

GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO  
XEDAPEN OROKORRAK

1

DISPOSICIONES GENERALES DEL  
TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA

**GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA**

*2016ko abenduaren 15eko 7/2016 FORU ARAUA, Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan, zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko den kanona arautzen duena.*

**GIPUZKOAKO DIPUTATU NAGUSIAK**

Jakin arazten dut Gipuzkoako Batzar Nagusiek onartu dutela «2016ko abenduaren 15eko 7/2016 Foru Araua, Gipuzkoako Lurralde Historikoko A-15 eta N-I gaitasun handiko errepideetan, zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko den kanona arautzen duena»; eta nik aldarrikatu eta argitara dadin agintzen dut, aplikagarria zaien herritar guztiek, partikularrek nahiz agintariek, bete eta betearazi dezaten.

Donostia, 2016ko abenduaren 15a.—Markel Olano Arrese, diputatu nagusia. (8782)

**HITZAURREA**

2002ko urriaren 3ko 7/2002 Foru Arauaren bidez onartu zen bide azpiegituren erabilera kanona, Gipuzkoako lurralde osoan existitu daitekeena, Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia SA foru sozietate publikoak (aurrerantzean Bidegi SA) kudeatu eta administratu beharreko errepideen eraikuntza, ustiapen, mantentze eta artapen gastuak ordaintzeko. Gaur egun, hauek dira bide azpiegitura horiek: AP-8 Bizkaiko Golkoko autobidea eta AP-1 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 Historikokoan 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, gai horren inguruko araudia osatze aldera, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2011ko irailaren 27ko 2011/76/EB Direktiba onartu zen.

Gaur egun, Gipuzkoak badauka Lehenetsunezko Sare bat, honela osatua: ordainpeko autobideak (AP-8 eta AP-1) eta bidesaririk gabeko gaitasun handiko errepideak (A-15, N-I eta GI-632). Azken honen bukaera tramuari agintaldi honetan ekingo diogu, honela, Gipuzkoako biribilgunea amaitutzat emanaz. Sare horrek zerbitzua eman behar die bai lurraldeko bertako mugikortasun beharrei bai bere kokapen geografikoak eskatutakoei, puntu estrategiko bat baita Iberiar penintsula Europaren

**DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA**

*NORMA FORAL 7/2016, de 15 de diciembre, por la que se regula el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa.*

**EL DIPUTADO GENERAL DE GIPUZKOA**

Hago saber que las Juntas Generales de Gipuzkoa han aprobado y yo promulgo y ordeno la publicación de la siguiente «Norma Foral 7/2016, de 15 de diciembre, por la que se regula el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del Territorio Histórico de Gipuzkoa», a los efectos de que todos los ciudadanos y ciudadanas, particulares y autoridades a quienes sea de aplicación, la guarden y hagan guardarla.

San Sebastián, a 15 de diciembre de 2016.—El diputado general, Markel Olano Arrese. (8782)

**PREÁMBULO**

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

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

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

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). Iniciaremos el tramo final de este último a lo largo de la legislatura, y así daremos por concluida la rotonda de Gipuzkoa. 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 ibé-

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 erabilerrari. 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 udalerriei zuzendutako erabilera, bestetik. Herriak gertuago daude eta errepide egokituaz izateak -hasieran bide arruntaren konfigurazioa baitzuen- diseinua 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, aldez, ordainpekoa.

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

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, hobeto 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 eragiketa benetako kostuak kontuan hartuta.

rica 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 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 tráfico de larga distancia, limitando en lo posible el uso de la N-I a los tránsitos 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.

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.

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.

**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 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:

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.

**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 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<br>Tramos / Recorrido | Ibilgailu astunak 1<br>Vehículos pesados 1 | Ibilgailu astunak 2<br>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 bolumetrikoaren 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.

2. Kanona ez ordaintzearen erantzulea izango da ibilgailuen 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 ardua 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-erreproduzitzaile 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 honek arautzen den kanona ordaintzeko betebeharra 3. artikuluan aipatutako ibilgailuekin 2. artikuluan adierazitako errepide zatietatik zirkulatzen duten erabiltzaileek.

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.

### 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. 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.

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.