2: gehieneko pisu baimendua 12 tonakoa edo gehiagokoa dutenak.

2. Sailkapen efektiborako, hau da, ibilgailu mota bakoitza bi kategoria horietako batean sailkatzeko, ibilgailuaren bolumenaren eta pisuaren arteko korrelazio bat ezarriko du sistemak, irizpide bolumetrikoren bidez (luzera, zabalera eta altuera).

Antzeko bolumena baina gehieneko pisu baimendu desberdina duten ibilgailuen korrelaziorako, matrikula eta kategoriaren erregistro bat ahalbidetuko da, erabiltzaileentzat borondatezkoa izango dena.

Korrelazio egokirik ez badago gehieneko pisu baimendua eta bolumenaren artean, gehieneko pisu baimendua izango du lehentasuna; eta, behar izanez gero, berriro kalkulatu da tarifa, kanona kudeatzen duen enpresak edo Bidegi SAK gehieneko pisu baimenduaren korrelazio okerra detektatzen duenetik hasi eta 10 egun balioduneko epean, gehienez.

9. artikulua. Ordainbideak.

1. Ordainbide hauek ezartzen dira behartuta dauden ibilgailuek kanona ordain dezaten:

- a) TAG gailua.
- b) Bidegi SAren webgunearen bidezko erregistro telematikoa, edo gara daitezkeen beste sistema telematikoen bidezkoa, banku txartela adieraziz; edo etorkizunean erregistro telematikoa ordaintzeko onartuko duen beste edozein ordainbide.
- c) Irungo bidesari bideraturako erabili den banku txartela.

2. Inoiz ez da onartuko eskudirutan ordaintzea.

10. artikulua. Kanona ordainaraztea, kudeatzea eta biltzea.

Bidegi SA foru sozietate publikoari dagokio kanona ordainaraztea, kudeatzea eta biltzea.

Dena den, Bidegi SAK hirugarren baten esku utzi ahal izango du kanonaren kobrantza kudeatzea.

11. artikulua. Kanona ez ordaintzea.

1. Arau-hauste arina izango da, Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateratuak 96.3 d) artikuluan xedatutakoaren arabera, kanona ez ordaintzea bide azpiegitura era-biltzerakoan, kanona ordaindu beharra dagoen kasuetan.

Arau-hauste hori aipatu testu bateratuan xedatutakoaren arabera zehatuko da.

Artículo 7. Cuantías del canon.

Las cuantías del canon (IVA incluido) a aplicar serán las siguientes:

Artículo 8. Clasificación de vehículos.

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

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

2. Para la clasificación efectiva de cada tipo de vehículo en una de las dos categorías, el sistema establecerá, mediante criterios volumétricos (longitud, anchura y altura), una correlación entre el volumen y el peso del vehículo.

Para la correlación de vehículos de similar volumen pero peso máximo autorizado diferente, se habilitará el registro optativo de la matrícula y categoría por parte de las personas usuarias.

Si la correlación entre peso máximo autorizado y volumen no es la adecuada, primará el peso máximo autorizado; y se procederá, si fuera el caso, al recálculo de la tarifa aplicada en el plazo máximo de 10 días hábiles desde la constatación por parte de la empresa gestora del canon, o en su caso, Bidegi SA, de la incorrecta correlación del peso máximo autorizado.

Artículo 9. Medios de pago.

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

- a) Dispositivo TAG.
- b) Registro telemático a través del sitio web de Bidegi SA u otros sistemas telemáticos que, en su caso, se desarrollen, con indicación de la tarjeta bancaria u otros medios de pago que el registro telemático admita en el futuro.
- c) Tarjeta bancaria utilizada en el peaje canalizado de Irun.

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

Artículo 10. Exacción, gestión y recaudación del canon.

Corresponde a la sociedad pública foral Bidegi SA la exacción, gestión y recaudación del canon.

No obstante, Bidegi SA podrá encomendar a un tercero la gestión del cobro del canon.

Artículo 11. Impago del canon.

1. Constituye infracción leve, según lo establecido en el artículo 96.3, letra d), del texto refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, el hecho de no abonar el canon en el momento en que se utilice la infraestructura viaria cuando el tránsito esté sujeto al pago de canon.

Tal infracción será sancionada conforme a lo dispuesto en el citado texto refundido.

2. Kanona ez ordaintzearen erantzulea izango da ibilgailuaren titularra, edo ohiko gidaria, baldin eta epe luzeko errentamendua Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren Ibilgailu Erregistroan jasota badago.

3. Bide azpiegitura erabiltzerakoan kanona ordaintzen ez bada, kanona kudeatzeko erakundeak egin beharreko izapideak egingo ditu kanona kobra dadin, dagokion kudeaketa errekar-guarekin. Errekargu hori zor den kanonaren % 20 izango da.

Zirkulazio datatik bi hilabete igaro badira zorra ordaindu gabe, kanona ordainarazteko ardura duen erakunde kudeatzaileak salaketa bidaliko du Gipuzkoako Foru Aldundira, horrek zigor espedienteak ireki dezan, eta, premiamenduko prozeduraz, ordaintzeke dagoen zorra eska dezan; zenbateko horretan sartuta egongo da kudeaketa errekar-gua.

4. Gertaera horiek egiaztatzeke, azpiegituran instalatutako edozein sistema edo bitarteko tekniko, mekaniko edo irudi-erreproduzitzaile erabili ahal izango da, ibilgailuak garbi identifikatzen dituen. Irudi hori frogabidea izango da salaketan.

12. artikulua. *Bildutako fondoak erabilerari.*

Bildutako fondoak ordainpeko bide-zatietara soilik xedatuko dira, horien bidez kostu hauek ordaintzeko: azpiegituren ohiko eta aparteko kontserbazioarena; kanona kobratzeko sistema erabiltzearen eta mantentzearen; arau edo teknologia berrietara egokitzekoarena; eta bidea hobetzeko proiektuena.

II. TITULUA

SISTEMAK JASOTAKO DATUEN TRATAMENDUA

13. artikulua. *Datu pertsonalen tratamendua.*

1. Free Flow sistema kudeatzeko, foru arau honen arabera kanona ordaintzera behartuta dagoen ibilgailuaren titulartasunari lotutako datu pertsonalak tratatu behar dira, kanon hori kobratzeko xedearekin.

2. Datu tratamenduaren helburua izango da hautatzea zein ibilgailu dauden behartuta ordainpeko sistemako azpiegiturak erabiltzeagatik dagokion kanona ordaintzera; eta, zehazki: kanona kobratzeko prozesua gauzatzea, fakturak egitea, ez ordaintzeak eta arau-hausteen ondorioak kudeatzea; egiaztatze lanak egitea kudeaketa bat ez etortzeagatik, ados ez egoteagatik edo akatsak egiteagatik jarritako erreklamazioetan; eta bidezati horiek erabiltzen dituztenetatik kanona ordaindu behar ez dutenak detektatzea.

3. Jasotako datu pertsonalak ez dira erabiliko foru arau honetan aurreikusi ez den beste inolako helburuetarako.

Azpiegituraren erabilerari edo zerbitzu kalitateari buruzko estatistikak egiteko, ezabatu egingo da artikulua honen aurreko bi zenbakietan identifikatutako xedeak betetze aldera jasotako informazio pertsonal guztia.

4. artikulua honetan deskribatutako datu tratamenduen arduraduna Gipuzkoako Foru Aldundian bide azpiegitura gaien eskumena duen departamentua izango da.

14. artikulua. *Jasotako datu pertsonalak.*

1. Aurreko artikuluan adierazi diren xedeak betetzeko, datu pertsonal hauek behar dira: Free Flow sistemaren arkupeak zeharkatzen dituen ibilgailuaren matrikularen irudia; lotutako ordainbidea; iragateari lotutako data eta ordua, eta ibilgailuaren titularraren identifikazioa; Free Flow sistemako alta edo erregistroa; eta informazioaren titularrak eskatu ahal dituzten fakturak egiteko behar diren datuak.

2. Será responsable del impago del canon la persona titular del vehículo, o la persona conductora habitual, en el supuesto de que el arrendamiento a largo plazo constase en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

3. Si no se abonase el canon en el momento en que se utilice la infraestructura viaria, se realizarán los trámites pertinentes por parte de la entidad gestora del canon para su cobro, incrementado con un recargo de gestión. Este recargo será del 20 % del canon adeudado.

Transcurridos dos meses desde la fecha del tránsito sin que haya sido abonada la deuda, la entidad gestora encargada de la exacción del canon remitirá la preceptiva denuncia a la Diputación Foral de Gipuzkoa para que proceda a la incoación del expediente sancionador y a la exigencia, por el procedimiento de apremio, de la deuda pendiente de pago, que incluirá el recargo de gestión no abonado.

4. Para acreditar tales hechos podrá utilizarse cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen instalado en la infraestructura que identifique claramente a los vehículos. Dicha imagen constituirá medio de prueba en la denuncia.

Artículo 12. *Uso de los fondos recaudados.*

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

TÍTULO II

TRATAMIENTO DE DATOS OBTENIDOS POR EL SISTEMA

Artículo 13. *Tratamiento de datos personales.*

1. La gestión del sistema Free Flow requiere el tratamiento de datos personales vinculados a la titularidad del vehículo obligado al pago del canon conforme a la presente norma foral, y con la finalidad de gestionar su cobro.

2. Dicho tratamiento tiene por objeto seleccionar los vehículos obligados al pago del canon correspondiente al uso de la infraestructura viaria sometida a dicho sistema y, en concreto: la ejecución de los procesos de cobro del canon, emisión de facturas, gestión de impagos y consecuencias infractoras; verificación en caso de reclamaciones por discrepancia, disconformidad o error con la gestión efectuada, así como exclusión de vehículos no sujetos al pago que utilizan este tramo viario.

3. Los datos personales obtenidos no se utilizarán para finalidades distintas a las previstas en esta norma foral.

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

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

Artículo 14. *Datos personales recabados.*

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

2. Horrez gain, datu pertsonalak ez diren informazio gehigarria ere jaso ahal izango da, hala nola: matrikulatze herrialdea, ibilgailuaren marka eta modelo, kategoria eta fitxa tekniko.

3. Datu pertsonalak ez dira jakinaraziko, edo ezingo dituzte eskuratu hirugarren batzuek, non eta ez den legezko arau bat betetzeko edo zerbitzua sostengatzeko.

15. artikulua. Datu pertsonalak gordetzeko epeak.

1. Ordaintzera behartuta ez dauden ibilgailuen datuek aldi baterako tratamendua izango dute: bide-ardatza erabiltzeagatik dagokion kanona ordaindu beharrik ez dutela egiaztatuta arteko soilik.

2. Irungo bidesari bideraturako erabiltzen den txartela Free Flow sisteman kobratzeko erabili ahal izango da, betiere ordaintzera egiteko unean ibilgailuak beste ordainbiderik ez badu. Txartel hori erabili ahal izango da, zirkulazioaren noranzkoaren arabera, ibilbidea egin den unea baino 4 ordu lehenago edo lau ordu geroago arte.

3. Jasotako datuak gordeko dira kanona kobratzeko behar den aldirako soilik; eta, prebentzioz, ordaintzeko obligazioa sortzen den egunetik hasi eta urtebetez, jar daitekeen errekla-mazioari erantzuteko. Urte bateko epe hori igarota, datuak blokeatuta geldituko dira, legez dagozkion akzio administratibo edo judizialen preskripzio epea bete arte.

16. artikulua. Zilegitasun titulua.

Garatutako jardueran bildutako eta sortutako datu pertsonalen tratamendua gaitzen duen oinarri juridiko edo zilegitasun titulua da datuak tratatzen direla Gipuzkoako Foru Aldundiari eman zaizkion botere publikoen erabilpenean eta interes publikoa betetzeko, Foru Aldundia baita datu pertsonal horien tratamenduaren arduradun. Hori guztia Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorrak 6.1.e) artikuluan xedatutakoari jarraikiz.

Xedapen gehigarri bakarra. Diputatuen Kontseiluari baimena ematea.

Diputatuen Kontseiluari baimena ematen zaio erabaki dezan noiz hasi behar den foru arau honen arabera kobratzen. Data hori ez da izango 2019ko maiatzaren 15a baino beranduago.

Xedapen iragankor bakarra.

Diputatuen Kontseiluak erabakitzen duen arte kanona noiz hasiko den kobratzen, aplikagarriak izango dira, batetik, abenduaren 15eko 7/2016 Foru Araua, Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan, zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko den kanona arautzen duena; eta, bestetik, Gipuzkoako Lurralde Historikokoaren 2018. urterako Aurrekontu Orokorrak onartzen dituen abenduaren 26ko 3/2017 Foru Arauaren laugarren xedapen gehigarria, ordaindu beharreko kanonaren zenbatekoa finkatzen duena.

Xedapen indargabetzailerako bakarra.

Indargabetuta geratzen dira abenduaren 15eko 7/2016 Foru Araua, Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan, zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko den kanona arautzeko; eta Gipuzkoako Lurralde Historikokoaren 2018. urterako Aurrekontu Orokorrak onartzen dituen abenduaren 26ko 3/2017 Foru Arauaren laugarren xedapen gehigarria.

Amaierako lehen xedapena. Erregelamenduz garatzea.

Diputatuen Kontseiluari ahalmena ematen zaio foru arau hau garatzeko eta aplikatzeko beharrezkoak diren xedapenak eman ditzan.

Amaierako bigarren xedapena. Indarrean jartzea.

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

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

Artículo 15. Períodos de conservación de los datos personales.

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

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

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

Artículo 16. Título de licitud.

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

Disposición adicional única. Autorización al Consejo de Gobierno Foral.

Se autoriza al Consejo de Gobierno Foral para que determine la fecha de inicio de cobro de acuerdo con la presente norma foral. Dicha fecha no podrá ser posterior al 15 de mayo de 2019.

Disposición transitoria única.

Hasta la fecha de inicio de cobro del canon acordada por el Consejo de Gobierno Foral, serán de aplicación la Norma Foral 7/2016, de 15 de diciembre, por la que se regula el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa; y la disposición adicional cuarta de la Norma Foral 3/2017, de 26 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa para el año 2018, que fija la cuantía del canon a pagar.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas la Norma Foral 7/2016, de 15 de diciembre, por la que se regula el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa; y la disposición adicional cuarta de la Norma Foral 3/2017, de 26 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa para el año 2018.

Disposición final primera. Desarrollo reglamentario.

Se faculta al Consejo de Gobierno Foral para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de esta norma foral.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Foru arau hau Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta hurrengo egunean jarriko da indarrean.

La presente norma foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa.