

Anteproyecto de Norma Foral XX/2021, de XX de 2021, sobre implantación de un canon a vehículos pesados de transporte de mercancías por uso de determinadas carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

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

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

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

Mediante la Norma Foral 3/2010, de 26 de octubre, de régimen jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del Plan Territorial Sectorial

de Carreteras, se incorporó definitivamente y de manera íntegra a la normativa del Territorio Histórico de Bizkaia la Directiva 2006/38/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

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

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

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

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

objetivo un beneficio y se respeten los principios de proporcionalidad, transparencia y no discriminación.

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

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

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

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

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

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

manera, se 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.

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

Artículo 1. Objeto.

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

- a) A-8 Autopista del Cantábrico, desde Sanfuentes (p.k. 132.58) hasta El Haya (p.k. 139.219).
- b) N-240 Tarragona - Bilbao (Barazar), desde la unión de El Gallo (p.k. 55.36) y la variante Ubidea (p.k. 23.05).
- c) N-636 Beasain - Durango (Kanpazar) desde el punto limítrofe con Gipuzkoa (p.k. 34.98) hasta Durango (p.k. 49.35).
- d) BI-30 (antigua N-637) Cruces- Erletxes (Rontegi), entre la unión de Cruces (p.k. 8.0) y la unión de Erletxes (p.k. 28.18).
- e) BI-625 desde Laudio (p.k. 372.56) a Basauri (p.k. 387.310).

Artículo 2. Vehículos sujetos al pago.

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

Artículo 3. Definición del sistema.

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

Artículo 4. Obligaciones de las personas usuarias.

1. Las personas usuarias que circulen con los vehículos mencionados en el artículo 2 por los tramos sujetos al pago del canon tienen la obligación de abonar el importe que les corresponda.
2. Al tratarse de un sistema de peaje Free Flow obligatorio, las personas usuarias deberán disponer, además, de los medios técnicos que posibiliten su uso en condiciones operativas, o deberán facilitar la información que permita asociar la matrícula con un medio de pago.

Artículo 5. Asignación de tránsitos sujetos a canon.

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

- a) A-8 Autopista del Cantábrico, 6,639 kilómetros.
- b) N-240 Tarragona - Bilbao (Barazar), 32,310 kilómetros.
- c) N-636 Beasain - Durango (Kanpazar), 14,37 kilómetros.
- d) BI-30 (antigua N-637) Cruces- Erletxes (Rontegi), 20,18 kilómetros.
- e) BI-625 Laudio-Basauri, 14,75 kilómetros.

Artículo 6. Clasificación de vehículos.

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

a) Categoría 1: peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas y menor de 12 toneladas.

b) Categoría 2: peso máximo autorizado igual o superior a 12 toneladas.

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

Artículo 7. Cuantías máximas del canon.

1. Las cuantías máximas del canon (IVA excluido) a aplicar serán las siguientes:

Tramo	Subtramo	Distancia (km)	Categoría 1	Categoría 2
A-8 Autopista del Cantábrico		6,639		
N-240 Tarragona - Bilbao (Barazar)	El Gallo-Arantzazu	12,13		
	Arantzazu-variante Ubidea	19,23		
	Variante Ubidea	0,95		
N-636 Beasain - Durango (Kanpazar)	Límite T.H. Gipuzkoa	5,66		
	Elorrio – Durango	8,709		
BI-30 (antigua N-637) Cruces- Erletxes (Rontegi)	Cruces- BI-604	4,034		
	BI-604 - Erletxes	16,146		
BI-625 Laudio- Basauri	Laudio– Zaratamo	11,94		
	Zaratamo - Basauri	2,81		

2. En todo caso, el importe concreto del canon, que se calculará de acuerdo con lo dispuesto en este artículo y en la Norma Foral 3/2010, su modificación y actualización, así como el ajuste de las concretas secciones sujetas atendiendo a los puntos de cobro y control, serán objeto de aprobación formal mediante Decreto de la Diputación Foral, la cual dará cumplida cuenta a las Juntas Generales de los costes imputados y las distancias tenidas en cuenta para dicho cálculo.

Artículo 8. Medios de pago.

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

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

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

Artículo 9. Exacción, gestión y recaudación del canon.

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

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

Artículo 10. Impago del canon.

1. Constituye infracción leve, según lo establecido su artículo 55.2.e) de la Norma Foral xx/2021, de xx de xxxxx, de Carreteras de Bizkaia no abonar el peaje correspondiente a la utilización de la infraestructura. Tal infracción será sancionada conforme a lo dispuesto en dicha Norma Foral.
2. Será responsable del impago del canon la persona titular del vehículo, o la persona conductora habitual, en el supuesto de que el arrendamiento a largo plazo constase en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
3. Si no se abonase el canon en el momento en que se utilice la infraestructura viaria, se realizarán los trámites pertinentes por parte de la entidad gestora del canon para su cobro, incrementado con un recargo de gestión. Este recargo será del 20 % del canon adeudado.
4. Transcurridos dos meses desde la fecha del tránsito sin que haya sido abonada la deuda, la entidad gestora encargada de la exacción del canon remitirá la preceptiva denuncia a la Diputación Foral de Bizkaia para que proceda a la incoación del expediente sancionador y a la exigencia, por el procedimiento de apremio, de la deuda pendiente de pago, que incluirá el recargo de gestión no abonado.
5. Para acreditar tales hechos podrá utilizarse cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen instalado en la infraestructura que identifique claramente a los vehículos. Dicha imagen constituirá medio de prueba en la denuncia.

Artículo 11. Uso de los fondos recaudados.

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

Artículo 12. Tratamiento de datos personales.

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

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

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

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

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

Artículo 13. Datos personales recabados.

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

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

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

Artículo 14. Períodos de conservación de los datos personales.

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

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

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

Artículo 15. Título de licitud.

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

Disposición adicional única. Autorización al Consejo de Gobierno.

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

Disposición final primera. Desarrollo reglamentario.

Se faculta a la Diputación 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 Bizkaia.

BORRADOR