



EMI/AIO

O.F. 75-C/2016

FORU AGINDUA / ORDEN FORAL

Donostia, 2016ko ekainaren 30a.

Batzar Nagusiek 2010ean onartu zituen –eta gaur egun indarrean dauden– ponentzien konklusioetan adierazten da aurrerapausoak eman behar direla bidesari sisteman Gipuzkoako Lurralde Historikoko gaitasun handiko errepideak sartuko dituen eredu integratu bat lortzera bidean, trafiko fluxuak behar bezala antolatzeko xedez; izan ere, lurraldea egituratzeko funtsezkoak diren errepide batzuk gaur egun ia beteta daude, eta badira oraindik gaitasuna duten beste batzuk.

Bestalde, Europako zuzentzauek sustatzen duten «erabiltzen duenak ordaindu behar du» printzipioa aplikatuz, egokia dirudi erabiltzaileari kargatzea azpiegiturak mantentzeko eta hobetzeko kostuen zati bat.

Gaur egun, Gipuzkoak badu lehentasunezko sare bat, honela osatua: ordainpeko autobideak (AP-8 eta AP-1) eta bidesaririk gabeko gaitasun handiko errepideak (A-15, N-I eta GI-632). Sare horrek zerbitzua eman behar die bai lurraldeko bertako mugikortasun beharrei bai bere kokapen geografikoak eskatutakoei, puntu estrategiko bat baita Iberiar penintsula Europaren gainerakoarekin lotzeko. Horren eraginez, ibilgailu astunen mugimenduen ehuneko handi bat eta ibilgailu arinen ehuneko esanguratsu bat ibilbide luzei dagozkie.

Zirkulazio bolumen horrekin batera aukerako errepideen arteko banaketa ez-eraginkor bat

San Sebastián, 30 de junio de 2016.

Las conclusiones de las ponencias aprobadas en 2010 por Juntas Generales y vigentes en la actualidad estipulan que es necesario avanzar hacia un modelo integrado que incorpore al sistema de peajes las vías de alta capacidad del Territorio Histórico de Gipuzkoa, con el objetivo de regular adecuadamente los flujos de tráfico existentes y evitar así la existencia de vías que, siendo fundamentales para la articulación del propio territorio se hallan en la actualidad al borde de la saturación, junto a otras que disponen aún de capacidad.

Por otro lado, en aplicación del principio de «quien utiliza paga» promovido por las Directivas Europeas de aplicación, parece oportuno trasladar al usuario determinados costes de mantenimiento y mejora de las infraestructuras.

Actualmente Gipuzkoa dispone de una Red de Interés Preferente de carreteras compuesta por autopistas de peaje (AP-8 y AP-1) y vías de alta capacidad libres de peaje (A-15, N-I, GI-632). Dicha red debe dar servicio a las necesidades de movilidad del propio territorio al tiempo que las exigidas por su ubicación geográfica, al ser un punto estratégico de conexión de la península ibérica con el resto de Europa. Esto hace que un alto porcentaje de los tránsitos de vehículos pesados, y uno significativo de los de ligeros correspondan a trayectos de largo recorrido.

Ese volumen se combina con una ineficiente distribución entre las posibles rutas opcionales.



EMI/AIO

O.F. 75-C/2016

gertatzen da. Gipuzkoan iparraldetik hegoaldera doan korridoreak aukerako bi ibilbide ditu: alde batetik, AP-8 gehi AP-1 (ordainpeko erabilera), eta bestetik, N-I gehi A-15 (ordainketarik gabeko erabilera).

AP-8 gehi AP-1 autobideen aukera hobeto egokitzen zaio distantzia luzeko ibilbidea egiten duten ibilgailu astunen garraio erabilerari. Izan ere, abiadura eta prestazio handiko ibilbide gisa diseinatu zen hasiera-hasieratik, eta, sartzeko lotune egitura hobea izateaz gain, ingurumenari lotutako interferentzia txikiagoak sortzen ditu hurbileko herriguneetan.

N-I errepideak, berriz, bi erabilera ditu, nahitaez: distantzia luzeko erabilera, batetik, eta zeharkatzen dituen udalerri zuzendutako erabilera, bestetik. Kontuan hartuta herriak gertuago daudela eta errepide egokitua izateak sortzen dituen diseinu baldintzak, hasieran bide arruntaren konfigurazioa baitzuen, txikiagoa da lotuneen egituraren eraginkortasuna, eta auto-ilara handiak sortzeko arrisku handiagoa dago, baita kutsadura nahiz zarata eragin handiagoa ere herriguneetan.

Halaber, ibilbide horiek erabiltzeko aukerak baldintzatuta daude tarifen artean dauden aldeengatik: N-I errepidearen erabilera doakoa den bitartean, AP-8 gehi AP-1 errepideen aukerak ordainpeko erabilera dauka.

Kontuan hartu behar da ezen, goian aipatutako Europako direktibek aitortutakoaren ildotik, N-I eta A-15 errepideen erabileraren doakotasun teorikoak badituela hainbat kostu, bai sarearen

El corredor Norte a Sur en Gipuzkoa está formado por dos rutas alternativas: de una parte, la formada por la AP-8 más la AP-1 (de pago por uso), y de otro lado la N-I más A-15 (libre de pago por uso).

La opción AP-8 más AP-1 es una ruta mejor adaptada al uso del transporte de vehículos pesados con recorridos de larga distancia. Diseñada desde su inicio como una ruta de alta velocidad y altas prestaciones de servicio, dispone además de una mejor estructura de enlaces de acceso y genera menores interferencias medioambientales con los núcleos urbanos próximos.

La alternativa N-I está obligada a compartir el uso de larga distancia con un ineludible uso al servicio de los municipios que atraviesa. La mayor proximidad de las poblaciones y los condicionantes de diseño heredados al ser una vía adaptada desde una configuración previa de carretera convencional conforman una estructura de enlaces menos eficiente, con mayores riesgos de congestión y mayor impacto de contaminación y ruido en núcleos urbanos.

La opción del uso de cada una de las rutas viene condicionada también por la diferencia de tarificación en cada una: mientras que la N-I es de uso gratuito, la opción AP-8 más AP-1 implica el pago de un peaje.

No hay que olvidar que, en línea con lo reconocido en las distintas Directivas europeas, la teórica gratuidad del uso de la N-I y A-15 implica costos derivados, tanto para los propios



EMI/AIO

O.F. 75-C/2016

erabiltzaileentzat beraientzat (auto-ilarak eta istripuak), bai, eta modu nabarmenean, inguruko biztanleentzat, ingurumenaren kutsadura gehitu egiten delako eta sarea erabiltzeko aukera murriztu egiten delako.

Aukeren arteko konparazioa ikusita, komenigarria litzateke AP-8 gehi AP-1 autobideen aukera erabiltzea nagusiki distantzia luzeko zirkulaziorako, eta N-I errepidearen erabilera, ahal den neurrian, joan-etorriko zirkulaziora mugatzea edo abiapuntua eta helmuga beren ingurunean dituzten ibilbideetara.

Helburu hori betetzeko, tarifikazio eredu bat diseinatu da, kostu horiek erabiltzaileak ordain ditzan, AP-8 eta AP-1 autobideek osatutako distantzia luzeko korridorea hobeto erabil dadin, sistema bidezkoagoa izan dadin, lurraldeari dagokionez orekatuagoa, eta gure lurraldeko errepideen artapen eta kudeaketa-kostu handiak berreskura daitezen.

Horretarako, abiapuntutzat hartuta goian aipatutako arau esparrua, eta Europako Direktibak sustatutako «erabiltzen duenak ordaintzen du» printzipioari jarraituz, aukeratu da ordainpeko erabilera-sistema bat ezartzea N-I eta A-15 errepide zati batzuetan, 3,5 tona baino gehiagoko pisua duten ibilgailuei soilik eragingo diena.

Kanona ezartzerakoan, sistema ireki bat erabiliko da, hesirik gabeko free flow teknologiaren bitartez.

Gaur egun Bide Azpiegituretako Departamentua da, errepideak ustiatzeko eta kudeatzeko

usuarios de la red en forma de congestión y accidentalidad, como también y de forma muy significativa, para los habitantes del entorno por contaminación medioambiental y minoración de disponibilidad de la red.

La comparación entre opciones hace deseable que la alternativa AP-8 más AP-1 fuera utilizada preferentemente para tráfico de larga distancia, limitando en lo posible el uso de la N-I a los tráfico de agitación o recorridos con origen y destino en su entorno.

Con ese objetivo se debe diseñar un modelo de tarificación que traslade dichos costes al usuario, promueva la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1, sea más equitativo, equilibrado territorialmente y permita recuperar los importantes costes de conservación y gestión que nuestras carreteras requieren.

Para tal fin, partiendo del marco normativo arriba citado y siguiendo el principio de «quien utiliza paga» promovido por la Directiva Europea, se ha optado por implantar en diversos tramos de la N-I y A-15 un sistema de pago por uso, que afectará exclusivamente a los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas,

El canon se establecerá con arreglo a un sistema abierto, con tecnología free flow.

En la actualidad, el Departamento de Infraestructuras Viarias en el ejercicio de sus



EMI/AIO

O.F. 75-C/2016

eskumenez baliatuz, aipatu dugun Foru Arauaren aurreproiektua egiteko prozedura hasi eta bultzatu behar duena, hala aurreikusten baitu 2015eko azaroaren 26ko 6/2015 Foru Dekretuak aldatutako 2015eko ekainaren 24ko 3/2015 Foru Dekretuak, Gipuzkoako Foru Aldundiaren departamentuak, eta horiei dagozkien jardun esparruak eta eginkizunak finkatzekoak.

Ondorioz, Bide Azpiegituretako foru diputatuak, 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde Antolaketari, Gobernuari eta Administrazioari buruzkoak 70.1.a) artikuluan agindutakoa betez,

XEDATZEN DU

Foru Arauaren aurreproiektua egiteko prozedura hastea, kanona arautzen duena; Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepide zati jakin batzuk erabiltzeagatik, gaitasun handiko A-15 eta N-1 errepideetan, 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde Antolaketari, Gobernuari eta Administrazioari buruzkoak 70. artikuluan aurreikusten duen prozedurari jarraituz.

competencias en materia de explotación y gestión de las carreteras, de acuerdo con lo previsto en el artículo 11.1 del Decreto Foral 3/2015, de 24 de junio, de determinación de los departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y sus áreas de actuación y funciones, es quien debe iniciar e impulsar el procedimiento de elaboración del mencionado anteproyecto de Norma Foral.

En consecuencia, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 70.1, a) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa, esta Diputada Foral de Infraestructuras Viarias,

DISPONE

Iniciar el procedimiento de elaboración del anteproyecto de Norma Foral por la que se regula el canon **POR UTILIZACIÓN DE DETERMINADOS TRAMOS DE LAS CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD A-15 Y N-I DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA**, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 70 de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

DIPUTATUA / LA DIPUTADA

Izpta. / Fdo.: Aintzane Olarbide Iruretagoiena.



EMI/AIO

Int. 197-ST/2016

INFORME QUE SE ANEXA A LA ORDEN FORAL QUE APRUEBA INICIAR EL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE NORMA FORAL POR LA QUE SE REGULA EL CANON POR UTILIZACIÓN DE DETERMINADOS TRAMOS DE LAS CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD A-15 Y N-I DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA.-

1.- Antecedentes.

Por Orden Foral 75-C/2016, de 30 de junio, de la Diputada Foral de Infraestructuras Vías se ha aprobado iniciar la elaboración del anteproyecto de Norma Foral por la que se regula el canon por utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

El citado anteproyecto de norma foral debe regular el canon de utilización a implantar en diversos tramos de la N-I y A-15, que afectará exclusivamente a los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas.

Con la aprobación y aplicación de la citada norma foral se busca implantar un modelo de tarificación que, siguiendo el principio de «quien utiliza paga» promovido por las Directivas Europeas de aplicación, traslade al usuario determinados costes derivados, promueva la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1, reduciendo el uso de la N-I por parte de los vehículos pesados, sea más equitativo, equilibrado territorialmente y permita recuperar los importantes costes de conservación y gestión que nuestras carreteras requieren.

La implantación de dicho sistema de cobro se encomendará a la sociedad pública foral Bidegi, SA, para que sea quien gestione y explote las infraestructuras viarias que se sometan al pago del canon y acometa con la recaudación de dichos ingresos, además de la financiación del sistema, las actuaciones necesarias de conservación y adecuación de dichas vías.

El sistema a implantar será un sistema, basado en el uso de un proceso de cobro a los usuarios de la ruta sin necesidad de detención de los vehículos para efectuar el pago, mediante un mecanismo electrónico de pago al paso bajo unos pórticos o puntos de cobro, situados a lo largo de la ruta, mediante la tecnología denominada "free-flow".

Al tratarse de un sistema de peaje free flow, las personas usuarias tienen la obligación de disponer de los medios técnicos que posibiliten su uso en condiciones operativas, o de facilitar la información que permita asociar la matrícula con un medio de pago

EMI/AIO

Int. 197-ST/2016

El impago del canon en el momento en que se utilice la infraestructura viaria constituye infracción leve en aplicación de lo establecido en el Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.

2.- Procedimiento de elaboración del anteproyecto de norma foral.

El procedimiento a seguir es el previsto en el artículo 70 de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa que regula el procedimiento de elaboración de los anteproyectos de norma foral y de los proyectos de disposiciones de carácter general.

Asimismo, es de aplicación en cuanto a la evacuación de los trámites de audiencia, consulta y, en su caso, información pública a que alude el apartado 1.d) del mencionado precepto, la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General (BOPV de 30 de diciembre de 2003) a tenor de lo establecido su disposición adicional cuarta.

3.- Competencia del Departamento de Infraestructuras Viarias.

Según lo establecido en el artículo 70.1, a) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, el procedimiento de elaboración de los anteproyectos de norma foral se iniciará por orden del Diputado o Diputada Foral competente por razón de la materia, orden a la que se acompañará un informe con el contenido previsto en el apartado 1, b) del mismo artículo.

Corresponde a la Diputada Foral de Infraestructuras Viarias dar inicio, mediante orden foral, al referido procedimiento dada la materia que regula el anteproyecto de norma foral. Concretamente, la regulación del canon de utilización de infraestructuras se considera que constituye materia relativa a la explotación y gestión de las carreteras, cuya competencia corresponde a dicho departamento, de acuerdo con lo previsto en el artículo 11.1 del Decreto Foral 3/2015, de 24 de junio, de determinación de los departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y sus áreas de actuación y funciones

4.- Incidencia de la norma en el ordenamiento jurídico vigente.

El anteproyecto de norma foral supone la incorporación de un nuevo canon de utilización de infraestructuras de alta capacidad del territorio histórico de Gipuzkoa para los vehículos pesados.



EMI/AIO

Int. 197-ST/2016

En este sentido, complementa el marco regulatorio compuesto por la Norma Foral 7/2002, de 3 de octubre, que aprueba el canon de utilización de infraestructuras viarias y la Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de dichos 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.

5.- Viabilidad económica e incidencia en los presupuestos del Territorio Histórico.

Se ha de señalar que el presente anteproyecto normativo tiene incidencia en el presupuesto de la Diputación Foral de Gipuzkoa, del presente año 2016, por cuanto que ésta se compromete en la encomienda Bidegi, S.A a financiar la inversión para el funcionamiento del sistema de gestión del canon a implantar en la N-I y A-15 con una ampliación de capital social de Bidegi, S.A de 10 millones, a cuyo efecto existe en el presupuesto vigente la partida 1 0701.010.850.00.01 con un crédito presupuestario de 10.000.000,00 € .

Además, tiene efecto económico directo positivo sobre los presupuestos futuros del Departamento de Infraestructuras Viarias, en la medida que conllevará la adscripción a Bidegi S.A. del mantenimiento de diversos tramos de la A-15 y N-I, lo que reducirá las necesidades de inversión directa de la Diputación Foral en el mantenimiento de esas vías.

Por otro lado, la incidencia en el presupuesto de la sociedad pública foral BIDEGI, SA, de la N-I y A-15 se detalla en el "ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA. IMPLANTACION DE UN PEAJE EN LA N-I MEDIANTE EL SISTEMA FREE-FLOW PARA VEHICULOS PESADOS", así como en el documento "PROYECCIÓN DE ESTADOS FINANCIEROS DE BIDEGI CONSOLIDANDO EL CDE 1 Y EL CDE 3", elaborado por una empresa especializada.

En dicho documento se detallan los ingresos, inversiones, financiación, gastos de mantenimiento (conservaciones ordinarias, extraordinarias), consumos y gastos de explotación.

6.- Trámites e informes preceptivos según la normativa sectorial y de género.

Dado su carácter preceptivo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.1 de la Norma Foral 2/2015, de 9 de marzo, para la igualdad de mujeres y hombres deberá emitirse por parte del Departamento de Infraestructuras Viarias el oportuno informe de evaluación previa de impacto de género que analice el posible impacto de la regulación contenida en el anteproyecto de norma foral desde la perspectiva de género, con el contenido que señala el apartado a) del número 2 del artículo 27.

EMI/AIO

Int. 197-ST/2016

Asimismo, y a tenor de lo dispuesto en el apartado b) del citado precepto de la Norma Foral 2/2015, de 9 de marzo, para la igualdad de mujeres y hombres, una vez redactado el anteproyecto de norma foral deberá solicitarse al Órgano para la Igualdad de Mujeres y Hombres el informe preceptivo que tiene por objeto, por un lado, verificar si el departamento promotor del anteproyecto de norma foral ha aplicado correctamente lo dispuesto en el citado artículo; y por otro, realizar las propuestas de mejora que considere necesarias.

Por otra parte, se considera que no es preciso que se emita informe alguno de carácter sectorial.

Ello no obstante, se ha de tener presente que de acuerdo con el artículo 7 nonies de 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 transportes de mercancías por utilización de determinadas infraestructuras, ha de remitirse por el Estado miembro a la Comisión, al menos seis meses de antes de la aplicación del nuevo régimen de peaje, la información señalada en el apartado 1a) del citado precepto. De acuerdo con lo señalado en el apartado 2, la comisión, en el plazo de seis meses tras la recepción de toda la información necesaria, dictaminará si se cumplen las obligaciones establecidas en el artículo 7 sexies.

7.- Trámites e informes que se estimen procedentes en razón de la materia y el contenido de la regulación propuesta.

Durante el procedimiento de elaboración del correspondiente anteproyecto de norma foral deben realizarse los trámites y evacuarse los informes que se indican continuación:

1. Informe jurídico del Departamento de Infraestructuras Vías, en el que se analice la conformidad de la propuesta con el ordenamiento jurídico vigente.
2. Información pública, una vez ordenado el inicio del procedimiento de elaboración del anteproyecto de norma foral.

El artículo 8.4 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, establece que el trámite de información pública “se realizará en un plazo razonable y no inferior a veinte días hábiles. No obstante, se podrá reducir hasta el mínimo de diez días hábiles cuando razones debidamente motivadas así lo justifiquen”.

En el caso del presente anteproyecto de Norma Foral, se prevé que el trámite de información pública se efectúe por un plazo de veinte días hábiles.



EMI/AIO

Int. 197-ST/2016

3. Memoria, que se pronunciará sobre los extremos recogidos en el artículo 70.1.e) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio. La memoria se redactará una vez incorporado al expediente el resultado de los trámites citados en el punto 2.
4. Control económico normativo previsto en el artículo 142 de la Norma Foral 4/2007, de 27 de marzo, de Régimen Financiero y Presupuestario del Territorio Histórico de Gipuzkoa, que se materializará mediante la emisión del correspondiente informe de control preceptivo
5. Sometimiento de la propuesta a la aprobación del Consejo de Gobierno Foral.

Donostia, 30 de junio de 2016

LA SECRETARIA TÉCNICA

Fdo.: Elixabete Martinez



**IDAZKARI TEKNIKOAREN MEMORIA,
GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO A-15
ETA N-I GAITASUN HANDIKO ERREPIDEEN ZATI
BATZUK ERABILTZEAGATIK KANONA ARAUTZEN
DUEN FORU ARAUAREN AURREPROIEKTUAREN
ONARPEN PROPOSAMENA DELA ETA.**

**MEMORIA DE LA SECRETARIA TÉCNICA EN
RELACIÓN A LA PROPUESTA DE APROBACIÓN
DEL ANTEPROYECTO DE NORMA FORAL 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.-**

SARRERA

Bide Azpiegituretako Departamentuak ondorengo foru arauaren aurreproiektuaren onarpen proposamena prestatu du: Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko den kanona arautzen duen foru arauaren aurreproiektua, ibilgailu astunei ezartzekoa.

EDUKIA

Proposamen horrek arautzen du orain arte ordainpekoak ez ziren Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetako zati jakin batzuk erabiltzeagatik ibilgailu astunek ordaindu beharreko kanona. BIDEGI SA foru sozietate publikoaren ardura izango da kanonaren ordainarazpena, kudeaketa eta bilketa.

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 199/62/EE Direktibak, salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoak, sustatutako «erabiltzen duenak ordaintzen du» printzipioari jarraituz, aukeratu da ordainpeko erabilera-sistema bat ezartzea N-I eta A-15 errepideen zati batzuetan, salgaien garraioan aritzen diren 3,5 tona baino gehiagoko ibilgailu astunei bakarrik eragingo diena.

Diseinatutako tarifakazio ereduaren bitartez erabiltzaileen gain utzi nahi dira errepideek

INTRODUCCIÓN

El Departamento de Infraestructuras Vías ha elaborado la propuesta de aprobación del anteproyecto de Norma Foral por la que se regula el canon por utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa, de aplicación a vehículos pesados.

CONTENIDO

Dicha propuesta regula el canon por utilización por vehículos pesados de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa que hasta la fecha no estaban sujetas al pago por su uso y cuya exacción, gestión y recaudación corresponderá, a la sociedad pública foral BIDEGI, SA.

Siguiendo el principio de «quien utiliza paga» promovido por 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, se opta por implantar en diversos tramos de la N-I y A-15 un sistema de pago por uso, que afectará exclusivamente a los vehículos pesados, destinados o utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías, de peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas.

El modelo de tarificación diseñado pretende trasladar a las personas usuarias los costes de conservación y

beharrezkoak dituzten artapen eta kudeaketa kostuak, eta AP-8 eta AP-1 autobideek osatutako distantzia luzeko korridorea hobeto erabiltzea sustatu nahi da, sistema bidezkoagoa izan dadin –lurraldeari dagokionez orekatuagoa–, eta gure lurraldeko errepideen artapen eta kudeaketa kostu handiak berreskura daitezten.

Kanon hori free-flow teknologia duen sistema ireki baten arabera ezarri da. Ordainpeko bide zatiak erabiltzen dituzten ibilgailuak bideko arkupe batean egongo den kobrantza gunetik pasako dira ibilbidearen puntu nagusienetan. Gune horietako bakoitzetik igarotzean, dagokien zenbatekoa egotziko zaie. Horretarako, erabiltzaileek hura baldintza operatiboetan erabiltzea ahalbidetzen duten baliabide teknikoak eduki behar dituzte, edo, bestela, matrikula ordainbide batekin lotzea ahalbidetzen duen informazioa eman beharko dute.

Bestalde, esan behar da kanonaren zenbatekoak foru arau maila duen xedapen bidez ezarriko direla, azpiegitura kostuak berreskuratzeko printzipioa oinarri hartuta. Zehazki, azpiegiturak erabileraren poderioz jasandako narriadura arintzeko xedez, eta zerbitzu maila hoberenari eustearren, asmoa da mantentze lanen urteko kostuen zati bat berreskuratzea, egitura konponketak eta bidearen hobekuntzak barne hartuta, kanona kudeatzearen kostuekin batera. Kanonaren zenbatekoak, halaber, zehazteko unean indarrean dagoen europar araudira egokituko dira, egoera ekonomiko orokorrari erreparatuta eta eragiketaren benetako kostuak kontuan hartuta.

Era berean, arautzen da, batetik, nola ordainaraziko den kanona baldin eta ordainpeko bide azpiegitura erabiltzerakoan kanona ordaintzen ez bada, eta bestetik, zigor espedienteak izapidetzeko modua, Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateratuak 96.3 d) artikuluan aurreikusitako arau hauste arina dela eta.

Azkenik, garapen konplexua beharrezkoa denez

gestión que las carreteras requieren, promover la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1, de modo que sea más equitativo, equilibrado territorialmente y permita recuperar los importantes costes de conservación y gestión que las carreteras requieren.

El canon se establece con arreglo a un sistema abierto, con tecnología free flow. Los vehículos que circulen por los tramos sujetos a pago por uso pasarán en los puntos clave del recorrido por un punto de cobro situado en un pórtico sobre la vía. Al paso por cada uno de ellos se le imputará el importe correspondiente. Para ello, las personas usuarias deberán disponer de los medios técnicos que posibiliten su uso en condiciones operativas o facilitar la información que permita asociar la matrícula con un medio de pago.

Por otro lado, debe señalarse que las cuantías del canon se determinarán, por disposición con rango de norma foral, en base al principio de recuperación de los costes de infraestructura. Concretamente, con el objetivo de paliar el deterioro sufrido por el uso de infraestructuras y mantener un nivel óptimo de servicio, se pretende recuperar parte de los costes anuales de mantenimiento, incluida la reparación estructural y mejora de la vía, así como los costes derivados de la gestión del canon. Asimismo, se adecuarán a la normativa europea de aplicación en el momento de su determinación, al marco económico global y a los costes reales de operación.

Asimismo, se regula la gestión de cobro del canon en caso de impago en el momento en que se utilice la infraestructura viaria sujeta pago, así como la tramitación del expediente sancionador, a los efectos de la infracción leve contemplada en el artículo 96.3 d) del texto refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.

Finalmente, la disposición adicional primera contiene,

kobratze sistemaren azken balidazioa lortzeko, lehenengo xedapen gehigarrian baimena ematen zaio Diputatuen Kontseiluari foru araua garatu eta ezartzeko beharrezkoak diren xedapenak eman ditzan. Bigarren xedapen gehigarrian, berriz, baimena ematen zaio Diputatuen Kontseiluari zehaztu dezan zein egunetatik aurrera ordaindu beharko duten erabiltzaileek kanon hori, betiere 2017ko azaroaren 30etik aurrera.

Bukatzeko, amaierako xedapen bakarrean zehazten da foru araua indarrean egongo dela Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera.

EGITEKO PROZEDURA

2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde Antolaketari, Gobernuari eta Administrazioari buruzkoak, 70. artikuluan ezarritakoa jarraitu da, hau da, foru arauen aurreproiektuak eta izaera orokorreko xedapenen proiektuak egiteko prozedura.

Zentzu horretan, 2016ko ekainaren 30eko 75-C/2016 Foru Aginduaren bidez, hasiera eman zitzaion aipatutako foru arauaren aurreproiektua egiteko prozedurari, Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetako zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordaindu beharreko kanona arautzeko.

Horretarako, hasteko foru aginduekin batera, eranskin gisa txosten bat gehitu zen, non adierazten zen zer eragin izango duen indarrean dagoen lege antolamenduan, bideragarritasun ekonomikoan eta zer eragin izango duen lurralde historikoaren aurrekontuetan, eta zein diren sektore eta genero-araudiari jarraituz nahitaezkoak diren izapide eta txostenak, hala agintzen baitu 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak 70.1.b artikuluan.

dado que el sistema de cobro requiere un desarrollo complejo hasta la validación final del mismo, la autorización al Consejo de Gobierno Foral para que dicte cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de la norma foral, y la disposición adicional segunda contiene la autorización al Consejo de Gobierno Foral para que determine la fecha a partir de la cual las personas usuarias tendrán la obligación de abonar el canon, que no podrá ser anterior al 30 de noviembre de 2017.

Para terminar, la disposición final única establece la entrada en vigor de la Norma Foral al día siguiente de la publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa.

PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN

Se ha seguido lo establecido en el artículo 70 de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa, relativo al procedimiento de elaboración de los anteproyectos de Norma Foral y de los proyectos de disposiciones de carácter general.

En este sentido, mediante Orden Foral 75-C/2016, de 30 de junio, se inició el procedimiento de elaboración del referido anteproyecto de norma foral con el objeto de regular el canon por utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa,

A tal fin, junto con la orden foral de inicio, se emitió como anexo el informe previsto en el artículo 70.1, b) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, relativo a su incidencia en el ordenamiento jurídico vigente, viabilidad económica e incidencia presupuestaria y los trámites e informes que son preceptivos según la normativa sectorial y de género.

Zirriborroa prestatu ondoren, eta araudiaren proposamenaren aldeko txostena jaso eta gero, Bide Azpiegituretako foru diputatuak bere adostasuna eman zion 2016ko uztailaren 6ko 76-C/2016 Foru Aginduari.

Foru Arauaren aurreproiektua jendaurreko informazio aldian egon da 2016ko uztailaren 7tik 23ra arte, Gipuzkoako Foru Aldundiaren egoitza elektronikoa, eta ez da aurkeztu alegaziorik edo oharrik.

2016ko uztailaren 6an generoaren eraginaren alde aurreko ebaluazio txostena egin zen, I. eranskin gisa jasotzen dena. Era berean, 2016ko uztailaren 28an Emakumeen eta Gizonen berdintasunerako Organoak emandako derrigorrezko txostena jaso zen, 2015eko martxoaren 9ko 2/2015 Foru Arauak, emakumeen eta gizonen berdintasunekoak, 27. artikuluan xedatutakoaren arabera, eta 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde Antolaketari, Gobernuari eta Administrazioari buruzkoak, 70.1, b) artikuluan ezarritakoa betez (II. eranskin gisa jasota doa). Txosten horretan, hizkuntzari dagokionez, hobetzeko zenbait proposamen egiten dira, eta dagoeneko aurreproiektuan jasota daude.

Bestalde, aurreproiektua aldatu egin da hasierako testuaren idazketan hobekuntza tekniko batzuk sartzeko; eta aipagarrienak dira 3. artikulua eta 8. artikuluko 3. puntuaren idazketa berriak.

PROPOSAMENAREN ERAGIN EKONOMIKO ETA FINANTZARIOA

Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentuko Plangintza eta Ustiapen Unitateko buruak txosten ekonomiko bat aurkeztu zuen 2016ko uztailaren 5ean, proposamenak BIDEGI SA foru sozietate publikoaren aurrekontuan izango duen eraginaren inguruan (III. eranskinean jasota dago); hala aurreikusten baitu 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak 61. artikuluan.

Una vez elaborado el borrador, y previo informe favorable a la propuesta normativa, la diputada foral de Infraestructuras Viarias, dio su conformidad al anteproyecto por Orden Foral 76-C/2016, de 6 de julio.

El texto del anteproyecto de norma foral ha sido objeto de información pública desde el 7 de julio hasta el 23 de julio de 2016 en la sede electrónica de la Diputación Foral de Gipuzkoa, sin que se hayan presentado alegaciones u observaciones.

En fecha 6 julio de 2016 se evacuó el informe de evaluación previa de impacto de género, que se adjunta como anexo I. Asimismo, en fecha 28 de julio de 2016 se evacuó el informe preceptivo emitido por el Órgano para la Igualdad de Mujeres y Hombres de conformidad con el artículo 27 de la Norma Foral 2/2015, de 9 de marzo, para la igualdad de mujeres y hombres, en y en cumplimiento del artículo 70.1, b) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa, que se adjunta como anexo II, en el que se realizan algunas propuestas de mejora en cuanto al lenguaje, las cuales han sido incluidas en el anteproyecto.

Por otro lado, se ha modificado el anteproyecto a fin de incluir algunas mejoras técnicas en la redacción del texto inicial, siendo las más relevantes la nueva redacción del artículo 3 y el apartado 3 del artículo 8.

IMPACTO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA PROPUESTA

Asimismo, y de conformidad con lo previsto en el artículo 61 de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, con fecha 5 de julio de 2016 se ha emitido por el Jefe de la Unidad de Planificación y Explotación del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias memoria económica acerca de su repercusión en los presupuestos de la sociedad pública foral BIDEGI, SA., que se adjunta como anexo III.



Era berean, Kontuhartzailletza eta Auditoretza Zerbitzuak ekonomiaren eta arauen kontrolari buruzko nahitaezko txostena eman zuen 2016ko uztailaren 28an, 2007ko martxoaren 27ko 4/2007 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Finantza eta Aurrekontu Araubidearenak, 142 artikuluan xedatutakoaren arabera.

Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 142 de la Norma Foral 4/2007, de 27 de marzo, de Régimen Financiero y Presupuestario del Territorio Histórico de Gipuzkoa, por el Servicio de Intervención y Auditoría se ha procedido a la emisión del correspondiente informe preceptivo de control económico normativo, en fecha 28 de julio de 2016

Memoria hau ematen da 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikokoaren Erakunde Antolaketari, Gobernuari eta Administrazioari buruzkoak, 70.1.e) artikuluan aurreikusitako tramitea betez.

Se emite la presente memoria en cumplimiento del trámite previsto en el artículo 70.1, e) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Donostia, 2016ko uztailaren 28a

Donostia-San Sebastián, 28 de julio de 2016

IDAZKARI TEKNIKOA
LA SECRETARIA TÉCNICA

Sin. / Fdo.: Elixabete Martínez Iruretagoiena.

I ERANSKINA /ANEXO I



EMI/ee

Int. 196-ST/2016

**GENEROAREN ERAGINAREN ALDEZ AURREKO
EBALUAZIOAREN TXOSTENA, FORU
ARAUAREN AURREPROIEKTUARENA,
ZEINAREN BIDEZ ARAUTZEN BAITA KANONA
ERREPIDE ZATI JAKIN BATZUK
ERABILTZEAGATIK GIPUZKOAKO LURRALDE
HISTORIKOKO A-15 ETA N-I GAITASUN
HANDIKO ERREPIDEETAN**

**INFORME DE EVALUACIÓN PREVIA DEL
IMPACTO DE GÉNERO DEL ANTEPROYECTO DE
NORMA FORAL POR LA QUE SE REGULA EL
CANON POR UTILIZACIÓN DE DETERMINADOS
TRAMOS DE LAS CARRETERAS DE ALTA
CAPACIDAD A-15 Y N-I DEL TERRITORIO
HISTÓRICO DE GIPUZKOA**

1.-TXOSTENAREN OINARRIA ETA HELBURUA:

a) Arau juridikoaren identifikazioa:

Foru Arauaren Aurreproiektua, zeinaren bidez arautzen baita kanona zati jakin batzuk erabiltzeagatik Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan.

b) Txostena egitea justifikatzen duen testuinguru legegilea:

Otsailaren 18ko 4/2005 Legeak, Euskadiko Autonomia Erkidegoko emakumeen eta gizonen berdintasunerakoa, 6. artikuluan zehazten duenaren arabera Foru Administrazioei dagokie foru legediaren jarraipena egitea eta aplikazio bermatzea, emakume eta gizonen berdintasun printzipioaren arabera, eta 19. artikuluan arabera, arau bati hasiera eman aurretik, araua sustatzen duen organo administratiboak proposamenak emakumeen eta gizonen egoeran, kolektibo gisa, izan dezakeen eragina ebaluatu behar du. Horretarako, aztertu behar du administrazio-arau edo -egintzan proiektatu den jarduketak ondoren positiboak edo kontrakoak izan litzakeen emakumeen eta gizonen arteko ezberdintasunak ezabatzeko eta horien arteko berdintasuna sustatzeko helburu orokorrean".

Martxoaren 9ko 2/2015 Foru Araua, emakumeen eta gizonen berdintasunerakoa, 27. artikuluan jasotzen

1.-FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME:

a) Identificación de la norma jurídica:

Anteproyecto de Norma Foral por la que se regula el canon por utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 Y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

b) Contexto legislativo que justifica la elaboración del informe:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres, de la Comunidad Autónoma del País Vasco, corresponde a las administraciones forales el seguimiento de la legislación foral y de su aplicación de acuerdo con el principio de igualdad entre mujeres y hombres, así mismo de acuerdo el artículo 19, antes de acometer la elaboración de una norma, el órgano administrativo que lo promueva ha de evaluar el impacto potencial de la propuesta en la situación de las mujeres y en los hombres como colectivo. Para ello, ha de analizar si la actividad proyectada en la norma o acto administrativo puede tener repercusiones positivas o adversas en el objetivo global de eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres y promover su igualdad.

La Norma Foral 2/2015, de 9 de marzo, para la igualdad de mujeres y hombres, en su artículo 27



EMI/ee

Int. 196-ST/2016

du Foru Arauaren aurreproiektuak egin eta tramitzatzeko prozesuan generoaren eraginaren aldez aurreko ebaluazioaren txostena egin behar dela, eta adierazten du generoaren eraginaren aldez aurreko ebaluazio txostenak atal hauek jaso behar dituela: (1), Foru arauaren deskripzio orokorra edo izaera orokorreko xedapenarena; (2) generoaren eraginaren aldez aurreko ebaluazioa; eta (3), identifikatutako ezberdintasunak ezabatzeko neurriak eta emakumeen eta gizonen arteko berdintasuna sustatzeko duten neurriak, genero eraginaren aldez aurreko ebaluazioaren arabera.

Era berean, foru arauaren aurreproiektua edo izaera orokorreko xedapen proiektua idatzi ondoren, eta generoaren eraginaren aurreko txostena egin ondoren, departamentu sustatzaileak emakumeen eta gizonen Berdintasunerako organoari nahitaezko txostena eskatzeko dio, batetik, foru arauaren aurreproiektua edo izaera orokorreko xedapen proiektuaren sustatzaile den departamentuak artikulua hau behar bezala aplikatu ote duen egiaztatzea helburu duena; eta, bestetik, beharrezko ikusten dituen proposamenak egitea.

Uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde antolaketa, Gobernu eta Administrazioari buruzkoak, 70.1 artikuluan zehazten duenaren arabera, Foru Arauen aurreproiektuak eta izaera orokorreko xedapenen proiektuak egiteko prozeduran proiektua generoaren ikuspegitik ebaluatuko duen txosten bat egin beharko da, eta, beharrezkoa balitz, izan dezakeen eragin negatiboa zuzentzeko neurri zuzentzaileak proposatu beharko ditu.

c) Organo igorlea, txostenaren helburua eta organo hartzailea.

Eskakizun horiei jarraituz, Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegiturako Departamentuak generoaren

dispone que los anteproyectos de Norma Foral, en su proceso de elaboración y tramitación, se acompañarán del correspondiente informe de evaluación previa de impacto de género, señalando que el informe de evaluación previa del impacto en función del género deberá de constar de las siguientes partes: (1), la descripción general del proyecto de norma o de de disposición de carácter general; (2), la evaluación previa del impacto en función del género; y (3), las medidas para eliminar las desigualdades identificadas y promover la igualdad de mujeres y hombres en función de la evaluación de impacto de género realizada.

Asimismo, dispone que una vez redactado el anteproyecto de norma foral o el proyecto de disposición de carácter general, y elaborado el informe de evaluación previa del impacto en función del género, el departamento promotor solicitará al Órgano para la Igualdad de Mujeres y Hombres el informe preceptivo que tiene por objeto, por un lado, verificar si el departamento promotor del anteproyecto de norma foral o del proyecto de disposición de carácter general ha aplicado correctamente lo dispuesto en el presente artículo; y por otro, realizar las propuestas de mejora que considere necesarias.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70.1 de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa, en el procedimiento de elaboración de los anteproyectos de norma foral y de los proyectos de disposiciones de carácter general deberá acompañarse un informe que evalúe el proyecto en función del género y proponga, si procede, medidas correctoras de un posible impacto negativo.

c) Órgano emisor, objeto del informe y órgano a quien se remite

En respuesta a estos requerimientos, el Departamento de Infraestructuras Viarias de la



EMI/ee

Int. 196-ST/2016

eraginaren alde aurreko ebaluazioaren txosten hau egin du, Foru Arauaren aurreproiektuarena, zeinaren bidez arautzen baita kanona Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepide zati jakin batzuk erabiltzeagatik, A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan. Departamentuak, gainera, Emakumeen eta Gizonen berdintasunerako Organoari nahitaezko txostena egin dezan eskatuko dio, txostenaren xedea baita, alde batetik, egiaztatzea departamentu sustatzaileak behar bezala aplikatu duela 2/2015 Foru Arauak 27. artikuluan xedatutakoa, eta, bestetik, beharrezkoak jotzen dituen hobekuntzak proposatzea.

2.-GENEROAREN IDENTIFIKAZIOA:

EGOKITASUNAREN

a) Izaera orokorreko xedapenaren helburua

Proiektuaren helburu den Foru Arauak kanona arautzen du Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepide zati jakin batzuk erabiltzeagatik, A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan. Orain arte ez zen bidesaririk ordaintzen errepide horien erabileragatik eta BIDEGI, SARI eskatzea aurreikusten da.

Aipatu Foru Arauaren helburua finantziatorako eredu bat ezartzea da, "erabiltzen duenak ordaindu behar du" printzipioa aplikatuz, lurraldearen ikuspegitik bidezkoagoa eta orekatuagoa eta errepide horien kontserbaziorako, kudeaketarako eta ustiapenerako kostuak berreskuratuko dituztena, bereziki pisu handiko garraioak eragindakoak, alegia, 3,5 tona baino gehiago dituzten ibilgailuek.

Araudi proiektuak zenbait azpiegiturengatik ordaindu beharra aurreikusten du, 1999ko ekainaren 17ko Europako parlamentuko eta kontseiluko 1999ko ekainaren 17ko 1999/62/CE artetzarauaren arabera (Salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoa).

Diputación Foral de Gipuzkoa emite el presente informe con objeto de evaluar el impacto de género del Anteproyecto de Norma Foral por la que se regula el canon por utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa y solicitará al Órgano para la Igualdad de Mujeres y Hombres el informe preceptivo que tiene por objeto, por un lado, verificar si el departamento promotor ha aplicado correctamente lo dispuesto en el artículo 27 de la Norma Foral 2/2015; y por otro, realizar las propuestas de mejora que considere necesarias.

2.-IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO:

a) Objeto de la disposición de carácter general

La norma foral que se proyecta tiene por objeto regular el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad, A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa que hasta la fecha no estaban sujetas al pago de peaje por su uso y que se prevé encomendar a la sociedad pública foral BIDEGI, SA.

Con la citada norma foral se busca implantar un modelo de financiación basado en el principio de «quien utiliza paga», que sea más equitativo y equilibrado territorialmente y que recupere los costes de conservación, gestión y explotación de estas carreteras, concretamente, los más gravosos originados por el transporte pesado, entendiéndose por éste el que realiza vehículos de un peso superior a 3,5 toneladas.

El proyecto normativo contempla la implantación de pago por uso de determinadas infraestructuras, en el marco de 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.



EMI/ee

Int. 196-ST/2016

Aipatutako arteztarauan "azpiegiturengatik ordaindu beharreko tasa" zehazten da: Estatu kide baten azpiegituren eraikuntza, mantenu, funtzionamendu eta garapen kostuak berreskuratzeko helburuarekin jarritako tasa; eta "kanpoko kostuen tasa", Estatu kide baten kutsadura atmosferikoak edo trafikoak eragindako kutsadura akustikoak eragindako kostuak berreskuratzeko helburuarekin.

Testuinguru horretan, kontuan izan behar da Europako Arauak kargei erreferentzia egiten dienean erabiltzaileak oro har eta errepideko garraioa aipatzen dituela, generoari inolako aipamenik egin gabe.

b) Genero egokitasuna

Aurreproiektuan jasotzen diren neurrien azken hartzaileak pertsona fisiko zein juridikoak dira, N-1 eta A-15 errepidean merkantzien garraiorako erabiltzen diren ibilgailu astunekin, 3,5 tona baino gehiagokoak, ibiltzen direnak.

Alde horretatik, aipatu behar da, foru arau batengatik lehen ez zegoen kanona arautuko denez, arauak eragina duela emakumeak eta gizonak baliabideetan sartzean.

Beraz, xedapen arauemaileak eragina duenez emakumeak eta gizonak baliabideetan sartu edota kontrolatzean, zehazten da egokia dela proiektu araugilearen azterketa egitea generoaren ikuspegitik

c) Generoaren balorazioa

c.1) Hasierako egoera

Proiektatuko xedapen arauemaileak kanona edo bidesaria ordaintzera behartzen ditu N-1 eta A-15

Se definen en la citada directiva la «tasa por infraestructura»: como tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro; y «tasa por costes externos» como tasa percibida con objeto de recuperar los costes soportados en un Estado miembro como consecuencia de la contaminación atmosférica o la contaminación acústica provocadas por el tráfico.

En este contexto, se ha de tener en cuenta que la normativa europea al referirse a los gravámenes, menciona a los usuarios en general y el transporte de mercancías por carretera, sin referencia alguna al género.

b) Pertinencia de género

El grupo destinatario final de las medidas contenidas en el anteproyecto son tanto las personas físicas como personas jurídicas, que transiten por las carreteras N-1 y A-15 con vehículos pesados, de más de 3,5 toneladas, destinados al transporte de mercancías.

Debe señalarse a este respecto que al tratarse de una norma foral por la que se va a regular un canon que antes no existía, la norma tiene influencia en el acceso a los recursos por parte de mujeres y hombres.

Por tanto, como la disposición normativa afecta al acceso y/o control de los recursos por parte de las mujeres y los hombres, se determina que es pertinente al análisis de género del proyecto normativo

c) Valoración de género

c.1) Situación de partida

La disposición normativa proyectada, somete a pago del canon o peaje el tránsito por las carreteras N-1 y



EMI/ee

Int. 196-ST/2016

errepideetan merkantzia garraiatzen ibiltzen diren ibilgailu astunak, 3,5 tona baino gehiagokoak.

Hortaz, bere aplikazioa unibertsala eta orokorra da, ez du zerikusirik ez nazionalitatearekin, egoitzarekin, jatorriarekin edo errepide horiek erabiltzaileek nola doazen bezalako arrazoiekin.

Kontuan hartu behar da, hala ere, emakume eta gizonen artean lan munduan dauden ezberdintasun egoerak, are gehiago, merkantzien garraioan. Aipatzekoa da garraioaren sektorea oso sektore maskulinizatua dela, eta emakumeen presentzia oso murriztua dela, kulaifikazio altuko zein baxuko kuadroetan, horri buruzko datu kuantitatiborik ez dugun arren.

Iberiar penintsularen eta Europaren arteko lotura estrategikoa denez Gipuzkoako Lurralde Historikokoaren kokapen geografikoa dela eta, iparra hegoa korridoreak lurraldearen beraren beharrei zerbitzua emateaz gain, aldi berean, kokapen geografikoak eskatzen duenari zerbitzua ematen dio. Bi ibilbide alternatibo ditu, batetik, AP-8 eta AP-1 (erabileragatik ordaintzen dena) eta bestetik, N-1 eta A-15 (gaur egun ordaintzen ez direnak). Horren ondorioz, errepide horietan merkantzien garraiorako ibilbide luzeko ibilgailu astunak ibiltzen dira, jatorri ezberdinekoak eta horrek oso zaila egiten du nondik datozen jakitea.

Jatorri datuei dagokienez, aipatzekoa da N-1 eta A-15 errepideak gaur egun ez direla erabileragatik ordaintzen, eta beraz, daukagun informazioa Gipuzkoako Foru Aldundiko errepide sarean kokatuta dauden aforalekuek ematen dizkigutenak dira. Aforaleku horiek ematen duten informazioaren arabera, errepide horietatik dabilen ibilgailu kopuruaren datua daukagu, ibilgailu arinak eta astunak, baina ez daukagu pertsona erabiltzaileei buruzko daturik, eta ezin dira eskuratu, teknologikoki

A-15 con vehículos pesados, de más de 3,5 toneladas, destinados al transporte de mercancías.

Su aplicación, en consecuencia, es universal y general, con independencia de la nacionalidad, residencia, lugar de origen o destino de quienes realizan el tránsito por dichas vías.

Debe tenerse en cuenta, no obstante, la situación de desigualdad entre mujeres y hombres de la que se parte en el mundo laboral y, más aún, en el mundo del transporte de mercancías. Debe destacarse que el sector del transporte es un sector muy masculinizado, con escasa presencia femenina tanto en cuadros de alta como de baja cualificación, si bien, no se dispone de datos cuantitativos al respecto.

La ubicación geográfica del Territorio Histórico de Gipuzkoa, al ser un punto estratégico de conexión de la península ibérica con el resto de Europa, es lo que hace que su corredor norte sur, integrado por dos rutas alternativas, de una parte, la formada por la AP-8 y AP-1 (sujeta a pago por uso), y de otro lado, la N-1 y la A-15 (actualmente libre de pago por uso), además de dar servicio a las necesidades de movilidad del propio territorio, al mismo tiempo den servicio a las exigidas por su ubicación geográfica. Consecuencia de ello, es que los vehículos pesados de transportes de mercancías que transitan por dichas carreteras correspondan a trayectos de largo recorrido y de procedencias muy diversas, lo que dificulta la obtención de datos de partida.

En cuanto a los datos de partida, se ha de señalar que la N-1 y A-15, son actualmente vías que no están sujetas al pago por uso, por lo que la información de que se dispone actualmente es la proporcionada por las estaciones de aforos situadas en la red foral de carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa. En base a la información suministrada por las estaciones de aforos, se dispone del dato del número de vehículos tanto ligeros como pesados que transitan anualmente por dichas vías, pero no



EMI/ee

Int. 196-ST/2016

aforalekuek ezin baitute datu hori eman.

Bestetik, datu horiek kontuan hartuta, estimazio bat egin da jakiteko N-1 eta A-15 errepideetan erabilera kanona jarritz gero zenbatek utziko dioten errepide hori erabiltzeari eta AP-8 eta AP-1 errepideak erabiliko dituzten, ibilgailu astunek zein arinek kanona ordaindu beharreko errepideak. Ez dago erabiltzaileen generoari buruzko daturik.

c.2 Generoaren ikuspegitik kontuan hartu beharreko neurrien identifikazioa eta eragina.

Aurrekoaren arabera, adierazi beharra dago ezin izan dela egin generoak arauan duen eraginaren azterketarik, hortaz ezin dira arauak neurriak sartu. Hartu daitekeen neurri bakarra etorkizunean datuak jasotzea izango litzateke. Hala, aipatzekoa da egokია litzatekeela neurriak jartzea sexuaren arabera datu bilketa egin ahal izateko, eta, etorkizunean generoak arauan duen eragina aztertu eta hobetu ahal izateko. Dena dela, ez da erraza gai honi heltzea, izan ere, ezarri nahi den sistemak jatorri oso ezberdina duten (bertakoa, estatukoa, Europakoa, Afrikakoa, eta abar) eta merkantzien garraioan ari diren ibilgailu astunen matrikulak irakurtzen ditu eta ordainketa modu ezberdinak izaten dituzte, horien artean esku dirua.

c3) Generoaren eraginaren balorazioa

Azpiegiturretan ezarriko den eta orain arte ez zegoen kanon bati buruz ari garenez, eta arautu nahi den alorrean sexuaren arabera daturik ez dagoenez, esate baterako, pertsona garraiolariak, azpiegiturak erabiltzen dituzten pertsonen profila, eta abar. Ez dago daturik aztertzeko zein aldaketa eragingo

se dispone dato alguno sobre las personas usuarias, ni puede obtenerse, dado que tecnológicamente las estaciones de aforos no pueden suministrar este dato.

Por otro lado, en base a dichos datos se ha realizado una estimación de la derivación de vehículos que con implementación efectiva del canon por uso en la N-1 y A-15 dejarán de usar la N-1 y la A-15, para usar la AP-8 y AP-1, que son vías sometidas al pago del canon, tanto para vehículos pesados como ligeros, no se dispone de datos referentes al género de personas usuarias.

c.2 Identificación y efecto de las medidas a considerarse desde el punto de vista de género

De acuerdo con cuanto antecede, ha de ponerse de manifiesto que no ha podido realizarse un análisis del previsible impacto de género de la norma, lo que impide plantear introducir medidas en la norma. La única medida que cabría estaría relacionada con la recogida de datos a futuro. A este respecto, se ha de mencionar que sería deseable estudiar la implantación de medidas encaminadas a la recogida de datos desagregados por sexo para que, en el futuro, se pudiera analizar y mejorar el impacto de género de las normas. Ello no obstante, el tema no es fácil de abordar, debido a que el sistema a implantar está basado en la lectura de matrículas de vehículos pesados de transportes de mercancías de procedencias muy diversas (local, estatal, europea, africana etc..) y asociado a medios de pago, que pudiera ser metálico.

c3) Valoración del impacto de género

Al tratarse de la implantación de un canon por uso en infraestructuras hasta ahora libres de pago y respecto de las cuales no se dispone de datos desagregados por sexo del ámbito sobre el que se va a regular, como por ejemplo personas transportistas, perfil de personas usuarias de las



EMI/ee

Int. 196-ST/2016

dituen araudi berriak.

infraestructuras, etc...resulta que no hay datos que puedan indicar los cambios que originará la nueva regulación.

Beraz, esan dezakegu une honetan ez daukagula daturik generoaren eraginaren balorazioa egin ahal izateko.

Por tanto, podemos concluir que por el momento carecemos de datos para efectuar una valoración del impacto de género.

Bestetik, aipatzeko da, aurreproiektuaren testuak hizkuntzaren erabilera egokia egiten duela generoaren ikuspegitik.

Por lo demás, cabe decir que el texto del anteproyecto de norma hace un uso no sexista del lenguaje".

Donostia, 2016ko uztailaren 6a

DEPARTAMENTUKO IDAZKARI TEKNIKOA

Sin. Elixabete Martínez

II ERANSKINA /ANEXO II



**GENERO ERAGINAREN EBALUAZIOA
EGIAZTATZEKO ARAUZKO TXOSTENA,
GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO
GAITASUN HANDIKO A-15 ETA N-1
ERREPIDEETAKO ZENBAIT BIDE ZATI
ERABILTZEAGATIK JARRIKO DEN
KANONA ARAUTZEN DUEN FORU
ARAUAREN AURREPROIEKTUARI
DAGOKIONA**

Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegiturako Departamentuaren eskariz egin da txosten hau, foru arau hauek xedatutakoa betetzeko asmoz: alde batetik, 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Araua, Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde Antolaketa, Gobernu eta Administrazioari buruzkoa –70. artikulua–; eta bestetik, 2015eko martxoaren 9ko 2/2015 Foru Araua, emakumeen eta gizonen berdintasunerakoa –27. artikulua–.

Zehazki, txostenaren helburua da, alde batetik, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako Organoak egiaztatzea zuzen aplikatu dela arau hauek xedatzen dutena: nola 2/2015 Foru Arauko 27 artikulua, hala Gipuzkoako Foru Aldundiko organoen izaera orokorreko xedapenen genero eragina aurre ebaluatzeko txostenak egiteko jarraibideak, Diputatuen Kontseiluaren 2011ko ekainaren 21eko Erabakiz onartutakoak; eta bestetik, hobetzeko proposamenak egitea, zentzu horretan.

2016ko uztailaren 27an, genero eraginaren aurre ebaluazioa egiaztatzeke txostena eskatu zuen Bide Azpiegiturako

**INFORME PRECEPTIVO DE VERIFICACIÓN
DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO DE
GÉNERO RELATIVO AL ANTEPROYECTO
DE NORMA FORAL POR LA QUE SE
REGULA EL CANON POR UTILIZACIÓN DE
DETERMINADOS TRAMOS DE LAS
CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD A-15
Y N-1 DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
GIPUZKOA**

Se emite el presente informe a solicitud del Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa a fin de dar cumplimiento a lo que dispone el artículo 70 de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa y el artículo 27 de la Norma Foral 2/2015, de 9 de marzo, para la Igualdad de mujeres y hombres.

En concreto, el informe tiene por objeto verificar la correcta aplicación por parte del Órgano para la Igualdad de Mujeres y Hombres de lo dispuesto en el artículo 27 de la Norma Foral 2/2015 y en las Directrices para la elaboración de Informes de Evaluación Previa del Impacto de Género de las disposiciones de carácter general de la Diputación Foral de Gipuzkoa, aprobadas por Acuerdo de Consejo de Gobierno Foral el 21 de junio de 2011, y realizar propuestas de mejora en tal sentido.

Con fecha del 27 de julio de 2016 se efectúa solicitud de informe de verificación de la evaluación previa de impacto de género por



Departamentuak, goian aipatutako proiektuaren inguruan. Aipatutako Foru Arau proiektuaren helburua da Gipuzkoako Lurralde Historikoko gaitasun handiko A-15 eta N-1 errepideetako zenbait bide zati erabiltzeagatik jarriko den kanona arautzea. Errepide horiek, gaur egun arte, ez ziren erabileragatik ordaindu behar.

EGIAZTAPENA

Genero eraginari buruz aurkeztutako ebaluazio txostenak **zuzen identifikatzen du** esku artean daukagun aurreproiektu arauemailearen **genero pertinentzia**. Izan ere, hartzaileak pertsona fisiko zein juridikoak dira eta eragina dute emakumeen eta gizonen baliabideetarako sarbidean.

Proiektuaren genero egokitasuna zehaztu ondoren, lan munduan emakumeen eta gizonen artean dagoen ezberdintasuna aipatzen da, bereziki, garraio sektorean, oso sektore maskulinizatua baita. Aipatzen da, baita ere, ez dagoela horri buruzko datu kuantitatiborik.

Lan munduko emakumeen eta gizonen arteko desberdintasunaren adierazgarri dira Emakundek "Zifrak 2015" txostenean emandako datuak. Txostenean adierazten da gizartearen jarduera tasa, 16 urtetik gorakoentzat, txikiagoa dela emakumeen artean gizonen artean baino, %51,9koa da

parte del Departamento de Infraestructuras Viarias sobre el proyecto arriba mencionado. Dicho proyecto de norma foral tiene por objeto regular el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 del territorio Histórico de Gipuzkoa. Dichas carreteras no estaban, hasta la fecha, sujetas al pago de peaje por su uso.

VERIFICACIÓN

El informe de evaluación de impacto de género presentado **identifica correctamente la pertinencia al género** del presente anteproyecto normativo, ya que el grupo destinatario del mismo son personas físicas y jurídicas y tiene influencia, además, en el acceso a los recursos por parte de mujeres y hombres.

Una vez determinada la pertinencia al género del proyecto, se afirma la existencia de desigualdades entre mujeres y hombres en el mundo laboral y, especialmente, en el sector del transporte, ya que se trata de un sector muy masculinizado. Se afirma también que no se dispone de datos cuantitativos al respecto.

Una muestra de la desigualdad entre mujeres y hombres en el mercado laboral son los datos aportados por Emakunde en el informe "Cifras 2015". Se indica en el informe que la tasa de actividad de la población, de 16 años y más, es menor en el caso de las mujeres que en el de los hombres, siendo del 51,9%



emakumeen artean eta %63koa gizonen artean. Gainera, EAEn lanaldi osoa duen herritarren %39,4 emakumeak dira, eta %60,6 gizonak. Eta lanaldi partzialean dauden herritarren %83,2 emakumeak dira, gizonak, berriz, %16,8.

Txosten horretan bertan zerrenda bat dator, Lanbideko datuetan oinarrituta egindakoa, sexuaren arabera kontratatutako 10 lanekin. Zerrendan, "merkantzien garraiorako peoiak eta deskargatzaileak" gizonen artean gehien kontratatutako hirugarren lan gisa azaltzen da. Lanpostu hori bera ez da agertzen emakumeen artean gehien kontratatutako lehen 10en artean. EAEn 2011n garraioaren industrian egindako ikerketa baten arabera, "Generoaren eraginaren ebaluazioa garraioan eta mugikortasunean" txostenean jasotzen denez, garraioaren sektorean (mugikortasun eta logistika sektorearen jarduera kontuan hartu gabe) okupatutako pertsonen %83,1 gizonezkoak dira eta gainerako %16,9 emakumezkoak.

Dena dela, datu gehiago beharko lirateke araua zuzenduta dagoen emakumeen eta gizonen hasierako egoera eta posizioari buruz, eta honen esku-hartze eremuari buruz, bere generoaren eragina zehaztu ahal izateko.

Txostenean aipatzen den bezala, beharrezkoa litzateke aurreproiektu honek arautuko duen kanona ordainduko duten

en el caso de las mujeres y del 63% en el de los hombres. Además, el 39,4% de la población ocupada a tiempo completo en la CAE son mujeres, y el 60,6% hombres. Y de la población ocupada a tiempo parcial son un 83,2% mujeres, frente al 16,8% de hombres.

En este mismo informe, se incluye un listado, elaborado a partir de datos de Lanbide, con las 10 ocupaciones más contratadas según sexo. En esa lista, "peones del transporte de mercancías y descargadores" aparece como la tercera ocupación más contratada en el caso de los hombres. Dicha ocupación no aparece entre las 10 más contratadas en el caso de las mujeres. Según un estudio de la industria del transporte en la CAE de 2011, recogido en el informe "La evaluación de impacto en función del género en transporte y movilidad", las personas ocupadas en el sector del transporte (sin incluir la actividad del sector movilidad y logística) lo conformaba un 83,1% hombres y un restante 16,9% de mujeres.

En cualquier caso, serían necesarios más datos sobre la situación y posición de partida de las mujeres y los hombres a quienes se dirige la norma, y respecto del ámbito de intervención de la misma, para poder determinar su previsible impacto de género.

Tal y como se menciona en el informe, sería necesario obtener datos desagregados por sexo de las personas potenciales pagadoras



pertsonen sexuaren arabera datuak eskuratzea. Txostenean aipamena egiten zaie datu horiek eskuratzeko zailtasun teknikoak.

KONKLUSIOA ETA HOBEKUNTZA- PROPOSAMENAK

Azaldutako guztiaren arabera, eta emakumeen eta gizonen berdintasunerako 2015eko martxoaren 9ko 2/2015 Foru Arauko 27.2.b) artikulua betez, egiaztatzen da Gipuzkoako Lurralde Historikoko gaitasun handiko A-15 eta N-1 errepideetako zenbait bide zati erabiltzeagatik jarriko den kanona arautuko duen Foru Arauaren aurreproiektua sustatzen duen departamentuak **behar bezala aplikatu duela 2/2015 Foru Arauaren 27. artikuluan jasotzen dena.**

Txostenaren **edukiaren arabera**, daturik ezak ezinezko egiten du azterketa bat egitea eta aurreproiektuan generoaren eragina egoki aurreikusi ahal izatea.

Ulertzen da **ez dagoela aukerarik aurreproiektuko testuari hobekuntza proposamenak egiteko**, izan ere, azterketarik ez egiteak generoaren eragina aurreikustea oztopatzen du.

Proposatzen da bitartekoak jar daitezela sexuen arabera datu bilketa egin ahal izateko, garraioaren inguruan eta Gipuzkoako

del canon que este anteproyecto va a regular. Se hace referencia en el informe a las dificultades técnicas que dificultan la obtención de dichos datos.

CONCLUSIÓN Y PROPUESTAS DE MEJORA

A tenor de todo lo expuesto y en cumplimiento del artículo 27.2.b) de la Norma Foral 2/2015, de 9 de marzo, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, se verifica que el departamento promotor del proyecto de anteproyecto de Norma Foral por el que se regula el canon por utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 del Territorio Histórico de Gipuzkoa **ha aplicado correctamente lo dispuesto en el artículo 27 de la Norma Foral 2/2015.**

En relación con el contenido del informe, la falta de datos hace imposible la realización de un análisis que posibilite prever de modo adecuado el impacto de género de dicho anteproyecto.

Se entiende que **no caben propuestas de mejora en el texto del anteproyecto**, ya que la falta de análisis imposibilita la previsión de su impacto de género. **Se propone que se pongan medios encaminados a posibilitar la recogida de datos desagregados por sexo** en relación al transporte y el uso de las infraestructuras viarias en Gipuzkoa.



bide azpiegituren erabileraren inguruan.

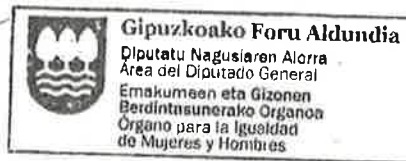
Datu horiek aukera emango lukete garraioaren eta bide azpiegituren esparruan emakumeen eta gizonen errealitatea ezagutzeko. Eta era berean, dagoen araudia generoaren ikuspegitik aztertzeko aukera emango luke, eta ikuspegi horrek gidatuko luke arauen ekoizpena.

Hizkuntzari dagokionez, ikusten da departamentu sustatzaileak haren erabilera ez-sexista egin duela testuan zehar. Baina testuaren **gatzelerako bertsioan** zenbait hitz maskulino generikoan erabili dira. Beraz, komenigarria da hitz hauek aldatzea: "los propios usuarios", "los habitantes", "el titular", "el conductor", "infractor", edo "el causante" forma inklusiboengatik aldatu eta "la persona titular", "la persona conductora" edo "quien cause" bezalakoak erabiltzea.

Dichos datos posibilitarían que se fuera ahondando en el conocimiento de la realidad de mujeres y hombres en el ámbito del transporte y de las infraestructuras viarias. Esto supondría, a su vez, que se pudiera analizar la normativa existente desde una perspectiva de género, y que esa misma perspectiva guiara la producción normativa.

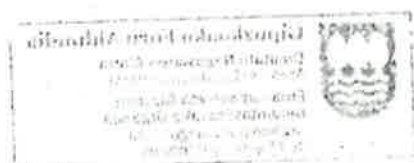
En relación con el lenguaje, se aprecia el esfuerzo del departamento promotor por realizar un uso no sexista del mismo a lo largo del texto. Sin embargo, se utilizan en la **versión en castellano** del texto algunos términos en masculino genérico. Así, sería conveniente sustituir los términos: "los propios usuarios", "los habitantes", "el titular", "el conductor", "infractor", o "el causante", por formas inclusivas como, por ejemplo, "la persona titular", "la persona conductora" o "quien cause".

Donostia, 2016ko uztailaren 28a



Sin.: Itziar Amezaga Saez

Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako Organoko teknikaria



III ERANSKINA /ANEXO III



JM/AIO

Int. 21-GP/2016

**GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO
AHALMEN HANDIKO A-15, N-I ETA GI-632
ERREPIDEEN ERABILERA KANONA EZARTZEN
DUEN FORU ARAUAREN AURREPROIEKTUAREN
BIDERAGARRITASUN EKONOMIKOARI ETA
PLAN HORI ONARTZEAK GIPUZKOAKO
LURRALDE HISTORIKOAREN
AURREKONTUETAN IZANGO DUEN ERAGINARI
BURUZKO TXOSTENA**

Gaur egun, Gipuzkoak badauka Lehentasunezko Sare bat, honela osatua: ordainpeko autobideak (AP-8 eta AP-1) eta bidesaririk gabeko gaitasun handiko errepideak (A-15, N-I eta GI-632). Sare horrek zerbitzua eman behar die bai lurraldeko bertako mugikortasun beharrei bai bere kokapen geografikoak eskatutakoei, puntu estrategiko bat baita Iberiar penintsula Europaren gainerakoarekin lotzeko. Horren eraginez, ibilgailu astunen mugimenduen ehuneko handi bat eta ibilgailu arinen ehuneko esanguratsu bat ibilbide luzei dagozkie.

Zirkulazio bolumen horrekin batera aukerako errepideen arteko banaketa ez-eraginkor bat gertatzen da. Gipuzkoan iparraldetik hegoaldera doan korridoreak aukerako bi ibilbide ditu: Alde batetik, AP-8 eta AP-1 (erabiltzeagatik ordaintzen dena), eta bestetik, N-I eta A-15 (erabiltzeagatik ordaintzen ez dena).

AP-8 gehi AP-1 autobideen aukera hobeto egokitzen zaio distantzia luzeko ibilbidea egiten duten ibilgailu astunen garraio erabilerari. Izan ere, abiadura eta prestazio handiko ibilbide gisa diseinatu zen hasiera-hasieratik, eta, sartzeko lotune egitura hobeaz izateaz gain, ingurumenari lotutako interferentzia txikiagoak sortzen ditu hurbileko herriguneetan.

N-I errepideak, berriz, bi erabilera ditu, nahitaez: distantzia luzeko erabilera, batetik, eta zeharkatzen dituen udalerri zuzendutako erabilera, bestetik. Kontuan hartuta herriak gertuago daudela eta errepide egokitua izateak sortzen dituen diseinu baldintzak, hasieran bide arruntaren konfigurazioa baitzuen, txikiagoa da lotuneen egituraren eraginkortasuna, eta auto-ilara handiak sortzeko arrisku handiagoa dago,

**INFORME SOBRE VIABILIDAD ECONÓMICA E
INCIDENCIA EN LOS PRESUPUESTOS DEL
TERRITORIO HISTÓRICO DEL "ANTEPROYECTO
DE NORMA FORAL POR LA QUE SE FIJA LA
CUANTÍA DEL CANON POR UTILIZACIÓN DE
DETERMINADOS TRAMOS DE LAS CARRETERAS
DE ALTA CAPACIDAD A-15, N-I Y GI-632 DEL
TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA"**

Actualmente Gipuzkoa dispone de una Red de Interés Preferente de carreteras compuesta por autopistas de peaje (AP-8 y AP-1) y vías de alta capacidad libres de peaje (A-15, N-I, GI-632). Debe dar servicio a las necesidades de movilidad del propio territorio al tiempo que las exigidas por su ubicación geográfica, al ser un punto estratégico de conexión de la península ibérica con el resto de Europa. Esto hace que un alto porcentaje de los tránsitos de vehículos pesados, y uno significativo de los de ligeros correspondan a trayectos de largo recorrido.

Ese volumen se combina con una ineficiente distribución entre las posibles rutas opcionales. El corredor Norte a Sur en Gipuzkoa está formado por dos rutas alternativas: de una parte, la formada por la AP-8 más la AP-1 (de pago por uso), y de otro lado la N-I más A-15 (libre de pago por uso).

La opción AP-8 más AP-1 es una ruta mejor adaptada al uso del transporte de vehículos pesados con recorridos de larga distancia. Diseñada desde su inicio como una ruta de alta velocidad y altas prestaciones de servicio, dispone además de una mejor estructura de enlaces de acceso y genera menores interferencias medioambientales con los núcleos urbanos próximos.

La alternativa N-I está obligada a compartir el uso de larga distancia con un ineludible uso al servicio de los municipios que atraviesa. La mayor proximidad de las poblaciones y los condicionantes de diseño heredados al ser una vía adaptada desde una configuración previa de carretera convencional conforman una estructura de enlaces menos eficiente, con mayores riesgos de congestión y mayor impacto



JM/AIO

Int. 21-GP/2016

baita kutsadura nahiz zarata eragin handiagoa ere herriguneetan.

Halaber, ibilbide horiek erabiltzeko aukerak baldintzatuta daude tarifen artean dauden aldeengatik: N-I errepidearen erabilera doakoa da, eta AP-8 gehi AP-1 autobideena, aldiz, ordainpekoa. Kontuan hartu behar da ezen, goian aipatutako Europako direktibek aitortutakoaren ildotik, N-I eta A-15 errepideen erabileraren doakotasun teorikoak badituela hainbat kostu, bai sarearen erabiltzaileentzat beraientzat (auto-ilarak eta istripuak), bai, eta modu nabarmenean, inguruko biztanleentzat, ingurumenaren kutsadura handitu egiten delako eta sarea erabiltzeko aukera murriztu egiten delako.

Aukeren arteko konparazioa ikusita, komenigarria litzateke AP-8 gehi AP-1 autobideen aukera erabiltzea nagusiki distantzia luzeko zirkulaziorako, eta N-I errepidearen erabilera, ahal den neurrian, joan-etorriko zirkulaziora mugatzea edo abiapuntua eta helmuga beren ingurunean dituzten ibilbideetara.

Helburu hori betetzeko tarifikazio eredu bat diseinatu da, zehazki, kanpoko kostuak erabiltzaileak ordain ditzan, AP-8 eta AP-1 autobideek osatutako distantzia luzeko korridorea hobeto erabil dadin, sistema bidezkoagoa izan dadin, lurraldeari dagokionez orekatuagoa izan dadin, eta gure lurraldeko errepideen artapen eta kudeaketa-kostu handiak errekurperu daitezten.

Horretarako, abiapuntutzat hartuta goian aipatutako lege esparrua, eta «erabiltzen duenak ordaintzen du» printzipioari jarraituz, aukeratu da ordainpeko erabilera-sistema bat ezartzea N-I eta A-15 errepideen zati batzuetan. 3,5 tona baino gehiagoko ibilgailu astunei bakarrik eragingo die.

Ordainketa sistema arautzen duen Foru Arauaren aurreproiektuan sartu dira aplikatuko den kanonaren gehieneko zenbatekoak. Era berean, aukera ematen du azpiegitura erabiltzeko unean kanona ordaintzen ez bada,

de contaminación y ruido en núcleos urbanos.

La opción del uso de cada una de las rutas viene condicionada también por la diferencia de tarificación en cada una: mientras que la N-I es de uso gratuito, la opción AP-8 más AP-1 implica el pago de un peaje. No hay que olvidar que, en línea con lo reconocido en las distintas Directivas europeas arriba citadas, la teórica gratuidad del uso de la N-I y A-15 implica costos derivados, tanto para los propios usuarios de la red en forma de congestión y accidentalidad, como también y de forma muy significativa, para los habitantes del entorno por contaminación medioambiental y minoración de disponibilidad de la red.

La comparación entre opciones hace deseable que la alternativa AP-8 más AP-1 fuera utilizada preferentemente para tráfico de larga distancia, limitando en lo posible el uso de la N-I a los tráfico de agitación o recorridos con origen y destino en su entorno.

Con ese objetivo se ha diseñado un modelo de tarificación que traslade al usuario los costes externos, promueva la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1, sea más equitativo, equilibrado territorialmente y permita recuperar los importantes costes de conservación y gestión que nuestras carreteras requieren.

Para tal fin, partiendo del marco legal arriba citado y siguiendo el principio de «quien utiliza paga», se ha optado por implantar en diversos tramos de la N-I y A-15 un sistema de pago por uso. Afectará exclusivamente a los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas.

El anteproyecto de Norma Foral que lo regula incluye las cuantías máximas del canon a aplicar. Asimismo, recoge la posibilidad de que en caso de que no se abonase el canon en el momento en que se utilice la infraestructura, la entidad



JM/AIO

Int. 21-GP/2016

erakunde kudeatzaileak kobrantza egin ahal izateko, gehienez %20ko errekarquarekin. Errekargu horrekin eragindako gastu gehigarrien zati bat berreskuratu nahi da. Inola ere ez da 1,99 euro baino gehiagokoa izango, nahiz eta aurreikusitako gehieneko tarifa aplikatu eta kobrantza puntu guztietatik pasa.

N-I eta A-15 errepideak zerbitzuan egonda erabilera kanona lehen aldiz aplikatzen zaie. Proposatu den neurri horrek duen eragina aztertzeko asmoz, enpresa aditu batek txosten bat egin du: "BIDERAGARRITASUN EKONOMIKO FINANTZARIORAKO AZTERKETA. N-I ERREPIDEAN IBILGAILU ASTUNENTZAKO FREE-FLOW BIDEZKO ORDAINSARIA EZARTZEARI BURUZKOA". Txosten horretan zehaztu dira diru-sarrerak, inbertsioak, finantzazioa, mantentze gastuak (artapen orokorrak, aparteko artapen lanak), kontsumoak eta ustiapen gastuak.

Inbertsioa bi bidetatik finantzatuko da: Gipuzkoako Foru Aldundiak Bidegi SArI egingo dion 10 milioi euroko ekarpena, eta Bidegi Saren funtsak.

Datu horiekin proiektuaren irabazi eta galeren kontua eta kutzako fluxuen sorrera aztertzen dira, eta inbertsioaren azterketa ere egiten da. Ondoren, inbertsio eta diru-sarreraren aldagaietan sentsibilitate analisia aplikatzen da, eta ondorio gisa adierazten da kaxa soberakinduna beti izango litzatekeela positiboa, batez beste 4,5 milioi euro/urteko ingurukoa.

Gainera, Foru Arauaren aurreproiektu proposamenak zuzeneko eragin positiboa dauka Bide Azpiegituretako Departamentuaren aurrekontuan, Bidegi SArI A-15 eta N-I-en bide zati batzuen mantentze-lana esleitu dionez Foru Aldundiak bide horien mantentze lan egin beharreko gastua gutxituko baitu. Funts horiek foru sarean beste hobekuntza batzuk egiteko erabili ahal izango dira.

Bestetik, eta gorago azaldu den moduan, aurreproiektuaren helburuetako bat AP-8/ AP-I

gestora podrá proceder a su cobro con un recargo de gestión que no podrá ser superior al 20%. Con este recargo se pretende recuperar parcialmente los gastos adicionales generados. En ningún caso, aun aplicando las tarifas máximas previstas y pasando por todos los puntos de cobro, la cuantía del recargo excederá de 1,99 euros.

La N-I y la A-15 son carreteras en servicio en las que se aplica por primera vez un canon por uso. Con el fin de evaluar el impacto que la medida propuesta puede suponer, una empresa especializada ha elaborado un "ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA. IMPLANTACION DE UN PEAJE EN LA N-I MEDIANTE EL SISTEMA FREE-FLOW PARA VEHICULOS PESADOS". En él se detallan los ingresos, inversiones, financiación, gastos de mantenimiento (conservaciones ordinarias, extraordinarias), consumos y gastos de explotación.

La inversión se financia por dos vías: una aportación de capital de la Diputación Foral de 10 millones de euros más fondos propios de Bidegi S.A.

Con todos estos datos se analiza la cuenta de pérdidas y ganancias del proyecto, la generación de flujos de caja y hace un estudio de la inversión. Posteriormente aplica un análisis de sensibilidad en las variables inversión e ingresos, para concluir que la caja excedentaria sería positiva, oscilando ésta en torno a los 4,5 M €/año de promedio.

Además, la propuesta del anteproyecto de Norma Foral tiene efecto económico directo positivo sobre el presupuesto del Departamento de Infraestructuras Viarias, en la medida que conllevará la adscripción a Bidegi S.A. del mantenimiento de diversos tramos de la A-15 y N-I, lo que reducirá las necesidades de inversión directa de la Diputación Foral en el mantenimiento de esas vías. Esos fondos se podrán destinar a otras mejoras en la Red Foral.

Por otra parte y como se ha explicado más arriba, uno de los objetivos del anteproyecto es



JM/AIO

Int. 21-GP/2016

errepideek osatzen duten distantzia luzeko korridorearen erabilera hobea sustatzea da, ibilgailu astunek N-I errepidearen erabilera gutxitu dezaten. Horrek bi onura ekarriko ditu: ordaindu beharreko errepideetan diru sarrera handiagoak, Bidegi SA sozietate publikoaren oreka finantzarioa indartuz eta A-15 eta N-I errepideetan kalte txikiagoak izatea eta mantenu gastuak gutxitzea. Zaila da onura hauek zenbatekoak izango diren zehazten baina proposamen ekonomikoaren bideragarritasuna indartuko dute.

Txosten hau egiten da 2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde Antolaketa, Gobernu eta Administrazioari buruzko Foru Arauak 70.1.b. artikuluan agindutakoa betez.

Donostia, 2016ko uztailaren 5a

promover la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1 reduciendo el uso de la N-I por parte de los vehículos pesados. Esto generará dos beneficios: mayores ingresos en las autopistas de pago, lo que fortalecerá el equilibrio financiero de la sociedad pública Bidegi S.A., y menor deterioro de la A-15 y N-I en su conjunto, lo que reducirá las necesidades de gastos de mantenimiento. Son beneficios difícilmente cuantificables pero que en todo caso reforzarán la viabilidad económica de la propuesta.

Este informe se redacta en cumplimiento de lo exigido por el artículo 70.1.b de la NORMA FORAL 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa

San Sebastián, 5 de julio de 2016

PLANGINTZA ETA USTIAPEN UNITATEKO BURUA
EL JEFE DE LA UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Jesús Maguregui Arregui



EMI/AIO

Int. 217-ST/2016

**TXOSTEN JURIDIKOA, GIPUZKOAKO
LURRALDE HISTORIKOKO AHALMEN
HANDIKO A-15 ETA N-1 ERREPIDEETAKO ZATI
BATZUK ERABILTZEAREN KANONA
ARAUTZEN DUEN ARAUAREN
AURREPROIEKTUA DELA ETA.**

1. Helburua.

Txosten honen helburua da Gipuzkoako lurralde historikoaren Erakunde Antolaketa, Gobernu eta Administrazioari buruzko 6/2005 Foru Arauak, uztailaren 12koak, 70.1 artikuluan xedatutako izapidea betetzea, artikulua horrek arautzen baitu foru arauen aurreproiektuak eta izaera orokorreko xedapenen proiektuak egiteko prozedura.

2. Aurrekariak.

Espedienteak honako dokumentuak jasotzen ditu:

- ✓ N-1 errepidean free-flow sistemaren bitartez ibilgailu astunentzako ordainsaria jartzearen bideragarritasun ekonomiko eta finantzarioaren azterketa, 2016ko ekainaren 8koa.
- ✓ Foru arauaren aurreproiektua egiteko prozedura hasteko ekainaren 30eko 75-C/2016 Foru Aginduaren eranskina.
- ✓ Foru arauaren aurreproiektuaren testua.
- ✓ Bide Azpiegituretako Departamentuko Plangintza eta Ustiapen Unitateko buruak egindako txosten ekonomikoa, 6/2005 Foru Arauak, uztailaren 12koak, 61. artikuluan xedatutakoa betetzearren.
- ✓ 2016ko uztailaren 6ko txostena, generoaren

INFORME JURIDICO EN RELACIÓN CON EL ANTEPROYECTO DE NORMA POR LA QUE SE REGULA EL CANON POR UTILIZACIÓN DE DETERMINADOS TRAMOS DE LAS CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD A-15 Y N-1 DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA

1. Objeto.

El presente informe tiene por objeto dar cumplimiento al trámite previsto en el artículo 70.1, c) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa, artículo que regula el procedimiento de elaboración de los anteproyectos de Norma Foral y de los proyectos de disposiciones de carácter general.

2. Antecedentes.

El expediente comprende los siguientes documentos:

- ✓ Análisis de viabilidad económico financiera de la implantación de un peaje en la N-1 mediante el sistema free-flow para vehículos pesados, 8 de junio de 2016.
- ✓ Anexo a la Orden Foral 75-C/2016, de 30 de junio, de inicio del procedimiento de elaboración del anteproyecto de norma foral.
- ✓ Texto del anteproyecto de norma foral.
- ✓ Memoria económica del Jefe de la Unidad de Planificación y Explotación del Departamento de Infraestructuras Viarias, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 61 de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio.
- ✓ Informe, de 6 de julio de 2016, de evaluación

EMI/AIO

Int. 217-ST/2016

eta, hasieratik ohiko errepide gisa egituratu izanaren ondoriozko diseinu baldintzak dituenaz, dauzkan lotuneen egitura ez da hain eraginkorra, auto-ilarak sortzeko arrisku handiagoa du, eta kutsadura nahiz zarata handiagoak eragiten ditu herriguneetan.

Bide horietako bakoitza erabiltzeko aukera, halaber, bataren eta bestearen arteko tarifa-aldearen baldintzapean dago: N-1 doan erabil daitekeen bitartean, AP-8 gehi AP-1 aukerak bidesaria ordaindu beharra dakar.

Ez da ahaztu behar, gorago aipatutako europar zuzentarauetan aitortutakoarekin bat, N-1 eta A-15 errepideak erabiltzearen doakotasun teoriko horrek badituela hainbat kostu, bai sarearen erabiltzaileentzat –auto-ilarak eta istripuak izateko arriskua– eta bai, modu oso nabarmenean gainera, inguruko biztanleentzat; izan ere, ingurumen kutsadura areagotu eta sarea erabiltzeko aukera murriztu egiten baitaie.

Bi aukerak alderatuta ondoriozta daitekeenez, hobe litzateke AP-8 gehi AP-1 aukera batez ere ibilbide luzeko ibilgailuek erabiltzea, eta N-1 errepidearen aukera, ahal dela behintzat, joan-etorriko zirkulaziorako edo abiapuntua eta helmuga inguruan dituzten ibilbideetarako uztea.

Helburu horri begira tarifikazio eredu bat diseinatu da, kostu horiek erabiltzaileak ordain ditzan, AP-8 eta AP-1 autobideek osatutako distantzia luzeko korridorea hobeto erabil dadin, sistema bidezkoagoa izan dadin –lurraldeari dagokionez orekatuagoa–, eta gure lurraldeko errepideen artapen eta kudeaketa kostu handiak berreskura daitezen.

Hori horrela, gorago aipatutako arau esparrua abiapuntutzat harturik eta Europako Zuzentzarauak

proximidad de las poblaciones y los condicionantes de diseño heredados al ser una vía adaptada desde una configuración previa de carretera convencional conforman una estructura de enlaces menos eficiente, con mayores riesgos de congestión y mayor impacto de contaminación y ruido en núcleos urbanos.

La opción del uso de cada una de las rutas viene condicionada también por la diferencia de tarificación en cada una: mientras que la N-1 es de uso gratuito, la opción AP-8 más AP-1 implica el pago de un peaje.

No hay que olvidar que, en línea con lo reconocido en las distintas Directivas europeas arriba citadas, la teórica gratuidad del uso de la N-1 y A-15 implica costos derivados, tanto para los propios usuarios de la red en forma de congestión y accidentalidad, como también y de forma muy significativa, para los habitantes del entorno por contaminación medioambiental y minoración de disponibilidad de la red.

La comparación entre opciones hace deseable que la alternativa AP-8 más AP-1 fuera utilizada preferentemente para tráficos de larga distancia, limitando en lo posible el uso de la N-1 a los tráficos de agitación o recorridos con origen y destino en su entorno.

Con ese objetivo se ha diseñado un modelo de tarificación que traslade dichos costes al usuario, promueva la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1, sea más equitativo, equilibrado territorialmente y permita recuperar los importantes costes de conservación y gestión que nuestras carreteras requieren.

Para tal fin, partiendo del marco normativo arriba citado y siguiendo el principio de «quien utiliza



EMI/AIO

Int. 217-ST/2016

identifikatzeko eta kanona egozteko sistema dinamikoa definitzen da, teleordainketa edo free-flow motakoa, ibilgailuak gelditu gabe; 5. artikuluan ordainpeko zatiak erabiltzen dituztenen betebeharrak definitzen dira; 6. artikuluan kanonaren zenbatekoak aipatzen dira, adieraziz kanonaren zenbatekoak foru arauaren bitartez zehaztuko badira ere, azpiegituraren kostuak berreskuratzeko printzipioari jarraituz, gehieneko muga batzuk izango dituztela (BEZa sartuta); 7. artikuluan ibilgailu astunen sailkapena ageri da, ordaindu beharreko kanonaren ondorioetarako; 8. artikuluan kanonaren ordainarazpena, kudeaketa eta bilketa aipatzen dira; eta azkenik, 9. artikuluan, kanona ez ordaintzearen ondorioak arautzen dira, Gipuzkoako errepideen eta bideen Foru Arauaren testu bateginak 96.3.d) artikuluan xedatutakoaren arabera, hau da, bide azpiegitura erabiltzen den unean kanona ez ordaintzeak izango dituen ondorioak, kanona ordaindu beharrekoa denean.

Xedapen gehigarri bakarrean Diputatuen Kontseiluari baimena ematen zaio Foru Arauaren araututako kanona ordaintzeko betebeharra zein egunetik aurrera izango den eraginkorra zehazteko; eta azken xedapenean, foru arauaren indarraldi hasiera ezartzen da.

4.- Lege eta eskumen esparrua

Euskal Autonomia Erkidegoan –Konstituzioan (1. Xedapen Gehigarria), Autonomia Estatutuan (10.34 artikulua) eta Autonomia Erkidegoko erakunde erkideen eta foru organoen arteko harremanak arautzen dituen azaroaren 25eko 27/1983 Legean ezarritakoaren arabera–, lurralde historikoei dagokie errepideen gaineko eskumena; beraz, horiei dagokie errepideak eta bideak planifikatu, proiektatu, eraiki, artatu, aldatu, finantzatu, erabili eta ustiatzeko ardura.

imputación de canon a los vehículos, consistente en la implantación de un sistema de peaje dinámico, telepeaje o free flow, sin detención de vehículos; el artículo 5 define las obligaciones de los vehículos que circulan por los tramos sujetos al pago; el artículo 6 se refiere a las cuantías del canon, señalando que si bien las cuantías del canon se determinarán por Norma Foral en base al principio de recuperación de los costes de infraestructura, y establece, las cuantías máximas del canon (IVA incluido) serán; el artículo 7 establece la clasificación de vehículos pesados a los efectos del pago del canon; el artículo 8 se refiere a la exacción, gestión y recaudación del canon; y finalmente, el artículo 9 regula la materia relativa al impago del canon, en concordancia con 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.

La disposición adicional única, autoriza al Consejo de Gobierno para determinar la fecha a partir de la cual será efectiva la obligación de abonar el canon regulado en la Norma Foral y la disposición final se refiere a la entrada en vigor.

4.- Marco jurídico y competencial

En la comunidad autónoma del País Vasco de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución (Disposición Adicional 1ª), el Estatuto de Autonomía (art. 10.34) y en la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones comunes de la Comunidad Autónoma y los órganos forales (art. 7 a).8) la competencia en materia de carreteras pertenece a los Territorios Históricos, a quienes corresponde la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y



EMI/AIO

Int. 217-ST/2016

Arauairen testu bategineko VII. tituluan jasota gelditu ziren.

Gerora, gai horren inguruko araudia osatzen duen Europako Parlamentuaren eta Kontseilu Europarraren 2011ko irailaren 27ko 2011/76/EE Zuzentaraua onartu zen.

5. Foru arauaren proiektua onartzeko eskumena.

2005eko uztailaren 12ko 6/2005 Foru Arauairen 31.1 artikuluan ezarritakoaren arabera, Diputatuen Kontseiluari dagokio foru arauen proiektuak onartzea eta Batzar Nagusietara bidaltzea.

Gipuzkoako Batzar Nagusiei dagokie foru arau hau onartzea, izaera publikoko eta zerga izaerako ondare-prestazioa baita, bide azpiegiturak erabiltzearen kanonari dagokion lege erreserbaren printzipioaren eskakizunei lotua.

6. Ondorioak.

Adierazitako guztia ikusita, txosten hau Gipuzkoako lurralde historikoko ahalmen handiko A-15 eta N-1 errepideetako zati batzuk erabiltzearen kanona arautzen duen arauaren aurreproiektuaren aldekoa da.

Foru Arauairen aurreproiektu honek osatu egiten du honako foru arauak egituratzen duten arau esparrua: 7/2002 Foru Araua, urriaren 3koa, bide azpiegiturak erabiltzearen kanona onartzen duena, eta 1/2011 Foru Araua, martxoaren 29koa, Gipuzkoako lurralde historikoan bide azpiegiturak erabiltzeagatik kargak zehazteko irizpideak ezartzen dituen, hain zuzen ere 2006ko ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu

y Caminos de Gipuzkoa, aprobado por Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio.

Con posterioridad a dicha transposición, se ha aprobado la Directiva 2011/76/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de septiembre de 2011 que completa la regulación en dicha materia.

5. Competencia para la aprobación del proyecto de norma foral.

Según lo previsto en el artículo 31.1, a) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, corresponde al Consejo de Gobierno Foral aprobar los proyectos de norma foral para su remisión a las Juntas Generales.

La aprobación de la norma foral corresponderá a las Juntas Generales de Gipuzkoa, dado el carácter de prestación patrimonial de carácter público y naturaleza tributaria sujeta a las exigencias del principio de reserva de ley que ostenta el canon de utilización de infraestructuras viarias.

6. Conclusiones.

Visto cuanto antecede, se informa favorablemente al anteproyecto de norma foral, por el que se regula el canon por utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

El citado anteproyecto de Norma Foral complementa el marco regulatorio compuesto por la Norma Foral 7/2002, de 3 de octubre, que aprueba el canon de utilización de infraestructuras viarias y la Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de dichos gravámenes por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, que quedaron

GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO A-15 ETA N-I GAITASUN HANDIKO ERREPIDEETAN, ZATI JAKIN BATZUK ERABILTZEAGATIK ORDAINDUKO DEN KANONOA ARAUTZEN DUEN FORU ARAUAREN PROIEKTUA.

ZIOEN AZALPENA

2002ko urriaren 3ko 7/2002 Foru Arauaren bidez onartu zen bide azpiegituren erabilera kanona, Gipuzkoako lurralde osoan exijitu 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 Vitoria/Gasteiz-Irun autobidea Eibartik, Gipuzkoako zatian.

Halaber, 2011ko martxoaren 29ko 1/2011 Foru Arauaren bidez, Gipuzkoako Lurralde Historikoko zuzenbidean txertatu zen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006ko maiatzaren 17ko 2006/38/EE Direktiba, aldatu zuena Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1999ko ekainaren 17ko 1999/62/EE Direktiba, ibilgailu astunei zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kargak aplikatzeari buruzkoa.

Aipatu direktibak foru araudian sartuz, Gipuzkoako Lurralde Historikoan bide azpiegiturak erabiltzeagatik aplikatu beharreko kargak zehazteko irizpideak ezarri ziren: 2006ko ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu Arau-emaileak onartu zuen eta indarrean dagoen Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateratuan jasota gelditu zirenak. Gerora,

PROYECTO DE NORMA FORAL POR LA QUE SE REGULA EL CANON DE UTILIZACION DE DETERMINADOS TRAMOS DE LAS CARRTERAS DE ALTA CAPACIDAD A-15 Y N-I DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

gai horren inguruko araudia osatze aldera, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2011ko irailaren 27ko 2011/76/EB Direktiba onartu zen.

Gaur egun, Gipuzkoak badauka Lehenetsuneko Sare bat, honela osatua: ordainpeko autobideak (AP-8 eta AP-1) eta bidesaririk gabeko gaitasun handiko errepideak (A-15, N-I eta GI-632). Sare horrek zerbitzua eman behar die bai lurraldeko bertako mugikortasun beharrei bai bere kokapen geografikoak eskatutakoei, puntu estrategiko bat baita Iberiar penintsula Europaren gainerakoarekin lotzeko. Horren eraginez, ibilgailu astunen mugimenduen ehuneko handi bat eta ibilgailu arinen mugimenduen ehuneko esanguratsu bat ibilbide luzeei dagozkie.

Zirkulazio bolumen horrekin batera aukerako errepideen arteko banaketa ez-eraginkor bat gertatzen da. Gipuzkoan iparraldetik hegoaldera doan korridoreak aukerako bi ibilbide ditu: alde batetik, AP-8 gehi AP-1 (ordainpeko erabilera); eta, bestetik, N-I gehi A-15 (ordainketarik gabeko erabilera).

AP-8 gehi AP-1 autobideen aukera hobeto egokitzen zaio distantzia luzeko ibilbidea egiten duten ibilgailu astunen garraio erabilerari. Izan ere, abiadura eta prestazio handiko ibilbide gisa diseinatu zen hasiera-hasieratik; eta, sartzeko lotune egitura hobea izateaz gain, ingurumenari lotutako interferentzia txikiagoak sortzen ditu hurbileko herriguneetan.

N-I errepideak, berriz, bi erabilera ditu, nahitaez: distantzia luzeko erabilera, batetik; eta zeharkatzen dituen udalerriei zuzendutako erabilera, bestetik. Herriak gertuago daude eta errepide egokituak izateak -hasieran bide arruntaren konfigurazioa baitzuen- diseinua

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.

Actualmente Gipuzkoa dispone de una Red de Interés Preferente de carreteras compuesta por autopistas de peaje (AP-8 y AP-1) y vías de alta capacidad libres de peaje (A-15, N-I, GI-632). Dicha red debe dar servicio a las necesidades de movilidad del propio territorio al tiempo que a las exigidas por su ubicación geográfica, al ser un punto estratégico de conexión de la península ibérica con el resto de Europa. Esto hace que un alto porcentaje de los tránsitos de vehículos pesados y uno significativo de los de ligeros correspondan a trayectos de largo recorrido.

Ese volumen se combina con una ineficiente distribución entre las posibles rutas opcionales. El corredor Norte a Sur en Gipuzkoa está formado por dos rutas alternativas: de una parte, la AP-8 más la AP-1 (de pago por uso); y, de otro lado, la N-I más la A-15 (libre de pago por uso).

La opción AP-8 más AP-1 es una ruta mejor adaptada al uso del transporte de vehículos pesados con recorridos de larga distancia. Diseñada desde su inicio como una ruta de alta velocidad y altas prestaciones de servicio, dispone además de una mejor estructura de enlaces de acceso y genera menores interferencias medioambientales con los núcleos urbanos próximos.

La alternativa N-I está obligada a compartir el uso de larga distancia con un ineludible uso al servicio de los municipios que atraviesa. La mayor proximidad de las poblaciones y los condicionantes de diseño heredados al ser una vía adaptada desde una configuración previa de

baldintzatzen du; ondorioz, lotuneen egituraren eraginkortasuna txikiagoa da, eta auto-ilara handiak sortzeko arrisku handiagoa dago, baita kutsadura nahiz zarata eragin handiagoa ere herriguneetan.

Halaber, ibilbide horiek erabiltzeko aukerak baldintzatuta daude tarifen artean dauden aldeengatik: N-I errepidearen erabilera doakoa baita; eta AP-8 gehi AP-1 autobideena, aldiz, ordainpekoa.

Kontuan hartu behar da ezen, jada aipatutako Europako direktibek aitoritutakoaren ildotik, N-I eta A-15 errepideen erabilaren doakotasun teorikoak badituela hainbat kostu, bai sarearen erabiltzaileentzat beraientzat (auto-ilarak eta istripuak), bai, eta modu nabarmenean, inguruko biztanleentzat, ingurumenaren kutsadura handitu egiten delako eta gure lurraldeko Lehenetsuneko Sarea erabiltzeko aukera murriztu egiten delako.

Aukeren arteko konparazioa ikusita, komenigarria litzateke AP-8 gehi AP-1 autobideen aukera erabiltzea nagusiki distantzia luzeko zirkulaziorako; eta N-I errepidearen erabilera, ahal den neurrian, joan-etorriko zirkulaziora mugatzea edo abiapuntua eta helmuga beren ingurunean dituzten ibilbideetara.

Helburu hori betetzeko, tarifakazio eredu bat diseinatu da: kostu horiek erabiltzaileak ordain ditzan, AP-8 eta AP-1 autobideek osatutako distantzia luzeko korridorea hobeto erabil dadin, sistema bidezkoagoa izan dadin –lurraldeari dagokionez orekatuagoa–, eta gure lurraldeko errepideen artapen eta kudeaketa kostu handiak berreskura daitezten.

carretera convencional conforman una estructura de enlaces menos eficiente, con mayores riesgos de congestión y mayor impacto de contaminación y ruido en núcleos urbanos.

La opción del uso de cada una de las rutas viene condicionada también por la diferencia de tarificación en cada una: mientras que la N-I es de uso gratuito, la opción AP-8 más AP-1 implica el pago de un peaje.

No hay que olvidar que, en línea con lo reconocido en las distintas directivas europeas ya citadas, la teórica gratuidad del uso de la N-I y A-15 implica costos derivados, tanto para las propias personas usuarias de la red en forma de congestión y accidentalidad, como también y de forma muy significativa, para las personas que habitan en el entorno por contaminación medioambiental y minoración de disponibilidad de la Red de Interés Preferente de nuestro territorio.

La comparación entre opciones hace deseable que la alternativa AP-8 más AP-1 fuera utilizada preferentemente para tráficos de larga distancia, limitando en lo posible el uso de la N-I a los tráficos de agitación o recorridos con origen y destino en su entorno.

Con ese objetivo se ha diseñado un modelo de tarificación que traslade dichos costes a las personas usuarias, promueva la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1, sea más equitativo, equilibrado territorialmente y permita recuperar los importantes costes de conservación y gestión que nuestras carreteras requieren.

Horretarako, abiapuntutzat hartuta aipatutako lege esparrua, eta Europako direktibak sustatutako «erabiltzen duenak ordaintzen du» printzipioari jarraituz, aukeratu da ordainpeko erabilera-sistema bat ezartzea N-I eta A-15 errepideen zati batzuetan: 3,5 tona baino gehiagoko ibilgailu astunei bakarrik eragingo diena.

Kanona ezartzerakoan, sistema ireki bat erabiltzen da, *free flow* teknologiarekin. Ordainpeko zatietatik zirkulatzen duten ibilgailuak, ibilbidearen puntu nagusienetan, bideko arkupe batean kokatutako kobrantza-gune batetik pasatuko dira. Puntu nagusi horietako bakoitzetik pasatzerakoan, dagokien zenbatekoa egotziko zaie.

Horri dagokionez, esan behar da ezen, kanonaren zenbatekoak ezartzerakoan, azpiegitura kostuak berreskuratzeko printzipioa hartuko dela oinarri gisa. Zehazki, kanonak zerikusia izango du 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. Nolanahi ere, ezartzeko orduan aplikagarri den Europako araudira egokituko dira zenbatekoak, egoera ekonomiko orokorrari erreparatuta eta eragiketaren benetako kostuak kontuan hartuta.

Azkenik, kontuan hartuta kobrantza-sistemak garapen konplexu bat eskatzen duela hura balidatu arte, foru arau honek baimena ematen dio Diputatuen Kontseiluari: berak erabaki dezan zein egunetatik aurrera izango duten erabiltzaileek kanona ordaintzeko betebeharra.

Para tal fin, partiendo del marco normativo citado y siguiendo el principio de «quien utiliza paga» promovido por la directiva europea, se ha optado por implantar en diversos tramos de la N-I y A-15 un sistema de pago por uso, que afectará exclusivamente a los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas.

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

A este respecto, debe señalarse que las cuantías del canon se determinarán en base al principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, el canon estará en relación 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. En todo caso, las cuantías se adecuarán a la normativa europea de aplicación en el momento de su determinación, al marco económico global y a los costes reales de operación.

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



1. artikulua. Xedea.

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

2. artikulua. Kanonaren ordainpeko zatiak.

Kanonaren ordainpeko errepide zatiak hauek izango dira:

- A-15 Nafarroa-Gipuzkoa autobidea: hasi Andoaingo Bazkardoko lotunean (158,930 KP), eta AP-8ko eta GI-41eko lotunean dagoen amaieraraino, Astigarragan (169,320 KP).
- N-I Madril-Irun errepidea: hasi Andoaingo hegoaldeko lotunean (445,500 KP), eta Andoaingo iparraldeko lotuneraino (447,700 KP).
- N-I Madril-Irun errepidea: hasi Nafarroako mugan, Etzegaraten (405,450 KP), eta Idiazabalgo hegoaldeko lotuneraino (412,900 KP).

3. artikulua. Ordainpeko ibilgailuak.

Gipuzkoako Errepide eta Bideei buruzko Foru Arauaren testu bateratuan ibilgailu astun gisa definitutakoei aplikatuko zaie kanona, hau da: ibilgailu motordunei edo ibilgailu talde artikulatuei, salgaiak errepidez garraiatzeko soilik erabiltzen direnei eta 3,5 tona baino gehiagoko gehieneko pisu baimendua dutenei.

4. artikulua. Sistemaren definizioa.

Ibilgailuak detektatzeko, identifikatzeko eta haiei kanona egozteko ezarriko den nahitaezko

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. Tramos sujetos al pago del canon.

Estarán sujetos al pago del canon los siguientes tramos de carretera:

- “Autopista A-15 Navarra-Gipuzkoa”, entre el enlace de Bazkardo en Andoain (p.k.158,930) y su final en el enlace con la AP-8 y GI-41 en Astigarraga (p.k. 169,320).
- “Carretera N-I de Madrid a Irun”, entre el enlace sur de Andoain (p.k. 445,500) y el enlace norte de Andoain (p.k. 447,700).
- “Carretera N-I de Madrid a Irun”, entre el límite con Navarra en 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

bidesari sistema dinamikoa izango da, *free flow* motakoa, ibilgailuak gelditu gabe.

5. artikulua. Erabiltzaileen betebeharrak.

3. artikuluan aipatutako ibilgailuekin kanonaren ordainpeko zatietatik zirkulatzen duten erabiltzaileek dagokien zenbatekoa ordaintzeko betebeharra dute.

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 zenbatekoak.

1. Kanonaren zenbatekoak foru arau maila duen xedapen bidez ezarriko dira, azpiegitura kostuak berreskuratzeko printzipioa oinarri hartuta ezarri ere, kanona zehazteko unean indarrean dagoen Europako araudira egokituta, egoera ekonomiko orokorrari erreparatuta eta eragiketaren benetako kostuak kontuan hartuta.

2. Nolanahi ere, kanonaren gehieneko zenbatekoak (BEZa barne) hauek izango dira:

sistema obligatorio de canon dinámico *free flow*, sin detención de vehículos.

Artículo 5. Obligaciones de las personas usuarias.

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.

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. Cuantías del canon.

1. Las cuantías del canon se determinarán por disposición con rango de norma foral en base al principio de recuperación de los costes de infraestructura, de acuerdo con la normativa europea de aplicación en el momento de su determinación, el marco económico global y los costes reales de operación.

2. En todo caso, las cuantías máximas del canon (IVA incluido) serán:

Zatiak / Ibilbidea Tramos / Recorrido	Ibilgailu astunak 1 Vehículos pesados 1	Ibilgailu astunak 2 Vehículos pesados 2
N-I Etzegarate	4,00	4,95
N-I Andoain	0,70	0,85
N-I / A-15 Andoain-Irun	3,40	4,15

7. artikulua. Ibilgailuen sailkapena.

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

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

Sistemak korrelazio bat ezarriko du sailkapen efektiborako, kontrol bolumetrikorearen bitartez (luzera, zabalera eta formak), hau da, ibilgailu mota bakoitza bi kategoria horietako batean sailkatzeko.

8. 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.

9. artikulua. Kanona ez ordaintzea.

1. Gipuzkoako Errepide eta Bideei buruzko Foru Arauaren testu bateratuak 96.3 d) artikuluan xedatutakoaren arabera, arau-hauste arina izango da kanona ez ordaintzea bide azpiegitura erabiltzerakoan, kanona ordaindu beharra dagoen kasuetan.

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

Artículo 7. Clasificación de vehículos.

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

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

El sistema establecerá mediante control volumétrico (longitud, anchura y formas) una correlación para la clasificación efectiva de cada tipo de vehículo en una de las dos categorías.

Artículo 8. 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 9. 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 errekararekin kobra dadin. Errekargu hori ezingo da izan zor den kanonaren % 20 baino handiagoa.

Zirkulazio datatik bi hilabete igaro badira zorra ordaindu gabe, kanona ordainarazteko ardura duen erakunde kudeatzaileak salaketa bidaliko dio Gipuzkoako Foru Aldundiari, horrek zigor espediente ireki dezan, eta, premiamenduko prozeduraz, ordaintzeke dagoen zorra eska dezan; zenbateko horretan sartuta egongo da ordaindu gabeko kudeaketa errekarua.

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

Xedapen gehigarria. Diputatuen Kontseiluari baimena ematea.

Diputatuen Kontseiluari baimena ematen zaio berak erabaki dezan zein egunetatik aurrera izango duten foru arau honetan arautzen den kanona ordaintzeko betebeharra 3. artikuluan aipatutako ibilgailuekin 2. artikuluan adierazitako errepide zatietatik zirkulatzen duten erabiltzaileek.

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 no podrá ser superior al 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.

Disposición adicional. Autorización al Consejo de Gobierno Foral.

Se autoriza al Consejo de Gobierno Foral para que determine la fecha a partir de la cual las personas usuarias que circulen por los tramos que señala el artículo 2 con los vehículos mencionados en el artículo 3 tendrán la obligación de abonar el canon que regula la presente norma foral.



Egun hori ezingo da 2017ko azaroaren 30a baino lehen izan.

**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.

Foru arau hau Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean argitaratu eta hurrengo egunean jarriko da indarrean.

Dicha fecha no podrá ser anterior al 30 de noviembre de 2017.

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.

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