

TÍTULO: Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible

REGISTRO NORM@DOC:	93921
BOMEH:	49/2025
PUBLICADO EN:	BOE n.º 291, de 4 de diciembre de 2025
Disponible en:	LEGISLACIÓN PRESUPUESTARIA Y CONTABILIDAD PÚBLICA (disp. adicional decimocuarta)
VIGENCIA:	En vigor desde 5 de diciembre de 2025
DEPARTAMENTO EMISOR:	Jefatura del Estado
ANÁLISIS JURÍDICO:	<p>Referencias anteriores</p> <p>DEROGA:</p> <p>la disposición adicional 6, MODIFICA el art. 15 y AÑADE el art. 15 bis a la Ley 7/2021, de 20 de mayo</p> <p>los arts. 97 al 104 y las disposiciones adicionales 4 y 19 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo</p> <p>la disposición adicional 7 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre</p> <p>MODIFICA:</p> <p>el art. 59 del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero</p> <p>el art. 31 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre</p> <p>el art. 8 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre</p> <p>el art. 11 del Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo</p> <p>el art. 23 bis del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre</p> <p>el art. 4 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril</p> <p>el capítulo II y III del título I, el capítulo I del título II, el art. 12, el anexo VI.1 y la disposición final 2.2 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; y la disposición adicional 1 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre</p> <p>el art. 85 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre</p> <p>los arts. 5, 6, 7, 59 y AÑADE las disposiciones adicional 29 y transitoria 11 bis a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre</p> <p>el art. 15 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre</p> <p>los arts. 3, 53, 54, disposición adicional 21 y AÑADE el art. 4 bis a la Ley 24/2013, de 26 de diciembre</p> <p>los arts. 20, 24 y la disposición adicional 5 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo</p> <p>los arts. 68 y 80 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre</p> <p>determinados preceptos de la Ley 16/1987, de 30 de julio</p> <p>AÑADE:</p> <p>la disposición adicional 57 a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre</p>

el art. 3 ter al Decreto 137/1960, de 4 de febrero

AMPLÍA la aplicación de lo indicado de la disposición adicional 108 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre

MATERIAS: Administración Pública
Ayudas
Carreteras
Contratos del Sector Público
Derechos de las personas
Energía eléctrica
Estatuto de los Trabajadores
Ferrocarriles
Formación de personal
Haciendas Locales
Información
Investigación, Desarrollo e Innovación
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Política medioambiental
Puertos del Estado
Registros telemáticos
Tasas
Telecomunicaciones
Transportes
Vehículos

FELIPE VI, REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley:

PREÁMBULO

I

La movilidad desempeña un papel fundamental en la vida de las personas. La facilidad de los desplazamientos no solo favorece la libertad de elección del lugar de residencia y el ejercicio efectivo del derecho al trabajo, sino que es indispensable para acceder a otros servicios públicos esenciales como son la educación y formación, la sanidad, así como al ocio y disfrute del tiempo libre. Resulta, en definitiva, un elemento determinante del bienestar de las personas y su calidad de vida.

El Informe del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible del año 2014 (2014/2242) ya entiende la movilidad como un derecho del ciudadano, estableciendo que «la movilidad no es un fin en sí, sino que debería ser un derecho para todos (...) La misión de la movilidad es facilitar a todos, incluidas las personas de movilidad reducida, el acceso a los centros de enseñanza, al trabajo, a la cultura, a las actividades de ocio y a los servicios de salud (...)».

En consecuencia, propone reorientar la movilidad hacia modos de transporte más sostenibles, que permitan a su vez proteger la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía.

Si atendemos a las distintas manifestaciones internacionales de la movilidad, puede observarse una indudable evolución de este concepto, antaño identificado con el transporte y el tráfico, en tanto que en la actualidad adquiere un carácter transversal y ya se extiende a todos los ámbitos y circunstancias de la vida de las personas y del funcionamiento de la sociedad en general.

En efecto, la movilidad aparece también esencialmente vinculada a las políticas de protección del medio ambiente y el clima, así como, en general, al desarrollo económico y social de los territorios, resultando fundamental para el logro de los objetivos de cohesión de los diferentes estados y regiones.

De acuerdo con estas ideas preliminares, la movilidad se debe entender como un nuevo derecho de los ciudadanos y las ciudadanas, que los poderes públicos están obligados a regular y a salvaguardar, si bien, no como un fin en sí misma, sino como un medio para el ejercicio de otros derechos.

Por otro lado, las necesidades de movilidad de las personas son cada vez más diversas y complejas, y pueden y deben articularse mediante nuevos instrumentos o soluciones creativas, como reflejo de una sociedad crecientemente interrelacionada e innovadora. Por ello, la Administración está llamada a jugar un papel especialmente activo para llevar a cabo una adecuada planificación, gestión y control de la movilidad.

No existe actualmente una definición única de la movilidad, ni está taxativamente establecida su diferencia con el concepto de transporte, pero sí que existe un cierto grado de consenso a nivel internacional en considerar que la movilidad se centra en las personas y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento, mientras que el transporte, en el que se incluyen los vehículos, los servicios y las infraestructuras, es el instrumento necesario para permitir los desplazamientos necesarios para el desarrollo de la movilidad y el abastecimiento de la población.

En consecuencia, la movilidad aparece como una necesidad vinculada al conjunto de actividades sociales como trabajar, estudiar, producir, interrelacionarse, acceder al ocio, garantizar la salud y la calidad de vida o consumir bienes o servicios. La separación espacial de estas actividades demanda un sistema de movilidad que permita su adecuada realización, situando a la persona en el centro de todo este sistema.

Cabe asimismo resaltar la importancia de garantizar que el acceso a este derecho a la movilidad debe satisfacerse en todo el territorio, siendo para ello imprescindible atender las necesidades de las zonas afectadas por procesos de despoblación.

De manera adicional, en un sistema descarbonizado y eficiente, con unos objetivos climáticos y ambientales cada vez más ambiciosos, resulta imprescindible abordar los impactos negativos tan significativos que se derivan del sector del transporte tal y como se ha venido desarrollando en décadas anteriores. Por ello, el transporte público, la intermodalidad y las formas de movilidad activas como andar o ir en bicicleta o ciclo, deben tener un papel esencial en un nuevo modelo de movilidad sostenible.

Surge así la necesidad de que los sistemas de transportes se relacionen entre sí y se vinculen con la evolución de la sociedad, el progreso económico y social, el medio ambiente y el clima, la generación y el consumo de energía, el desarrollo urbano y territorial, y la calidad de vida de las personas.

En definitiva, se trata de evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías que ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales y ambientales.

A pesar de la progresiva incorporación de las mujeres en el sector, tanto en puestos productivos como de dirección, su presencia sigue siendo menor, lo que requiere una mayor implicación por parte de las instituciones en la identificación de los factores que inciden en la mayor masculinización de la profesión y la creación de recursos y análisis que corrijan la situación y generen un aumento del interés y la participación de las mujeres.

El Estado debe asegurar que este novedoso derecho se ejerce en condiciones de igualdad en todo el territorio nacional, y que a su vez constituye una herramienta indispensable para el ejercicio de otros derechos constitucionales como son, entre otros, el derecho a la libre circulación por el territorio nacional (artículo 19 de la Constitución Española), el derecho a la educación (artículo 27 de la Constitución Española), el derecho al trabajo (artículo 35 de la Constitución Española), el derecho a la protección de la salud (artículo 43 de la Constitución Española), o el derecho a disfrutar de un medioambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo (artículo 45 de la Constitución Española).

Por ello, sin perjuicio de la utilización de los otros títulos competenciales estatales más específicos que hasta ahora han permitido al Estado regular el tráfico y las infraestructuras, y el resto de competencias transversales y en especial la que le asiste en materia de medio ambiente y procedimiento administrativo, muchos de los preceptos de esta ley se dictan al amparo de la competencia exclusiva del Estado para la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos constitucionales del artículo 149.1.1 de la Constitución Española, respetando las competencias asumidas por las comunidades autónomas en los estatutos.

En este sentido, debe repararse en que buena parte del contenido de esta ley tiene carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las Administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible. De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible, transporte e infraestructuras y que se resumen en la concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger; como elemento de cohesión social y territorial que ha de servir para estimular la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural; basado en la digitalización y el avance tecnológico como gran oportunidad para la

transformación y la mejor conexión entre infraestructura, servicio y ciudadanos; en la sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la «equidad económico-social», la «eficiencia energética» y el «respeto al entorno natural y urbano»; y, finalmente, en la lucha contra el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire, en el punto de mira para el cumplimiento de los compromisos adoptados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes.

También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y, además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Por último, cabe mencionar que la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI (AIREF), en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), establece, como primera propuesta, el desarrollar una ley transversal de movilidad. Concretamente, señala lo siguiente: «España carece de una legislación actualizada que regule con normas homogéneas la inversión en infraestructuras de los diferentes modos de transporte, así como de los servicios que prestan. Se propone aprobar una nueva legislación integral de movilidad e infraestructuras de transporte, que defina criterios y objetivos comunes para todos los modos de transporte, y alinee su planificación y gestión con los compromisos internacionales suscritos en materia de movilidad sostenible. La norma debe regular el proceso de elaboración y actualización del Plan Nacional de Movilidad e Infraestructuras de Transporte y ha de definir la gobernanza de los proyectos y su evaluación. La regulación debe incluir reglas comunes para los procesos de participación pública, evaluación *ex ante* y *ex post* del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos».

II

En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, ofreciendo una oportunidad para que los países y sus sociedades pudieran emprender un nuevo camino dirigido a mejorar la vida de todos, con un futuro sostenible, y socialmente justo. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible para transformar el mundo. Estos objetivos no incluyen el derecho a la movilidad, pero la movilidad sostenible resulta imprescindible para poder avanzar en la consecución de la mayoría de ellos; concretamente, es básica para el «ODS-7 Energía asequible y no contaminante», ya que el transporte es responsable del 29 % de los gases de efecto invernadero, para el «ODS-9 Industria, innovación e infraestructura», ya que el derecho a la movilidad sostenible requiere la disposición de infraestructuras resilientes, y el «ODS-11 Ciudades y comunidades sostenibles», que engloba, entre otras cuestiones, la necesidad de mejorar la seguridad vial y disponer de un sistema de transporte público. Pero además, esta ley se alinea con el ODS-3 «Salud y bienestar», el ODS-10 «Reducción de las desigualdades» o el ODS-13 «Acción por el clima», al buscar una movilidad de calidad, sostenible, responsable con el medioambiente que redunde en la calidad de vida, bienestar y ofrecer oportunidades a los ciudadanos y las ciudadanas al asegurar su derecho a la movilidad y tangencialmente con los ODS 12, 14 y 15, referidos a «Producción y Consumos Sostenibles» (por el uso racional de materiales), «Vida Submarina» (por el impacto de la actividad de transporte marítimo y las infraestructuras asociada) y «Vida de los Ecosistema Terrestres» (por la ocupación del territorio, la fragmentación de hábitats, el efecto barrera y colisiones aéreas y atropellos de fauna) y el ODS n.º 17 «Alianzas para lograr los objetivos» ya que la ley va a favorecer la coordinación entre Administraciones y permitirá mejorar la coherencia de las políticas para el desarrollo sostenible.

El transporte representa una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea y los avances en la descarbonización del transporte han sido más lentos que en otros sectores económicos.

El Pacto Verde Europeo («European Green Deal») presentado por la Comisión Europea en diciembre de 2019 (COM/2019/640 final) como respuesta a los desafíos climáticos y medioambientales, establece la necesidad de acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente. Concretamente, indica que «lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias».

La Comisión Europea señala, además de otros elementos directamente relacionados con el cambio climático y transición energética abordados en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuatro aspectos fundamentales que esta ley tiene en cuenta: *a)* el impulso del transporte multimodal; *b)* el papel creciente de la movilidad multimodal automatizada y conectada y de los sistemas de gestión inteligente del tráfico; *c)* la relación entre el precio del transporte y sus repercusiones sobre el medio ambiente y la salud, y *d)* la necesidad de un transporte, y en

especial de un transporte urbano, menos contaminante, así como de un tratamiento combinado de las emisiones, congestión urbana y mejora del transporte público.

La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, presentada en diciembre de 2020, sienta las bases de cómo el sistema de transporte de la Unión Europea puede lograr su transformación verde y digital y ser más resistente a las crisis futuras, con una reducción del 90 % en las emisiones para 2050 gracias a un sistema de transportes inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible.

En este sentido, el cumplimiento del objetivo de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050 mediante un proceso continuado, progresivo e irreversible de descarbonización del sistema económico, recogido tanto en el Reglamento (UE) 2021/1119, que establece el marco para lograr la neutralidad climática, como en la Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, requiere que en todos los sectores económicos se realice un importante esfuerzo para acelerar el desacoplamiento de la actividad y el crecimiento económico, así como para disminuir sus emisiones específicas –por unidad de energía consumida– de gases de efecto invernadero.

Para ello, en julio de 2021 la Comisión Europea presentó el paquete «Fit for 55» para alinear el marco regulatorio en materia de energía y clima con unos objetivos más ambiciosos en materia de reducción de emisiones netas de gases de efecto invernadero y asegurar una transición verde, justa y competitiva del sistema económico de la Unión Europea. Los expedientes del paquete «Fit for 55», que afectan a diferentes sectores de la economía y que se encuentran en su mayoría aprobados en la actualidad, incluyen varios instrumentos normativos que serán claves para ayudar a descarbonizar el transporte por carretera, aéreo y marítimo de la Unión Europea, cuyos objetivos y fines son compartidos por esta ley.

El papel del transporte y la movilidad, como sector y actividad intensivos en el consumo de energía, por ahora en su mayoría de origen fósil, es fundamental en la lucha contra las causas del cambio climático y para la mejora de la calidad del aire en áreas urbanas y entornos metropolitanos; además de ser actores relevantes para aprovechar las oportunidades que ofrece la electrificación del sistema económico.

Por ello, y entre otros instrumentos, en España se dispone de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como hoja de ruta para la transformación del sistema de transportes y movilidad, así como de la política nacional urbana, que apuesta por una visión integrada, coherente y transversal de pueblos y ciudades y para ello marca como objetivo favorecer la ciudad de proximidad y los medios de transporte sostenible.

Con una mayor inversión pública y privada en la modernización y ecologización de flotas e infraestructuras, en el impulso a la movilidad activa y en el refuerzo del mercado único, se tiene una oportunidad histórica para lograr que el transporte europeo sea más sostenible, más competitivo a nivel mundial y más resiliente.

Por último, indicar que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021, establece dentro de las reformas a acometer como parte de la Componente 1, la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible que regule actividades relacionadas con el transporte y la movilidad, incluyendo cuestiones relacionadas con la planificación y financiación de infraestructuras y servicios de transporte, la mejora de la gobernanza, los combustibles alternativos, la movilidad inclusiva, el fomento de la innovación y la digitalización, la mejora de la transparencia y la rendición de cuentas. Esta ley por tanto responde a la reforma contemplada en la Componente 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos», en particular en la medida R2 «Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte». La publicación y entrada en vigor de esta ley dará cumplimiento al hito 3 según lo recogido en la Decisión de Implementación del Consejo (CID por sus siglas en inglés). Con relación al cumplimiento del principio «no causar daño significativo» (DNSH por sus siglas en inglés), exigible a todas las medidas del Plan de Recuperación, el contenido de esta norma es plenamente respetuoso con dicho principio, en tanto contribuye a la transformación sostenible de la movilidad y el transporte y supone por tanto un avance en materia medioambiental. Tal y como se incluyó en la ficha del Componente 1, aprobada por la Comisión Europea, esta reforma incluye una serie de medidas que no supondrán un impacto perjudicial significativo sobre ninguno de los 6 objetivos medioambientales a considerar para la aplicación del principio DNSH. En cuanto al etiquetado de la medida con relación a lo dispuesto en los anexos VI y VII del Reglamento 2021/241, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, esta reforma en sí no tiene ningún etiquetado. Esta ley, incluida como Reforma en el PRTR, no regula ninguna de las inversiones incluidas en el PRTR ni se prevé que el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), previsto en el artículo 56, se dote con fondos del PRTR. En todo caso, si alguna inversión o actuación derivada de esta ley llegase a tener financiación del PRTR, se respetará el etiquetado climático que pudiera corresponder a dicha inversión o actuación.

Por su parte, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) es el instrumento de planificación para cumplir con los objetivos y metas de la Unión Europea en el marco de la política energética y climática. El PNIEC tiene como objetivo avanzar en la descarbonización, sentando unas bases firmes para consolidar una trayectoria de neutralidad climática de la economía y la sociedad en el horizonte 2050. En concreto, para contribuir a la descarbonización del sector de la movilidad, y plenamente alineado con esta ley, el PNIEC incluye la contribución de este sector al objetivo nacional de reducción de gases de efecto invernadero, y marca la senda que ha de seguir para lograr este objetivo en 2030. Para ello el PNIEC apuesta, entre otras medidas, por el cambio modal, la reducción de los tráfico, el uso del transporte público colectivo, la movilidad sostenible y la electrificación de los consumos energéticos del sector del transporte.

En resumen, es fundamental que los marcos estratégicos, la legislación y sus desarrollos reglamentarios por la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las entidades locales, en el marco de sus respectivas competencias, estén alineados con el objetivo para el horizonte de 2050 que fije la ‘Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050’, así como con los hitos y metas establecidos en el correspondiente ‘Plan Nacional Integrado de Energía y Clima’.

III

El sector del transporte se encuentra ante una etapa de profundos cambios que se acentuarán en las próximas décadas. Las nuevas tecnologías, la automatización, los retos medioambientales, los aspectos sociales y la concentración cada vez mayor de la población en grandes núcleos urbanos, en ocasiones siguiendo un modelo de ciudad más dispersa, especializada y de menor densidad que se sustenta en una alta movilidad, están produciendo una transformación disruptiva del sector.

El sistema de transportes español cuenta con una red de infraestructuras de primer nivel, tanto en parámetros cuantitativos como cualitativos, sin perjuicio de la necesidad de completar determinados ejes y de su adaptación, en algunos casos, a las nuevas necesidades y realidades. Por ello, es el momento de centrarse en mejorar la regulación de la movilidad de la ciudadanía y del transporte de mercancías de los sistemas productivos, aprovechando la potencialidad de la digitalización y las nuevas tecnologías, y garantizando un uso eficiente de los recursos públicos.

Las personas y, concretamente, la necesidad de dar respuesta a sus necesidades de movilidad cotidiana de una manera sostenible, se sitúan en el centro de la norma, que también pretende modernizar y adaptar el marco normativo de la prestación de los servicios de transporte a las nuevas realidades y necesidades.

A partir del análisis anterior, esta ley se estructura en un título preliminar y ocho títulos (del I al VIII), que abarcan aquellos aspectos cuya regulación se ha considerado necesaria, con contenido tanto de tipo programático como con proposiciones imperativas, con objeto de modernizar el marco jurídico actual y que puedan servir de orientación para las modificaciones de otras leyes que se vean afectadas.

El título preliminar establece el objeto y finalidad de la ley, define los conceptos que se utilizan en la misma, reconoce la movilidad como un derecho colectivo y la necesidad de que las Administraciones faciliten el ejercicio de este derecho, y establece los principios rectores de las Administraciones públicas en esta labor. Se trata de un título con un contenido programático relevante que, como se ha mencionado en apartados anteriores, debe inspirar la adaptación de otras normativas vinculadas al ámbito de la movilidad.

El contenido de los ocho títulos restantes se justifica y resume en los siguientes apartados.

IV

Las Administraciones públicas están al servicio de los ciudadanos y trabajan por el interés general, debiendo cooperar unas con otras y acordar de manera voluntaria la forma en la que ejercerán sus competencias.

La satisfacción a un nivel razonable de las necesidades de la ciudadanía en materia de movilidad, en especial la cotidiana, exige no solo reforzar en este ámbito los principios de cooperación y coordinación que rigen con carácter general, conforme al título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, las relaciones entre Administraciones públicas, sino avanzar hacia el enfoque de la cogobernanza.

Son varias las recomendaciones procedentes de instituciones nacionales e internacionales para acometer reformas que propicien mecanismos más sólidos y robustos de coordinación y colaboración entre Administraciones. Por ejemplo, la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 20 de julio de 2020, relativa al Programa Nacional de Reformas de 2020 de España y por la que se emite un Dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad para 2020 de España (2020/C 282/09), indica que «De modo más general, una coordinación reforzada y sostenida entre los distintos niveles de gobierno podría aumentar la eficacia de las políticas y encaminadas a facilitar la recuperación». Y en el ámbito específico de las infraestructuras de transporte, lo mismo ha hecho la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI (AIReF), en el ya mencionado estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review») presentado el 30 de julio de 2020, que establece en su propuesta n.º 13: «Crear mecanismos de coordinación y cooperación entre las Administraciones y reformar la Conferencia Sectorial de Infraestructuras».

El título I de la ley crea y regula, como instrumento de cooperación y colaboración, el Sistema General de Movilidad Sostenible, inspirado en otros sistemas nacionales existentes en el ordenamiento jurídico vigente, como son el Sistema Nacional de Protección Civil, regulado en la Ley 17/2015, de 9 de julio, el Sistema Nacional de Salud regulado en la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud; o el Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia, regulado en la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.

El Sistema General de Movilidad Sostenible se concibe como un instrumento para facilitar el ejercicio del derecho a la movilidad, como el elemento necesario para poder ejercer otros derechos constitucionales, tal y como se destaca en el apartado I de la presente exposición de motivos.

Asimismo, este sistema facilitará el ejercicio cooperativo y eficiente de las competencias distribuidas por la doctrina constitucional entre las Administraciones públicas, a la luz de las nuevas circunstancias y demandas sociales, al interconectar de manera abierta y flexible la pluralidad de servicios y actuaciones destinados al objetivo común.

El Sistema General de Movilidad Sostenible cuenta con diversos instrumentos para su desarrollo:

El primero es el Foro Territorial de Movilidad Sostenible, concebido como instrumento de cooperación entre las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad, de los regulados en el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el que tendrán representación tanto las comunidades y ciudades autónomas, como los municipios de más de medio millón de habitantes y las entidades locales con competencias en materia de movilidad y transportes designadas por la Federación Española de Municipios y Provincias o entidad que la sustituya, garantizando la representatividad de todos los territorios, así como las Administraciones públicas competentes en materia de movilidad y transportes en los territorios históricos e insulares.

El segundo órgano colegiado que forma parte del Sistema General de Movilidad Sostenible es el Consejo Superior de Movilidad Sostenible. Para el diseño e implementación de las políticas públicas en el ámbito de la movilidad, es fundamental contar con la participación de la sociedad y con los adecuados instrumentos de gobernanza para canalizar esa participación.

Hasta el momento de aprobación de la presente ley, existían en el ordenamiento jurídico español dos consejos de carácter consultivo en materias vinculadas al transporte y la movilidad:

- El Consejo Nacional de Transportes Terrestres, regulado en el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, creado por el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible asegurará su coordinación, dado que mantendrán su naturaleza de órganos consultivos en sus respectivos ámbitos. Será el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate de la administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes, sin perjuicio de las funciones atribuidas al Consejo Nacional de Transportes Terrestres en la Ley 16/1987, de 30 de julio, y se constituirá en secciones, según los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.

Cabe destacar que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible dispone, además, de un Consejo Asesor. Este Consejo Asesor también tiene funciones específicas asignadas por normativas sectoriales. En la disposición adicional primera se establecen los aspectos esenciales, mientras que su régimen de funcionamiento se regulará por orden ministerial.

El tercer instrumento del Sistema General de Movilidad Sostenible es un instrumento digital: el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

Los documentos más avanzados de gobernanza pública publicados por organismos internacionales, como la OCDE, insisten en la necesidad de mejorar la calidad en la formulación de las políticas públicas a través de la incorporación de datos, o «evidencias» en la toma de decisiones. Se trata de un aspecto fundamental para que los ciudadanos y las ciudadanas mantengan la confianza en los decisores políticos y en las decisiones que toman, en entornos cada vez más complejos, fragmentados e impredecibles.

Disponer de información sistematizada sobre el funcionamiento del sistema de transportes y movilidad, es un aspecto crítico para el diseño sólido de las políticas públicas de movilidad y transportes de todas las Administraciones públicas. A su vez, para poder tener una visión completa, es necesario que esta información esté estructurada y se alimente de distintas fuentes, tanto públicas como privadas. Recientes experiencias en la gestión de la crisis sanitaria del Covid-19 han revelado que los sistemas de gestión de información de las Administraciones públicas tienen una importante capacidad de mejora.

El EDIM se concibe como el instrumento con el que pueda estructurarse esta información. Se trata de una herramienta concebida como modular y escalable, que deberá recoger la información actualizada sobre la oferta y la demanda de transportes, entre otras cuestiones. El propio sistema se irá perfeccionando a través de la labor del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Por último, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios que regula el título II, cierran la relación de instrumentos del Sistema General de Movilidad Sostenible.

V

El título II recoge las medidas para fomentar una movilidad sostenible. Concretamente integra un conjunto de preceptos, instrumentos, procedimientos e iniciativas sobre movilidad sostenible que complementan la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con el objetivo de favorecer la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos, medios, servicios y pautas de movilidad más eficaces, energéticamente eficientes, seguros,

accesibles, asequibles, equitativos y con menos emisiones. Para lograr estos objetivos, la transición debe realizarse mediante una integración tanto vertical en todos los niveles de las Administraciones públicas, como horizontal entre territorios, modos de transporte, sectores de actividad conexos y la ciudadanía, y de esta manera también se contribuirá a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y del resto de acuerdos internacionales como la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas o el Acuerdo de París, contribuyendo al desarrollo de asentamientos urbanos sostenibles e inclusivos, y la descarbonización a largo plazo.

En el capítulo I de este título, se regula el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), como marco de condiciones orientativas para la planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad sobre la base de la colaboración y cooperación de todas las Administraciones públicas, así como los documentos complementarios del DOMOS. El DOMOS incluirá las orientaciones generales para la movilidad sostenible, especificando las aplicables a las zonas urbanas y metropolitanas y a las zonas rurales o de baja densidad de población y un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre el estado del transporte y la movilidad, así como para la evaluación de las políticas implantadas. Además, como documentos complementarios del DOMOS, será necesario desarrollar recomendaciones metodológicas, así como guías de buenas prácticas, con actuaciones y experiencias satisfactorias de los agentes del sistema de transportes y movilidad que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otros, recogiendo en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.

Asimismo, se establece la necesidad de fomentar medidas que favorezcan concienciación y sensibilización y de incluir la movilidad sostenible en el sistema educativo así como en las acciones formativas vinculadas al sistema de formación profesional, pues el acceso a una información pública fiable y relevante, la comunicación regular y persuasiva, así como la formación en nuevos conocimientos y habilidades, son elementos básicos para la participación de la sociedad en el análisis y definición de las políticas públicas en materia de movilidad sostenible, así como para el respaldo de su adopción y evaluación. Asimismo, se fomentará el diseño e implementación de itinerarios urbanos seguros a los centros escolares que garantice la autonomía de movimiento de la infancia, en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de la ONU de 1989.

Las cuatro secciones del capítulo II abordan diferentes aspectos de la planificación y gestión de la movilidad, incluyendo obligaciones específicas en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad.

En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) y su equivalente para las comunidades autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.

En la sección 2.^a se recogen los aspectos inclusivos de la movilidad, incluyendo una ordenación del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano, el fomento de la movilidad activa, las políticas y acciones de movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida, así como las perspectivas de género y no discriminación en la movilidad.

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como la utilización de energía procedente de fuentes renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación o cero emisiones, o aspectos específicos en cuanto a la reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas en puertos y aeropuertos, todo ello de conformidad con la normativa de la Unión Europea aplicable.

Por último, la sección 4.^a proporciona elementos para mejorar la información y gestión ambiental y de la energía por parte de los operadores de servicios de transporte.

Este título II se complementa con una serie de disposiciones adicionales y finales:

La disposición adicional segunda fija el plazo para la aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

La disposición adicional tercera recoge la obligación de incluir en el DOMOS los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Además, la disposición adicional cuarta contempla la elaboración de un Plan Estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, partiendo del análisis de sus principales impactos ambientales y la contribución de cada uno de los actores en la cadena de valor del sector.

Asimismo, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor mediante la disposición final segunda se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo

deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.

Además, la disposición adicional quinta contempla la obligación de las Administraciones de disponer de protocolos de actuación que puedan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación.

Por otra parte, no debe olvidarse que, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta o ciclo se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, cuya utilización, en general, redundará en la mejora de la salud de las personas y genera confianza, siempre que se establezcan condiciones y medidas que permitan su uso de forma segura.

Por estas razones, la disposición adicional sexta se centra en el impulso decidido a la movilidad activa y en concreto en el papel de la bicicleta o ciclo, en el sistema de transportes, a través de la creación de una Estrategia Estatal de impulso al uso de la bicicleta, que fomente y coordine las diferentes políticas y acciones en torno a este modo de transporte considerando no solo su uso recreativo y deportivo, su importancia para el fomento del cicloturismo o sus beneficios para la salud, sino entendiéndolo como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, y teniendo en cuenta su contribución a la cadena de valor y el consiguiente impulso al desarrollo empresarial del sector.

La disposición final tercera recoge la modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para incluir en la negociación de los convenios colectivos las medidas para promover la implantación de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la presente ley (lo cual será de aplicación según se recoge en la disposición transitoria primera).

VI

El título III se dedica a la planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte público.

El capítulo I se refiere a la provisión de servicios de transporte terrestre de personas y servicios de movilidad en todo el territorio. En este capítulo se avanza hacia un enfoque ambicioso en la planificación y la provisión de los servicios de movilidad en el territorio, apostando por políticas públicas que integren los servicios tradicionales de transporte público, por carretera y ferrocarril, con los nuevos servicios de movilidad, con el fin de que la intervención pública pueda adaptarse a las necesidades reales de la ciudadanía de un determinado entorno de manera flexible y eficiente, y, por tanto, más sostenible. Se apuesta, asimismo, por la intermodalidad y por la posibilidad de gestionar de manera integrada servicios e infraestructuras de transporte.

De esta manera, en primer lugar, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4, se establece que las Administraciones públicas deben facilitar el derecho a la movilidad a través de los servicios de transporte público, así como a través de los servicios de movilidad, que incluyen servicios como los de la movilidad compartida o colaborativa, o apoyándose en otros instrumentos, como subvenciones.

Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía sin necesidad de disponer de un vehículo privado motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.

Mención específica requiere la necesidad de impulsar soluciones de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad de población como parte de la acción pública necesaria para luchar contra la diferencia de oportunidades que pueden existir en el ámbito rural y como mecanismo fundamental para contribuir a la cohesión territorial. En este sentido, se plantea la posibilidad de que el Estado participe en la financiación de este tipo de soluciones cuando afecten a territorios afectados por el reto demográfico, en las condiciones que se establezcan reglamentariamente. Además, con el objetivo de situar a las personas en el centro de las decisiones de política pública, se establece la necesidad de que el sistema de transportes y movilidad sea un sistema integrado, preferentemente configurado en red, sin perjuicio de las Administraciones competentes sobre los distintos servicios.

Además, se destaca la posibilidad de utilizar cualquier figura jurídica prevista en la normativa de contratos en aquellos servicios de transporte o de movilidad sostenidos con fondos públicos, así como la utilización de subvenciones o ayudas públicas. Asimismo, se reconoce la posibilidad de incluir la gestión integrada de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios.

Por último, se establecen, como una categoría específica, los servicios de movilidad de conexión con los servicios ferroviarios y los servicios regulares en autobús. Por un lado, se trata de servicios cuyo objeto es mejorar el acceso a las estaciones de ferrocarril y por tanto facilitar el uso de este modo de transporte a través de la intermodalidad. Por otro, se podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

El capítulo II define las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal de acuerdo con lo dispuesto en la normativa europea, y establece determinadas prescripciones con la finalidad de exigir su justificación con base en motivos de interés público y de establecer los adecuados mecanismos de evaluación y seguimiento.

En primer lugar, se establecen los principios a los que deben responder las obligaciones de servicio público en servicios de transporte de competencia estatal y los contratos de servicio público, como son la necesidad y la proporcionalidad de la intervención pública en el mercado, la eficiencia en el sistema de transportes, la eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público, la intervención temporal en el mercado, la cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas, así como otros principios inspiradores de la ley con carácter general como son los de transparencia, objetividad y no discriminación, de rendición de cuentas y responsabilidad.

Uno de estos principios básicos es el de corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal en el sentido de que cuando la Administración territorial proponente de estas obligaciones no sea el Estado, aquella deberá financiar su establecimiento, así como el incremento de frecuencias o la modificación que soliciten de sus características y que impliquen un mayor coste. En el caso de obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península, la Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las comunidades autónomas con respecto a la provisión, pero la gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado. Tales medidas suponen una intervención pública en el mercado por motivos de interés público, por lo que, con carácter previo al establecimiento de obligaciones de servicio público, la ley determina que deberá elaborarse una propuesta que acredite la concurrencia de determinados requisitos y condiciones que justifiquen su aprobación por el Consejo de Ministros.

Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal.

De esta manera, se establecen condiciones en cuanto a su origen y destino, paradas intermedias y tráficos intermedios que puedan ser concurrentes con otros autonómicos. Por otro lado, las relaciones de movilidad cotidiana entre poblaciones de distintas comunidades autónomas no atendidas por servicios de competencia estatal, serán satisfechas por aquéllas mediante los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y las ciudadanas, siempre que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

Este capítulo se completa con una serie de disposiciones transitorias y finales.

La disposición transitoria segunda fija el plazo para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, integrado por el conjunto de servicios de competencia estatal, ajustado a los nuevos principios de la ley.

El mapa actual de las concesiones vigentes es el resultado de un proceso que ha evolucionado a lo largo de los casi cien años que han transcurrido desde la planificación de las primeras líneas regulares de personas. En este proceso han tenido lugar no solo cambios normativos, sino también sucesivas modificaciones, ampliaciones y unificaciones de tramos, así como diferentes trasposos de competencias entre Administraciones territoriales. Todo ello ha generado múltiples disfuncionalidades en el conjunto del sistema, como la existencia de numerosos contratos que no satisfacen adecuadamente la finalidad propia del transporte público regular de competencia estatal.

Asimismo, nos encontramos con ciertos contratos en los que se ha superado el plazo de duración previsto sin que la Administración haya licitado o adjudicado las nuevas concesiones que sustituirían a las prorrogadas, siendo necesario poner fin a la inseguridad jurídica que han generado estas situaciones, indeseables desde el punto de vista del interés general.

El acentuado ritmo de transformación social y territorial de las últimas décadas ha alterado los modelos de asentamiento de la población en España, cambiando notablemente las condiciones sociodemográficas preexistentes en el origen de las concesiones. Al incremento de la actividad económica en los entornos urbanos y la mayor movilidad recurrente en ellos, se une la necesidad de reactivar y facilitar la movilidad en las zonas rurales, evitando las consecuencias negativas que puede producir el aislamiento de estos núcleos de población en los que resulta más acusado el descenso en el número de habitantes y su envejecimiento.

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas,

proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las Administraciones públicas y vaya acompañado de un estudio previo que justifique la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.

De este modo, la disposición transitoria segunda establece un mecanismo de financiación a las comunidades autónomas o Administraciones competentes con base en los estatutos de autonomía, que se regula específicamente en la ley, suponiendo una excepción a los mecanismos establecidos en el artículo 86 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Este mecanismo recoge criterios claros para el cálculo de la financiación que podrían recibir las comunidades autónomas en caso de que determinados tráficos de su competencia pasaran a gestionarse desde el ámbito autonómico, pero con la suficiente flexibilidad para tener en cuenta las características específicas de cada comunidad autónoma. Además se asegura que dichos fondos se destinen exclusivamente a financiar servicios de transporte que anteriormente estaban cubiertos por servicios de competencia estatal, y con la suficiente flexibilidad para que las comunidades autónomas puedan elegir la tipología de servicio que consideren más conveniente.

Todo ello incluyendo la posibilidad específica de que si una comunidad autónoma no acepta gestionar dichos tráficos prestados actualmente en el entorno de servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, se puedan seguir prestando en el ámbito estatal, tal y como se ha venido haciendo hasta este momento.

En definitiva, el nuevo mapa proporciona una mayor seguridad jurídica al sistema y supone una oportunidad de ajustar la oferta actual a la demanda de la ciudadanía, permitiendo modernizar los servicios ofrecidos con arreglo a criterios de racionalidad, calidad, equidad y eficiencia.

Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto y las administraciones públicas deben fomentar su uso. Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados.

A continuación, la disposición final cuarta plantea la modificación de algunos artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, para hacerlos coherentes con el contenido de esta ley.

Seguidamente, y anticipando la regulación al mercado, se prevé en su artículo 42 la posibilidad de que reglamentariamente pueda exigirse autorización a vehículos que circulen a una velocidad igual o inferior a 40 kilómetros por hora, ante la opción de que, en el corto plazo, la aparición de nuevos tipos de vehículos de reparto de mercancías hiciera necesaria la intervención en la regulación de dicho aspecto.

Por otra parte, se explicita que los nuevos servicios de movilidad colaborativa como el coche compartido, que son una realidad en el nuevo ecosistema de la movilidad desde hace unos años, constituyen una modalidad de transporte privado particular en el marco de la ordenación de los transportes terrestres, abriéndose la posibilidad de delimitar adecuadamente por vía reglamentaria dicha actividad económica, de la referida a la prestación de los servicios de transporte por cuenta ajena.

Asimismo, se incluye como nueva categoría de transporte público de personas, junto al transporte regular y discrecional, el transporte a la demanda, que deberá prestarse en el marco de un contrato administrativo, y permitirá a las Administraciones públicas ajustar la prestación de servicios de transporte a las necesidades de zonas con escasa demanda.

Por último, se incluye en la ley, como un supuesto de arrendamiento de vehículos sin conductor, la actividad del uso temporal de vehículos, conocida como «carsharing».

VII

El capítulo III del título III se refiere a la planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal y concretamente a establecer los criterios que permitan una adecuada toma de decisiones en su proceso de planificación y construcción. La Administración General del Estado es competente en la planificación, ejecución y gestión de las infraestructuras de transporte de interés general, que incluyen los puertos de interés general, los aeropuertos de la red de Aena S.M.E., S.A., la Red de Carreteras del Estado y las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

Las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de un país. Su desarrollo, cuando se traduce en mejoras efectivas para las personas usuarias, debe ser un instrumento eficaz para contribuir al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social. No son un fin en sí mismas sino un instrumento para fines superiores. Por su naturaleza de bien público, por implicar a diversos sectores y territorios, y por tener impactos a muy largo plazo que trascienden a los gobiernos y generaciones que las deciden, acometen y financian, la movilidad y las infraestructuras son un asunto de Estado.

La evolución de las infraestructuras de transporte en España se puede considerar un caso de éxito. Tras un esfuerzo inversor intenso, sostenido y eficaz, se ha superado el retraso del que se partía hace unas décadas, y ahora España dispone de una de las redes de infraestructuras de transporte más modernas y completas del mundo, integrada en la red supranacional europea de transporte, y que supera en muchos indicadores a los países más desarrollados de nuestro entorno. Esto ha permitido abrir España al mundo, aumentar la productividad y el PIB per cápita, equilibrar el territorio, y lograr mayores oportunidades para la vida de las personas, sin perjuicio de que todavía haya aspectos que corregir o en los que avanzar. Esta transformación se ha realizado por gobiernos de diferentes orientaciones políticas y con un alto grado de consenso social y político.

Sin embargo, algunas de las grandes infraestructuras de transporte construidas en España no han contribuido a la convergencia en PIB o renta per cápita de los territorios en los que se ubican, lo cual exige un ejercicio riguroso de análisis para asegurar que las inversiones que se planifiquen y ejecuten a futuro cumplan de manera eficiente la función para la que fueron concebidas.

Es importante tener en cuenta el coste de oportunidad de invertir en un activo que no resulta esencial o que se puede resolver con soluciones mucho más eficientes y de menor coste cuando cabe identificar en el territorio otras necesidades de inversión más apremiantes y que pueden contribuir a un mayor beneficio social.

Por todo ello, debe considerarse que, dado el alto volumen de stock de capital acumulado en las últimas décadas en nuestro país, los rendimientos de una inversión adicional en infraestructura pueden ser decrecientes. Esto hace que una sobreinversión en infraestructuras, en lugar de conducir a una mayor prosperidad y desarrollo, reste competitividad al país, al incurrir en costes de oportunidad al drenar recursos de otras inversiones que sí serían más productivas. Además, la inversión en infraestructuras debe tender hacia un modelo adaptado a la nueva realidad. Sin perjuicio de que persistan conexiones y actuaciones de alto impacto pendientes, y sabiendo de la existencia de proyectos concretos que por su rentabilidad económica, social y medioambiental precisen ser acometidos, la necesidad de inversión en obra nueva se atenúa y, por contra, se incrementan las necesidades de mantenimiento y conservación, así como las derivadas de la introducción de tecnología o digitalización o las de adaptación al cambio climático.

Por último, de cara al futuro, las prioridades han de centrarse no en las infraestructuras en sí mismas, sino en los servicios que prestan a las personas usuarias en un nuevo contexto demográfico, fiscal, tecnológico y de conciencia medioambiental.

Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI (AIRef), en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), presentado el 30 de julio de 2020, estableció una serie de propuestas para mejorar la calidad de la inversión pública, entre las que se encuentran la necesidad de evaluación *ex ante* y *ex post* del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos. Además, indica en su recomendación n.º 7 que los proyectos de infraestructura se sometan a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica con el objetivo de aportar evidencias al proceso de toma de decisiones.

La necesidad de someter los proyectos de infraestructura a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica ya se encuentra actualmente recogido en la normativa sectorial. Sin embargo, las conclusiones de estos análisis no siempre se tienen en cuenta de manera homogénea, aspecto en el que también tiene una gran influencia la financiación presupuestaria o extrapresupuestaria de las actuaciones correspondientes.

En el caso de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias se trata de inversiones financiadas extrapresupuestariamente y ya existen actualmente mecanismos que analizan la rentabilidad de las inversiones, si bien, desde una perspectiva puramente sectorial.

En el caso de las inversiones públicas financiadas por las autoridades portuarias, en primer lugar, el artículo 156 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece que el régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica de cada una de las autoridades portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios. En este contexto de autosuficiencia económica, las autoridades portuarias deben incluir dentro de su Plan de Empresa las inversiones previstas, que deberán contar con un análisis financiero y de rentabilidad. El Plan de Empresa es aprobado por cada autoridad portuaria y por Puertos del Estado.

En el caso de los aeropuertos de la red de Aena S.M.E., S.A., las inversiones se establecen a través del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Las inversiones del DORA se financian a través de las tarifas

aeroportuarias y su establecimiento se somete a trámite de participación de las compañías aéreas y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), lo que supone, de facto, un contrapeso suficiente para garantizar la rentabilidad de las mismas.

No ocurre lo mismo en el caso de las inversiones ferroviarias y viarias, que se financian en su mayoría presupuestariamente y en las que, de acuerdo con las conclusiones del estudio de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI (AIReF), al que se ha hecho mención anteriormente, no existen en la actualidad mecanismos suficientes para garantizar la rentabilidad económico-social de las inversiones y se recomienda reforzar estos mecanismos.

De hecho, en el caso de la planificación de inversiones tanto en materia viaria como ferroviaria, la normativa regulatoria sectorial existente hasta el momento, si bien prevé procesos de evaluación *ex ante*, no los establece en fases tempranas del proceso de toma de decisión, ni tampoco prevé la realización posterior de evaluaciones de resultados de las inversiones una vez ya completadas y puestas en servicio, ni su realización permite priorizar las actuaciones.

En este contexto, la disparidad de metodologías existentes para la realización de estas evaluaciones, y tal y como se recomienda por los organismos externos, aconseja el establecimiento de procedimientos comunes para los distintos tipos de evaluación socioeconómica y, en su caso, financiera, a realizar para las infraestructuras viarias y ferroviarias de titularidad estatal, siempre teniendo en cuenta las determinaciones establecidas por la Unión Europea y las particularidades de actuaciones singulares como son las integraciones del ferrocarril en ámbitos urbanos.

En relación con todos los modos, se prevé la realización de una evaluación *ex ante* en dos etapas: un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental y, posteriormente, un estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera, y se realizará teniendo en cuenta una perspectiva multimodal y de la influencia que una determinada infraestructura pueda tener sobre la movilidad general en su entorno.

Igualmente, la evaluación deberá prestar una atención especial a los objetivos climáticos y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos.

Además, se determina la necesidad de la realización de una evaluación *ex post* de los proyectos de inversión, en un plazo de cinco años desde su puesta en servicio, previendo la recopilación informática y la puesta a disposición de estos resultados en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Los análisis *ex post* deben realizarse respecto de todo tipo de infraestructuras, con objeto de tener un análisis homogéneo y sistemático que pueda valorar la calidad del gasto público en España.

El capítulo se complementa con dos disposiciones finales (disposición final quinta y disposición final sexta), en las que se modifican respectivamente el artículo 15 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y los artículos 5 y 6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, para adaptar ambas leyes al régimen de evaluaciones establecido en el capítulo III del título III de la ley.

Por su parte, en las disposiciones transitorias cuarta y quinta se establece el régimen transitorio para la aplicación de los artículos incluidos en dicho capítulo.

VIII

El título IV regula la participación del Estado en la financiación de la movilidad sostenible, incluyendo la financiación estatal del transporte público colectivo urbano de personas.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece en su artículo 26 la obligatoriedad para los municipios con población superior a 50.000 habitantes de contar con transporte colectivo urbano de personas. Por su parte, el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, establece en su disposición adicional quinta, que los presupuestos generales del Estado de cada año incluirán crédito en favor de aquellas entidades locales que, cualquiera que sea la forma de gestión, tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano.

El transporte urbano de personas es un ámbito de gran relevancia económica, social y ambiental. Según los datos de la Estadística de Transporte de Viajeros (TV) del Instituto Nacional de Estadística (INE), cada año se realizan en España más de tres mil millones de viajes urbanos en transporte regular colectivo, lo que representa más del 60 % de todos los viajes realizados en España. Por otra parte, según la Comisión Europea, la circulación urbana es la causa del 40 % de las emisiones de CO₂ y del 70 % de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera.

Es, por tanto, evidente, que su trascendencia supera el ámbito estrictamente municipal y su desempeño tiene implicaciones para la sostenibilidad ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, para la actividad económica general y para la cohesión social y territorial. Esta ley trata de dar un importante paso adelante para acelerar la transición hacia un transporte cero emisiones.

Por ello, la ley plantea una contribución financiera del Estado al transporte público colectivo urbano de personas que promueva una explotación eficiente del servicio de forma coherente en toda España, si bien, teniendo en cuenta las especificidades y condiciones económicas de cada ámbito de prestación, que incentive la corresponsabilidad de las demás Administraciones en su sostenibilidad financiera y respetando el ámbito competencial vigente.

El nuevo sistema, que entrará en vigor en el ejercicio presupuestario siguiente al de la publicación de las bases reguladoras de las subvenciones con dicho fin y se liquidará en el ejercicio presupuestario posterior, sustituye los dos sistemas actuales para contribuir a la financiación del transporte público colectivo urbano de personas, que siguen criterios y procedimientos diferentes: por una parte, un sistema de subvenciones nominativas aplicables a ámbitos concretos y, por otra parte, un sistema de subvenciones por concurrencia competitiva para el resto de los ámbitos locales. La nueva regulación crea un sistema homogéneo y objetivo para todo el territorio, pero teniendo en cuenta las condiciones objetivas que puedan tener relevancia para la prestación del servicio en cada caso concreto, así como las condiciones económicas de la entidad local titular del servicio con el fin de facilitar que todos los ciudadanos puedan acceder a un servicio de calidad con independencia de la capacidad de financiación de la entidad local titular del servicio.

El título se desarrolla en siete artículos. En primer lugar, se fijan los servicios objeto de financiación por parte del Estado que serán aquellos reservados a las entidades locales por la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y se incorporan también determinados servicios de ámbito urbano, aunque su titularidad sea de otras Administraciones, recogiendo así otras formas existentes de atender la movilidad urbana de forma eficiente y aumentando de esta manera la flexibilidad y equidad del sistema.

A continuación, se crea el «Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, fondo carente de personalidad jurídica (FECMO-FCPJ)» como instrumento para gestionar las subvenciones, y se definen los destinos a los que se pueden dirigir las subvenciones, que son: los costes operativos directamente relacionados con la prestación del servicio, y proyectos de inversión en el ámbito de los servicios regulados en este título IV. Podrán ser beneficiarias de las subvenciones los municipios que cumplen determinados requisitos y que prestan el servicio de transporte público colectivo urbano de personas, a los que se suman las autoridades de transporte metropolitano que prestan servicios objeto de financiación, para reflejar la realidad de la organización de la prestación de los servicios actuales. Asimismo, se regulan también condiciones que podrá establecer el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para promover los principios y objetivos de esta ley.

En el texto se recogen los conceptos en los que se basará la metodología de cálculo para la determinación de la cuantía de las subvenciones de los costes operativos, que se desarrollará reglamentariamente. Para favorecer la eficiencia en la prestación y el uso de los recursos públicos, se opta por vincular la subvención a parámetros de producción o demanda directamente relacionados con los costes operativos, y no subvencionar un porcentaje del importe de estos costes, pues estos podrían incorporar ineficiencias o distorsiones que se deben combatir. Ello no impide que se tengan en cuenta condiciones objetivas del ámbito de la prestación con incidencia en los costes, así como un factor de equidad para favorecer un servicio de calidad también en los municipios de menor renta o capacidad de financiación del servicio. Además, se establecen unos límites a la contribución financiera del Estado en relación con los costes operativos, y el déficit de explotación para evitar inequidades o distorsiones. Finalmente, se regulan las convocatorias para proyectos de inversión que se puedan subvencionar con cargo al FECMO-FCPJ.

IX

El título V se dedica a la innovación, la digitalización y la formación en transporte y movilidad.

En noviembre de 2020 el Consejo de la Unión Europea adoptó un documento de conclusiones (13026/20) sobre los espacios controlados de pruebas, conocidos internacionalmente como «sandboxes» y las cláusulas de experimentación como herramientas de un marco normativo favorable a la innovación, resistente al paso del tiempo y que dé respuesta a los retos disruptivos en la era digital, que destaca que los espacios controlados de pruebas pueden brindar la oportunidad de potenciar la regulación mediante un aprendizaje normativo proactivo, propiciando que los reguladores adquieran un mayor conocimiento normativo y detecten los mejores medios para regular las innovaciones a partir de ensayos con datos reales, especialmente en una fase muy temprana, lo que puede ser especialmente importante frente a grandes incertidumbres y retos perturbadores, así como para la elaboración de nuevas políticas.

Asimismo, subraya que los espacios controlados de pruebas deben respetar y fomentar la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, así como del principio de precaución. Debe garantizarse siempre un elevado nivel de protección, entre otros, de los ciudadanos, los consumidores, los trabajadores, la salud, el clima y el medio ambiente, así como de la seguridad jurídica, la estabilidad financiera, la igualdad de condiciones y la competencia leal, y deben respetarse los niveles de protección existentes.

En este contexto, el capítulo I del título V regula un «sandbox» o espacio controlado de pruebas normativo para el ámbito del transporte y la movilidad, dirigido a la innovación regulatoria, en la medida en que su finalidad es que la Administración conozca la actividad innovadora propuesta por el promotor, valore su acomodación al marco regulatorio vigente y adopte, en su caso, las modificaciones normativas que resulten necesarias.

Se trata de un conjunto de disposiciones cuyo objetivo es que del resultado de los proyectos que se prueben en el espacio controlado de pruebas se obtenga una propuesta normativa que garantice que la regulación incorpore la visión práctica de los operadores del mercado, resultando de todo ello una evidente utilidad y que no sea percibido como un impedimento u obstáculo al ejercicio de la actividad empresarial.

El espacio controlado de pruebas busca poner a prueba proyectos de innovación en movilidad entendidos como proyectos que generen nuevos modelos de negocio, aplicaciones, procesos o productos para la prestación de servicios de movilidad y otros servicios complementarios, y no meras propuestas de modificación normativa, sin perder de vista la seguridad en el desarrollo de estas pruebas, estableciendo un control de sus riesgos.

Con esta prueba se pretende avanzar en la regulación normativa para incluir nuevas formas de movilidad y adaptarse a los cambios tecnológicos que afectan a dicha movilidad, con una evidente vocación transformadora. Ejemplos de innovaciones que podrían probarse en los próximos años son las relativas a aerotaxis o la introducción de vehículos automatizados en todos los modos de transporte.

En este capítulo, se regula todo el proceso para la participación de un proyecto en el espacio controlado de pruebas, desde la solicitud de participación, sus requisitos, sujetos intervinientes y condiciones de participación, hasta el resultado y finalización de dicha participación. Asimismo, se regula todo el proceso de gobernanza y la condición de los participantes en las pruebas.

X

El capítulo II del título V se refiere a los vehículos automatizados y su incorporación al sistema de transportes. La inteligencia artificial es un concepto que se aplica a los sistemas que manifiestan un comportamiento inteligente, pues son capaces de analizar su entorno y pasar a la acción (con cierto grado de autonomía) con el fin de alcanzar objetivos específicos. La utilización de la misma es cada vez más intensa en el ámbito del transporte y la movilidad. De manera específica, la innovación en los vehículos no tripulados, conectados o automatizados es constante, incluyendo en este campo tanto los drones o aeronaves no tripuladas (UAS en sus siglas en inglés), como los vehículos automatizados por carretera, trenes y embarcaciones náuticas autónomas.

La utilización de estos vehículos no se encuentra permitida de forma generalizada hoy en día, y desde el punto de vista de la seguridad, cada tipo de vehículo cuenta con un marco regulatorio sectorial, tanto a nivel europeo como, en ocasiones, a nivel nacional. Además, se trata de marcos normativos en constante evolución. Por ello, no es objeto de esta ley regular el funcionamiento de los vehículos ni sus condiciones de seguridad.

El capítulo comienza con un artículo sobre los principios de actuación de las Administraciones públicas para la regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes. Este artículo, de carácter programático, aplicaría a cualquier tipo de vehículo automatizado, mientras que el resto de los artículos que forman parte de este capítulo se refieren específicamente a la conducción automatizada por carretera.

La conducción automatizada por carretera presenta oportunidades para mejorar la seguridad vial, la sostenibilidad y eficiencia del sistema de transportes, la inclusión y accesibilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, y la respuesta a las nuevas necesidades de movilidad. Las Administraciones públicas deben facilitar el desarrollo, investigación e innovación de esta tecnología que puede ofrecer considerables beneficios para la sociedad. Con una adecuada regulación y política pública en conducción automatizada, se podrá proteger la seguridad física y ciberseguridad de la ciudadanía y los derechos de las personas en el desarrollo de estas tecnologías y de sus datos, al tiempo que se alcanzan objetivos de interés público.

La ley sienta las bases para regular la futura operación de los vehículos automatizados de pasajeros y mercancías en vías públicas. Al mismo tiempo, la ley promueve la realización de pruebas de esta tecnología a través de dos actuaciones: por un lado, crea una ventanilla única a través de la cual los interesados pueden consultar la información sobre los procedimientos de pruebas y realizar los trámites correspondientes; por otro, se da preferencia de acceso a espacios controlados de pruebas a los vehículos automatizados y servicios de transporte prestados con estos vehículos. Estas dos actuaciones tratan de facilitar la colaboración público-privada, esencial para poder avanzar en el desarrollo de esta tecnología y de su regulación sin imponer cargas administrativas innecesarias.

En este sentido, se plantea la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) como una ventanilla única que facilite la realización de pruebas de estos vehículos en vías públicas.

Asimismo, se establece la obligación a los órganos competentes en la regulación del transporte por carretera a adecuar su normativa a este tipo de vehículos.

XI

El capítulo III del título V se refiere a la digitalización y la promoción de los datos abiertos en materia de transportes y movilidad, entendiendo en general por datos abiertos aquellos en formatos abiertos que pueden utilizar, reutilizar y compartir libremente cualquier persona con cualquier fin.

La innovación basada en los datos reportará enormes beneficios a la ciudadanía, por ejemplo, para la nueva movilidad y su contribución al Pacto Verde Europeo.

La Estrategia Europea de datos señala que es esencial disponer de más datos para hacer frente a los retos sociales, climáticos y medioambientales; hace hincapié en los beneficios que reportará a los ciudadanos la innovación basada en los datos; y propone la creación de espacios comunes de datos interoperables a escala de la Unión Europea en sectores estratégicos, incluido un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad. El objetivo general del espacio común europeo de datos sobre movilidad es contribuir a acelerar la transformación digital y ecológica del sector europeo de

movilidad y el transporte, reforzando su rendimiento y su cobertura territorial y contribuyendo a la integración global del sistema.

En lo que se refiere al transporte, en diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó su «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente» que incluye específicamente una acción dedicada a la «Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad más inteligente».

Por otro lado, la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, traspuesta al ordenamiento jurídico nacional mediante el Real Decreto 662/2012, recoge seis acciones prioritarias a llevar a cabo, de las cuales cuatro de ellas dan lugar a puntos de acceso nacionales de información. Son los denominados puntos de acceso nacionales sobre suministro de servicios de información: sobre desplazamientos multimodales, de tráfico en tiempo real, sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, y sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales, que se encuentran regulados mediante los Reglamentos Delegados de la Comisión Europea 2022/670, 2017/1926, 2015/962, 886/2013 y 885/2013, respectivamente.

En el ámbito de los servicios de transporte y movilidad, es de especial relevancia el Punto de Acceso Nacional Español de Transporte Multimodal, también denominado de suministro de información sobre desplazamientos multimodales, pues persigue poner a disposición de terceros los datos en soporte digital de la oferta de transporte y de los servicios de movilidad de personas, así como de las infraestructuras al servicio de ésta, con el consiguiente potencial para el desarrollo de aplicaciones en este ámbito.

El Reglamento Delegado (UE) 1926/2017 que regula este punto de acceso nacional, modificado mediante el Reglamento Delegado (UE) 2024/490, prevé la incorporación progresiva de los datos en soporte digital, y alienta a los Estados miembros a buscar formas económicamente eficientes y adecuadas a las necesidades de digitalización de la información de los diferentes modos de transportes y servicios de movilidad de personas.

A esta normativa europea mencionada se unen los requerimientos de reporte de datos de caracterización de las infraestructuras, avance en la ejecución e inversiones del Reglamento de Orientaciones de la Red Transeuropea de Transporte y la necesidad de dar cumplimiento a la condición favorecedora establecida en el Reglamento (UE) 2021/1059 sobre disposiciones específicas para el objetivo de cooperación territorial europea (Interreg) que recibe apoyo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y de los instrumentos de financiación exterior.

Para facilitar la disponibilidad de datos abiertos en el ámbito del transporte y la movilidad de personas, es esencial, por una parte, impulsar la digitalización de las empresas de transporte y los gestores de infraestructuras, que son quienes deben proporcionar una parte importante de los datos; por otra parte, es necesario incluir en la ley la obligatoriedad de proporcionar estos datos, de acuerdo con la normativa europea, con características y funcionalidades específicas. Adicionalmente, es preciso también regular el acceso a esta información y el modo de utilización de estos datos por parte de terceros.

En el ámbito nacional resulta de aplicación lo establecido en la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, que tiene por objeto la regulación básica del régimen jurídico aplicable a la reutilización de los documentos elaborados o custodiados por las Administraciones públicas, los organismos y entidades del sector público institucional que no tengan carácter industrial o mercantil y determinadas sociedades mercantiles pertenecientes al sector público institucional.

Por último, dentro de este título, se incluye un artículo relativo a la prospección y detección de las necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

El sector del transporte y la logística están cambiando muy rápidamente. La introducción acelerada de la digitalización, las nuevas tecnologías o la automatización de procesos, entre otras cuestiones, requieren de nuevos perfiles profesionales con una formación adaptada a las necesidades reales del sistema productivo. Ya existen en España mecanismos de carácter transversal para la identificación de nuevas necesidades formativas, tanto desde el ámbito universitario como desde el ámbito de la formación profesional o de capacitación. Sin embargo, desde el sector del transporte se ha manifestado en diversas ocasiones, la necesidad de abordar este sector de una manera más específica, que es precisamente lo que se pretende en este artículo.

XII

El título VI tiene por objeto regular determinadas cuestiones en materia de transporte de mercancías y de logística.

El sector del transporte de mercancías y la logística en España tiene un valor estratégico innegable para la economía nacional, tal y como lo corroboran las magnitudes económicas sobre su participación en el PIB, su dimensión y el número de empleos que genera.

El transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril de competencia estatal se encuentran regulados en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del

sector ferroviario. Además, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, establece el marco nacional del derecho contractual aplicable en estos dos sectores de actividad.

Sin embargo, las dificultades en el funcionamiento de los distintos modos de transporte tienen un carácter diferente.

El transporte de mercancías por ferrocarril representa en España una cuota de mercado muy baja (4 % de t-km) y resulta necesario impulsar una política activa para conseguir que su participación sea mayor a fin de lograr un sector del transporte de mercancías más eficiente y con un menor impacto de costes medioambientales en el conjunto de la sociedad. En los últimos veinte años, se han diseñado numerosos planes para alcanzar este fin, sin que hasta el momento esta política haya tenido el éxito esperado. Sin embargo, este objetivo puede alcanzarse a través de la implementación de medidas concretas que no requieren de otro tipo de instrumento normativo. Sí que resulta esencial poder disponer de un instrumento que establezca acciones concretas para impulsar este tipo de transporte, tal y como se establece en la disposición adicional novena.

Asimismo, es necesario contribuir a la mejora del funcionamiento de la cadena logística. En este sentido, este título contiene también una serie de artículos que se refieren a los nodos logísticos. La actividad logística es una parte fundamental tanto de la gestión de la cadena de suministro como de la distribución. Consiste en la organización y gestión de los flujos de bienes relacionados con la compra, producción, almacenamiento, distribución y disposición, reutilización e intercambio de productos, así como con la prestación de servicios de valor agregado.

Una gran parte de la actividad logística se produce en los denominados «nodos logísticos» que, tal y como se recoge en el artículo 2 de definiciones, son puntos de intercambio de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía.

Para un adecuado funcionamiento del sistema logístico resulta necesario categorizar los nodos logísticos, designándose aquellos que deban ser calificados como nodos logísticos de importancia estratégica estatal, que deben cumplir determinadas condiciones y que serán considerados prioritarios a efectos de las inversiones que se requieran. De manera complementaria, las comunidades autónomas pueden designar los nodos logísticos de interés autonómico y se establece la necesidad de establecer un catálogo de nodos logísticos intermodales. Estos nodos contribuirán a que la distribución de mercancías llegue a todo el territorio.

XIII

El título VII se refiere a la participación pública y la transparencia.

El desarrollo de proyectos relacionados con las infraestructuras y los transportes suponen impactos relevantes sobre las comunidades en las que se desarrollan.

Facilitar la participación ciudadana en el desarrollo de proyectos, se ha demostrado internacionalmente como una herramienta eficaz y valorada a la hora de acometer políticas públicas de manera consensuada y principalmente orientadas a la ciudadanía.

Este hecho se intensifica cuando las acciones de un proyecto inciden directamente en la calidad de vida de la población y su entorno, tanto por los posibles efectos ambientales derivados de la ejecución del proyecto, como por otros que puedan incidir en la movilidad, en el equilibrio territorial o en las expectativas de desarrollo. Lo dispuesto en este título parte de la regulación general contenida en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, refiriéndose a la misma con el objeto de asegurar el cumplimiento de sus principios y obligaciones en el ejercicio de actuaciones y políticas relacionadas con la movilidad.

En este sentido, cabe destacar que el contenido de este título enlaza con el concepto de «gobierno abierto», que tiene como objetivo que los ciudadanos y las ciudadanas colaboren en la creación y la mejora de los servicios públicos y en el robustecimiento de la transparencia y la rendición de cuentas. El concepto de gobierno abierto se sustenta en tres pilares básicos: la transparencia, la colaboración y la participación.

Con el fin de seguir avanzando en materia de participación ciudadana, transparencia y publicidad activa, y con base en el cambio de paradigma de la movilidad, centrada en el individuo, la Administración debe poner a disposición de éste todas las herramientas que le puedan ayudar a satisfacer sus necesidades en el ámbito del transporte. Por ello se impone la necesidad de mantener actualizada una página web en el dominio del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que contenga toda la información prevista en esta ley y que se difunda el material divulgativo.

Además, en este título se obliga a la Administración a elaborar un informe de actividad periódico en materia de políticas públicas de movilidad y transporte.

XIV

El título VIII corresponde al régimen sancionador.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 25 de la Constitución Española, que consagra el principio de legalidad en materia sancionadora, es precisa una norma con rango de ley para habilitar el ejercicio de la potestad sancionadora. Esta deberá adecuarse a los principios que con carácter básico recoge el capítulo III del título preliminar de la Ley 40/2015,

de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. En concreto, el título VIII se divide en 8 artículos donde se regula la potestad sancionadora, los sujetos responsables, el procedimiento sancionador, así como el régimen de infracciones y sanciones, con la debida clasificación en graves y leves.

Este régimen se ha configurado bajo el principio de intervención mínima del derecho sancionador, pues se considera que los objetivos de la ley no se lograrán a base de rígidas sanciones sino mediante un importante impulso de la formación en materia de movilidad sostenible y una actuación administrativa basada en los principios de colaboración y cooperación. Es por este motivo por el que el régimen sancionador incluye solo aquellas conductas que puedan perjudicar al Sistema General de Movilidad Sostenible y prevé sanciones de cuantía no excesivamente elevada.

XV

El texto normativo se adapta a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; esto es, los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Así, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, por cuanto se adecúa a objetivos de interés general y es necesaria la aprobación de una ley como instrumento necesario tanto para conseguir los fines perseguidos como para modificar otras normas del mismo rango.

Se cumple también el principio de proporcionalidad, por cuanto la regulación contiene el mínimo imprescindible para alcanzar la consecución de los objetivos previamente mencionados y no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, para alcanzar estos objetivos.

Respecto al principio de seguridad jurídica, se garantiza la coherencia del proyecto normativo con el resto del ordenamiento jurídico nacional, así como con el de la Unión Europea y proporciona el marco adecuado para que el derecho a la movilidad pueda seguir desarrollándose.

El principio de transparencia, sin perjuicio de su publicación oficial en el Boletín Oficial del Estado, se ha garantizado durante el proceso de elaboración del proyecto de ley mediante su publicación, así como la de su Memoria del Análisis de Impacto Normativo, en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a efectos de que pudiera ser conocido dicho texto en el trámite de audiencia e información pública por todos los ciudadanos. Previo a la elaboración de esta norma, se sustanció una consulta pública, tal y como indica el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Además, incluye un título con medidas para fomentar la transparencia en este ámbito.

Por último, en relación con el principio de eficiencia, las cargas que genera la norma son las imprescindibles para alcanzar los objetivos que se pretenden lograr. Es decir, la norma genera las menores cargas administrativas posibles para los ciudadanos, así como los menores costes indirectos y fomenta el uso racional de los recursos y mejoras en la planificación del gasto público.

XVI

Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los apartados 7.ª; 15.ª; 18.ª; 20.ª; 21.ª; 23.ª y 25.ª de la Constitución Española, referidos respectivamente a la legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas; al fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica; a las bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; sobre los puertos y aeropuertos de interés general; sobre los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, el tráfico y la circulación de vehículos a motor; la legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección; y sobre las bases del régimen minero y energético.

Asimismo, esta ley se dicta también al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los artículos 149.1.7.ª, de legislación laboral, en relación con la disposición transitoria primera y la disposición final tercera; 149.1.15.ª, de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, en relación con el título V (innovación y digitalización del transporte y la movilidad); 149.1.20.ª, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con la disposición adicional cuarta; 149.1.21.ª de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, tráfico y circulación de vehículos a motor, en relación con el título III (planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte), el título VI (mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística), así como la disposición adicional octava y la disposición adicional novena.

En todo caso, en los preceptos de esta ley dictados al amparo de la competencia estatal de legislación básica, su aplicación se entiende sin perjuicio de las competencias legislativas y ejecutivas de las comunidades autónomas en el desarrollo de dicha legislación básica de acuerdo con sus estatutos de autonomía.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema multimodal integrado de movilidad para todas las personas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad adaptado al entorno y a las necesidades de movilidad de cada momento.

b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema multimodal integrado de movilidad.

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios equidad, eficiencia, igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

f) Impulsar la progresiva descarbonización del transporte y la movilidad que permita contribuir a alcanzar la neutralidad climática del transporte en 2050.

Para ello el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) incluirá objetivos concretos y cuantificables de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte para 2030 y 2040 respecto al nivel de 1990.

La actualización de objetivos solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en los términos fijados en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO₂ o maximización de etapas de movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas que actúa como una unidad funcional desde el punto de vista de la movilidad, afectando a varios términos municipales.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) Autoridad de Transporte Público Urbano (ATPU): Administración pública o entidad pública vinculada, responsable de la planificación y gestión del sistema de transporte público de su competencia en ámbito urbano.

f) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, taxis o vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

g) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible.

h) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas, cambio climático, ruido, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social.

i) Estación de recarga para vehículos eléctricos: infraestructura de acceso público diseñada expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la recarga ultrarrápida de vehículos eléctricos. Su espacio puede estar compartido con otras instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación siempre y cuando se realice bajo las condiciones de seguridad que indique la legislación sectorial vigente. Representa una figura estratégica en el proceso de electrificación del transporte en cuyo despliegue colaborarán las diferentes administraciones públicas competentes.

j) Gestión de la demanda de movilidad: políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible.

k) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

l) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

m) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

n) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.

ñ) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

o) Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, los centros de transporte por carretera, las instalaciones ferroviarias de intercambio modal, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferropuertas, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

p) Nodos de servicios de movilidad: instalaciones de intercambio multimodal o de medio de transporte, estratégicamente ubicadas, que responden a criterios de funcionalidad, accesibilidad universal, digitalización y sostenibilidad ambiental y que se configuran como puntos de conexión y transbordo de personas, en particular con el transporte público colectivo, los servicios de movilidad compartida, los desplazamientos a pie, en bicicleta o mediante vehículos de movilidad personal, con el objetivo de facilitar la intermodalidad, optimizar los desplazamientos y fomentar una movilidad sostenible, accesible y menos dependiente del vehículo privado.

q) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

r) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente, considerando distintos modos de transporte sostenible, incluida la movilidad activa.

s) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

t) Pobreza de transporte: incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes del transporte público o privado, o su falta de acceso o su acceso limitado al transporte necesario para acceder a servicios y actividades socioeconómicos esenciales en condiciones suficientes para una buena calidad de vida, teniendo en cuenta el contexto social y territorial.

u) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

v) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

w) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

x) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

y) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

z) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

z') Servicio de suministro eléctrico a buques: el que tiene como finalidad la entrega, a título oneroso, de energía eléctrica a buques atracados en puerto y que se presta desde instalaciones fijas o móviles, de transformación, adaptación y control, conectadas a la red eléctrica, a fin de que los buques puedan apagar sus motores auxiliares en su estancia en puerto. Dicho servicio incluye la manipulación inherente de equipos de transformación, control y conexión necesarios para suministrar energía desde la red eléctrica a las embarcaciones, y se prestará conforme a lo dispuesto en la disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»): la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.

e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

Artículo 3. Relaciones entre Administraciones públicas.

1. Las Administraciones públicas ajustarán sus actuaciones en materia de transportes y movilidad a los principios de lealtad institucional, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la reducción global de emisiones y consumo energético en el transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.

2. Las Administraciones públicas, en ejercicio de sus competencias en materia de transportes, podrán concertar el establecimiento de criterios y objetivos comunes con el fin de mejorar la calidad del sistema de movilidad, empleando para ello los instrumentos de gobernanza regulados en el título I de la presente ley.

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos en el ordenamiento jurídico que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales, además de atender las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas geográficas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.

2. Las administraciones públicas en el marco de sus competencias, deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en el ordenamiento jurídico, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras para el transporte, modos de transporte y servicios accesibles que faciliten el transporte de las mercancías y los desplazamientos de las personas con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

3. El sistema de movilidad constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, socialmente inclusivo y respetuoso con las necesidades de las personas, la salud de éstas y el medioambiente, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.

4. El sistema de movilidad será un sistema multimodal integrado que favorecerá la movilidad activa y sostenible y los servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida y la igualdad de género, evitando situaciones de pobreza de transporte.

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. Seguridad de las personas y del sistema multimodal integrado de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todas las personas con independencia de su lugar de residencia, atendiendo de forma especial a los territorios más despoblados y con alta dispersión poblacional.

3. Perspectivas de género e igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de las personas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, movilidad reducida, origen racial o étnico, lengua, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, a través de la electrificación y el uso de combustibles renovables, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, tomando como base para alcanzar los objetivos climáticos los principios fijados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), entre los que están neutralidad tecnológica y coste-eficiencia.

d) Orientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos, sin perjuicio de seguir promoviendo nuevas inversiones que permitan cubrir las necesidades básicas en materia de transportes en todos los territorios.

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando los principios de neutralidad climática y neutralidad competitiva.

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

10. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando a las personas al en el centro de las decisiones.

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se acorte la longitud de los desplazamientos, se minimice el número de desplazamientos habituales contaminantes y se disminuyan los impactos ambientales, favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

TÍTULO I

Sistema General de Movilidad Sostenible

Artículo 6. El Sistema General de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Sistema General de Movilidad Sostenible como instrumento de cooperación y colaboración entre la Administración General del Estado, las comunidades y ciudades autónomas, y las entidades locales en el ámbito de las políticas públicas de movilidad y transportes, tanto de personas como de mercancías, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental, respetando, en todo caso, el reparto competencial vigente.

2. El Sistema General de Movilidad Sostenible facilita la participación de los sectores productivos, el ámbito académico y la sociedad civil en la definición de las políticas de transporte y movilidad.

3. El Sistema General de Movilidad Sostenible podrá contar con aquellos instrumentos de participación y colaboración entre las Administraciones competentes que dichas Administraciones acuerden establecer, que podrán tener carácter multilateral o bilateral atendiendo a la naturaleza de las materias objeto de colaboración. En todo caso, formarán parte del Sistema General de Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo previsto en esta ley:

- a) El Foro Territorial de Movilidad Sostenible.
- b) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

4. El Sistema General de Movilidad Sostenible contará con dos herramientas para el desarrollo de su actividad:
- El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios, con carácter vinculante, en todo caso, para la Administración General del Estado.
 - El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

Artículo 7. Objetivos del Sistema General de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema General de Movilidad Sostenible, sin perjuicio de los objetivos que tengan atribuidos las administraciones públicas integrantes de dicho Sistema, en el ámbito de sus competencias, serán los siguientes:

- El establecimiento de objetivos, metodologías herramientas de seguimiento de las políticas de transporte y movilidad desarrolladas por las administraciones, a través del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.
- La coordinación de los servicios de transporte y movilidad competencia de la Administración General del Estado.
- La mejora en el diseño, implementación y seguimiento de servicios de movilidad, incluyendo las zonas rurales o de baja densidad de población.
- El impulso de las actuaciones de integración e interoperabilidad tecnológica y territorial de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.
- El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad e inversiones.
- La implementación de un sistema que permita suministrar información al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 13.
- La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5, de acuerdo con la disposición final novena.
- El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de movilidad sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el capítulo 2 del título II.
- La gestión integrada del sistema desde criterios de seguridad (seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad), calidad y eficiencia.
- Colaborar en la planificación coordinada de infraestructuras y servicios de transporte y movilidad, en especial en los modos terrestres, y entre las distintas administraciones.

Artículo 8. El Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

1. Se crea, como órgano de cooperación regulado por el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Foro Territorial de Movilidad Sostenible, destinado a la gobernanza del Sistema General de Movilidad Sostenible.

2. El Foro Territorial de Movilidad Sostenible tiene como finalidad una cooperación eficaz y coherente de la Administración General del Estado, de las comunidades y ciudades autónomas, y de las Administraciones locales en materia de transporte y movilidad.

Artículo 9. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

1. El Foro Territorial de Movilidad Sostenible estará integrado por representantes de las diferentes Administraciones competentes en la materia. Este foro estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.

2. Su composición y funciones se precisarán a través de desarrollo reglamentario. En todo caso, la presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y entre las vocalías deberán quedar representadas las comunidades autónomas, las ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de medio millón de habitantes, las entidades locales con competencias en materia de movilidad y transportes designadas por la Federación Española de Municipios y Provincias o entidad que la sustituya, garantizando la representatividad de todos los territorios, así como de las Administraciones públicas competentes en materia de movilidad y transportes en los territorios históricos e insulares.

3. Cuando la naturaleza de los asuntos y temas a tratar justifique o aconseje su presencia, la Presidencia, por propia iniciativa o a propuesta de los miembros del Pleno, podrá convocar para asistir y participar, con voz pero sin voto, a representantes de las autoridades del transporte metropolitano en conurbaciones o áreas metropolitanas de más de 1 millón de habitantes, así como a quién reglamentariamente se establezca.

4. El Foro Territorial de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado siguiente.

5. El debate sobre asuntos o la adopción de acuerdos que afecten a las competencias de una comunidad o ciudad autónoma o de una entidad local, requerirá la conformidad de la misma.

Artículo 10. Funciones del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

1. El Foro Territorial de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

a) Emitir informe sobre el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones.

b) Emitir informe sobre el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) antes de su aprobación.

c) Contribuir a la mejora de la definición de la estructura y funcionamiento del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), así como de los objetivos y contenidos de la información que deban incluirse.

d) Emitir informe sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.

e) Contribuir a la elaboración de la memoria cuatrienal sobre el funcionamiento del Sistema General de Movilidad Sostenible.

f) Solicitar los informes que se acuerden al Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

g) Tomar en consideración los informes que emanen del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

h) Todas aquellas que contribuyan a mejorar la cooperación de las Administraciones públicas en materia de movilidad y transportes.

2. A tales efectos, se elaborará un Plan de Trabajo cuatrienal.

Artículo 11. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano del Sistema General de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, las personas usuarias y las administraciones públicas.

3. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible se organizará por secciones correspondientes a los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

Artículo 12. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

a) Emitir informe preceptivo en el procedimiento de elaboración del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como en sus revisiones. Así mismo informará preceptivamente el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

b) Emitir informe sobre cualquier asunto cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable que pueda serle sometido por el Gobierno, los Ministerios o, de forma facultativa, por las demás administraciones competentes en materia de movilidad y transportes.

c) Realizar propuestas en relación con la movilidad y los transportes sostenibles.

d) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de transporte público colectivo, servicios de movilidad, infraestructuras de transporte y de los demás sistemas de transporte y movilidad, incluyendo la movilidad activa, que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.

e) Desarrollar una labor permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, según lo establecido en el artículo 93, sin perjuicio de las competencias y la labor de otras administraciones u órganos sobre esta materia.

f) Informar en otros supuestos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 13. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema General de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las Administraciones y, en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, la comunidad investigadora y la ciudadanía, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las Administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Dirección General del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 15.

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, información sobre nodos de servicios de movilidad junto con los servicios de movilidad que ofrecen, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

4. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, y el Instituto Nacional de Estadística, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá, conforme al mismo procedimiento, el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.

5. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Territorial de Movilidad Sostenible, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a la ciudadanía cuidando su interoperabilidad con el resto de espacios de datos sectoriales a constituir.

6. La Administración General del Estado, las comunidades autónomas, y las entidades locales acordarán, en el marco del Foro Territorial de Movilidad Sostenible, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las Administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.

Artículo 14. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema General de Movilidad Sostenible.

1. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán en el presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la o las partidas necesarias para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema General de Movilidad Sostenible, incluyendo, entre otras, las siguientes:

- a) Costes de funcionamiento y secretaría del propio Sistema General de Movilidad Sostenible y de sus instrumentos de gestión y participación.
- b) El adecuado desarrollo del EDIM.
- c) Programas de sensibilización e información a la ciudadanía.
- d) Otras actividades de análogo carácter que se determinen en el Plan de Trabajo cuatrienal al que se refiere el artículo 10.

2. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá suscribir instrumentos de colaboración con otros departamentos ministeriales, con otras administraciones públicas autonómicas y locales y con entidades públicas o privadas, para la realización de las actividades recogidas en este título, que podrán ser financiadas con cargo a los créditos asignados al Sistema General de Movilidad Sostenible.

TÍTULO II

Fomento de la movilidad sostenible

CAPÍTULO I

Bases para la movilidad sostenible

Artículo 15. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) es la herramienta del Sistema General de Movilidad Sostenible que constituye el marco de condiciones orientativas para la planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, sobre la base de la colaboración y cooperación de las administraciones públicas en el ámbito de sus competencias.

2. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible creará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años.

3. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente.

4. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Orientaciones generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica recomendaciones para la movilidad urbana y metropolitana y recomendaciones para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.

c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

d) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.

e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos y herramientas de la movilidad sostenible, como las recomendaciones metodológicas y guías de buenas prácticas.

f) Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.

g) Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

5. Son documentos complementarios del DOMOS, a los efectos previstos en el apartado 1, los documentos de recomendaciones metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 18 y 19. Serán informados preceptivamente por el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 16. Orientaciones generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS.

1. El DOMOS contendrá pautas generales que sirvan de orientación a las administraciones públicas y otras entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones en el ámbito de sus competencias en materia de transportes y movilidad, especificando, en todo caso, las aplicables a la movilidad urbana y metropolitana, las aplicables a la movilidad en los entornos rurales o de baja densidad de población así como las aplicables a las grandes infraestructuras de transporte y movilidad.

2. Las orientaciones generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

a) Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos.

b) Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la movilidad en la planificación de las grandes infraestructuras de transporte y movilidad.

c) Modalidades de procesos de participación pública.

d) Orientaciones sobre los procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.

e) Orientaciones sobre posibles instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras.

Artículo 17. Sistema de indicadores para el seguimiento de sendas e hitos a incluir en el DOMOS.

1. El sistema de indicadores a incluir en el DOMOS debe ser un mecanismo de información para disponer de datos cuantitativos y cualitativos sobre el estado del transporte y la movilidad, así como del estado de las infraestructuras.

2. La selección de los indicadores y sus variables seguirá los siguientes criterios: integridad; calidad, compatibilidad y comparabilidad; rendimiento, impacto y eficiencia; y accesibilidad, sostenibilidad, transparencia, claridad, perspectiva de género e inclusión.

3. El sistema de indicadores se integrará en el Observatorio del Transporte y la Logística en España, o cualquier otra herramienta que pueda establecerse para este fin.

4. El sistema de indicadores permitirá realizar evaluaciones integradas de los resultados de las políticas de movilidad sostenible.

5. Aquellos indicadores que deriven de estadísticas públicas nacionales serán incluidos previamente por el INE en su planificación estadística nacional.

Artículo 18. Los documentos de recomendaciones metodológicas.

1. Los documentos de recomendaciones metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los diferentes modos de transporte y movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito que podrán ser de aplicación al resto de las administraciones públicas, cuando así lo acuerden conforme a lo establecido en el apartado 3 del artículo 15, en aquello no regulado por la normativa dictada en ejercicio de sus competencias respectivas.

2. Las recomendaciones metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales y planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales.

b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

c) Planes de movilidad sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.

d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.

e) Zonas de bajas emisiones.

f) Transporte y distribución de mercancías e infraestructura logística asociada.

g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios, considerando los usos complementarios de estas infraestructuras en apoyo a la movilidad sostenible.

h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.

i) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

j) Diseño de sistemas de movilidad compartida en el ámbito urbano.

k) Informes de impacto sobre la movilidad sostenible de los instrumentos de planificación.

3. Las recomendaciones metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior y tendrán en cuenta las herramientas y tecnologías para una planificación de las políticas de movilidad más eficiente y sostenible.

La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte será principio inspirador de estas recomendaciones.

4. En el seno del Foro Territorial de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas recomendaciones metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible informará sobre su contenido.

Artículo 19. Las guías de buenas prácticas.

1. Las guías de buenas prácticas son documentos complementarios del DOMOS que recogen actuaciones y experiencias satisfactorias de las administraciones públicas, entidades y empresas, que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otras.

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

- a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.
- b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.
- c) El fomento de los servicios públicos de movilidad.
- d) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.
- e) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
- f) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
- g) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.
- h) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.
- i) El fomento de la movilidad de bajas emisiones en el sistema de transporte público, incluyendo la movilidad compartida.
- j) Medidas informativas sobre los nodos de servicios de movilidad, incluida la señalización de estos nodos y la información sobre los servicios que ofrecen.

3. La elaboración de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen en el DOMOS se realizará en el marco de la comisión que a tal efecto se acuerde en el Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Artículo 20. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las Administraciones públicas:

- a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aportan todas las formas de movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.
- b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales, a las autoridades con competencias en la gestión de la movilidad, el transporte y el urbanismo y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.

2. En el ámbito de la Administración General del Estado, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará la elaboración de una estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes cuatrienales, en la que se podrán incorporar los siguientes elementos:

- a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.
- b) Instrumentos de comunicación y participación.
- c) Difusión de buenas prácticas.
- d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.
- e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.
- f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.

3. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año se detallarán las partidas específicas asociadas a las actuaciones de concienciación y sensibilización para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

4. Todas las actuaciones que se realicen en materia de concienciación y sensibilización deben ser en formato accesible y de lectura fácil.

Artículo 21. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa y autónoma, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

2. En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental.

3. Las Administraciones educativas, en el ámbito de sus competencias, establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa y autónoma, segura, saludable y sostenible.

4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables, accesibles y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.

5. Asimismo, en el ámbito de la educación superior, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales.

7. Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

8. Se procurará que la formación a la que hace referencia este artículo esté disponible en un formato accesible para las personas con discapacidad y de lectura fácil.

CAPÍTULO II

Planificación y gestión de la movilidad

SECCIÓN 1.ª

Instrumentos de planificación

Artículo 22. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados.

2. El Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) deberá responder al contenido de esta ley y al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) regulado en el artículo 15.

3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.

4. Se deberá prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y

especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.

6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, del Foro Territorial de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

7. Corresponde su aprobación al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, vistos los informes del Foro Territorial de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

9. Los instrumentos de planificación de infraestructuras y transportes de ámbito estatal previstos en la normativa sectorial en materia de infraestructuras de transporte que se aprueben desde la entrada en vigor de esta ley deberán ser coherentes con el IPEEM y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

Artículo 23. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

1. Las Comunidades Autónomas, en el ámbito de su competencia, podrán aprobar, desarrollar e implementar los instrumentos de planificación en materia de transportes y movilidad.

2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas que hayan acordado voluntariamente asumir sus determinaciones de acuerdo con lo establecido en el artículo 15.3.

Artículo 24. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

2. Las Comunidades Autónomas podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 18 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.

4. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 13 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Territorial de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

Tales criterios serán de aplicación supletoria a los dispuestos, al efecto, por la administración competente en materia de transportes y movilidad o por la ordenación urbanística de cada municipio, de conformidad a la legislación de cada Comunidad Autónoma.

Para la fijación de los criterios se podrán tener en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y usuarios y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

Estos planes de movilidad sostenible deberán tener en cuenta otros instrumentos de planificación de movilidad que puedan ser concurrentes y, en todo caso, estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 26.

Será la administración competente en materia de transporte y movilidad la que identifique los grandes centros de actividad en su territorio, considerando para ello los criterios anteriores, así como el agregado de las actividades existentes a efectos de determinación de la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible. Asimismo, podrá establecer una relación de otros grandes centros de actividad que también deban, o a los que se recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

3. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

4. El EDIM al que se refiere el artículo 13 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad.

Dicha obligación será aplicable también a las entidades pertenecientes al sector público estatal de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, para aquellos centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno. Asimismo, podrá ser de aplicación a otras entidades pertenecientes al sector público si así lo establece la Administración competente en materia de transporte y movilidad en el ámbito territorial correspondiente.

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso, y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

En el caso de las cooperativas el Plan de Movilidad será aprobado por el Consejo Rector.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 28. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, por lo que se fomentará la formación en ambas vertientes. Se tendrán en cuenta no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro, así como, en su caso, los instrumentos de regulación de la movilidad aprobados por la Administración competente en materia de transportes y movilidad.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Reglamentariamente se podrá establecer la figura de gestor de movilidad para los centros de trabajo referidos en este artículo.

5. Además, en relación con los centros de trabajo de alta ocupación, que son aquellos que cuentan con más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta o durante la jornada laboral y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa, incluyendo herramientas para facilitar la recarga pública o privada de este tipo de medios de transporte.

En los centros de trabajo anteriores, las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad velarán por la inclusión de dichas medidas.

6. En caso de que coincidan en el mismo lugar varios centros de trabajo a los que se refiere el apartado 1, se promoverán los oportunos mecanismos de coordinación entre ellos para el intercambio de información y la puesta en marcha de soluciones de movilidad sostenible.

7. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio y del artículo 46 bis del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007 y normativa foral concordante.

8. El EDIM al que se refiere el artículo 13 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

9. Lo recogido en este artículo será de aplicación supletoria a lo dispuesto, al efecto, por la Administración competente en materia de transportes y movilidad o por la ordenación urbanística de cada municipio, de conformidad a la legislación de cada comunidad autónoma.

Artículo 27. Seguimiento.

1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las comunidades autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en los artículos 24 y 25, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas.

2. Estos documentos serán de acceso público incluidos los datos agregados que estén disponibles por género y edad, teniendo en cuenta en todo caso la normativa reguladora de protección de datos de carácter personal.

3. Las entidades territoriales y las empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo o los adopten, dispondrán de un plazo de tres meses a contar desde la fecha de entrada en vigor o desde la de aprobación, respectivamente para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. Asimismo, aquellos planes aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberán ser actualizados siguiendo los criterios establecidos en ella.

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, de acuerdo con las condiciones que en ellas se establezcan, entre las que estarán las obligaciones de comunicar su aprobación y, en su caso, revisión y seguimiento.

SECCIÓN 2.ª

Movilidad para todas las personas

Artículo 28. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, las distintas administraciones públicas velarán, dentro de sus propias competencias, por incentivar y promover los esquemas de movilidad basados en la intermodalidad y los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, tratará de favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público y los servicios de movilidad colaborativa.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán, en el ámbito de sus competencias, por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclo logística y las soluciones de optimización de los repartos a través de nuevos modelos de distribución de mercancías, facilitando el acceso a vehículos motorizados cero emisiones o menos contaminantes acorde a la oferta tecnológica existente por tipo y dimensiones de vehículo industrial, o no motorizados como la ciclo logística u otros medios eficientes.

Artículo 29. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán el desarrollo de modelos territoriales y urbanos de proximidad, a través de una planificación urbana que fomente las ciudades compactas y con usos mixtos del suelo, la proximidad de las personas a las actividades, servicios, dotaciones y lugares de trabajo y de ocio, y la gestión eficiente de la movilidad y los servicios de transporte público urbanos.

Para ello, los instrumentos normativos y técnicos para la planificación urbana respetarán el principio de desarrollo territorial y urbano sostenible establecido por el artículo 3 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.

2. Para dar cumplimiento a los principios y finalidades, y atendiendo a la eficiencia en términos ambientales y de salud de los modos y medios de transporte, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, velarán por fomentar un sistema de movilidad integrado según el artículo 28.

3. La planificación del espacio urbano reforzará el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, y considerará la importancia de la naturalización de estos espacios públicos para garantizar el bienestar y la salud en su uso, y como oportunidad para el fomento de la biodiversidad y la conectividad ecológica, mediante actuaciones como:

a) El reparto equilibrado del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas y la consideración específica de la circulación de vehículos de movilidad personal en relación con la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

b) El fomento de la movilidad activa a pie en contraposición al estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana e impulsando el desarrollo de vías ciclistas protegidas, seguras y conectadas.

d) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad o movilidad reducida.

e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles en los alrededores de los centros educativos, fomentando e impulsando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma.

f) La instalación del mobiliario urbano y los servicios básicos necesarios (por ejemplo, bancos y asientos, fuentes de agua potable, fuentes ornamentales y estanques, aseos públicos, etc.) que faciliten la movilidad activa, el descanso y la estancia en los espacios públicos por parte de toda ciudadanía en condiciones de comodidad; de otros elementos del paisaje que fomenten las condiciones de confort visual, acústico y climático durante la movilidad activa o la estancia (vegetación, toldos, pavimentos que reduzcan el efecto isla de calor, etc.) y de la señalética que proporcione información de interés al usuario del espacio público. La planificación de los elementos del entorno urbano y su iluminación tendrá en consideración la necesidad de percepción de seguridad en los espacios públicos, especialmente en horarios nocturnos.

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la movilidad activa, la movilidad en transporte público y la intermodalidad, mediante actuaciones como:

a) La elaboración de normativa municipal que contemple el diseño de las vías para el fomento de la movilidad sostenible, de sus calles y plazas atendiendo al reparto equilibrado del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, que regule sus condiciones de acceso de vehículos a motor, y de coexistencia de peatones y vehículos no motorizados con el resto de vehículos, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, y siguiendo las directrices o guías de buenas prácticas que se puedan elaborar, reguladas en los artículos 15, 16, 18 y 19.

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados protegidas, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados. Asimismo, se facilitará el estacionamiento de ciclos en paradas o estaciones de transporte público o sus alrededores.

g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.

h) El desarrollo de una política de movilidad infantil que persiga asegurar el acceso de la infancia a los bienes públicos y los servicios urbanos. Así mismo, se deben crear condiciones para que las personas menores de edad puedan explorar y disfrutar de su hábitat cotidiano e ir progresivamente adquiriendo autonomía en sus desplazamientos.

Artículo 30. Movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas.

b) Priorizarán sus inversiones en movilidad inclusiva teniendo en cuenta la situación de los distintos modos y medios de transporte en cuanto a accesibilidad y su nivel de utilización.

c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, tales como garantizar la información que deberá ser accesible y en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, facilitar el acceso a las zonas de bajas emisiones o extender la figura de los asistentes de movilidad a aquellos modos de transporte donde sea posible.

d) Fomentarán las campañas de información y acciones formativas para promover la accesibilidad y la no discriminación de las personas con discapacidad o movilidad reducida en la utilización de los bienes y servicios a disposición del público.

e) Facilitarán la participación del sector asociativo de la discapacidad en el diseño, desarrollo y evaluación de las políticas de movilidad.

f) Deberán considerar a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

g) Establecerán, en la medida de lo posible, sistemas de seguimiento y control para asegurar la eficacia de las medidas y su repercusión en el número de personas con discapacidad y sus desplazamientos.

Artículo 31. Perspectivas de género e igualdad de trato y no discriminación en la movilidad.

1. Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán sus políticas de transportes y movilidad para detectar dificultades en el acceso a los diversos modos de transportes en función del sexo, la edad o el poder adquisitivo, u otras circunstancias sociales relevantes.

2. Asimismo, las Administraciones adoptarán las medidas que resulten oportunas, recomendándose el establecimiento de indicadores de seguimiento, para erradicar dichas disfunciones y evitar así cualquier tipo de discriminación, directa o indirecta, por cualquier circunstancia o condición social y, en particular, en función de su sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.

3. Asimismo se recomienda la inclusión del análisis, medidas e indicadores de seguimiento en los planes de movilidad sostenible contemplados en la presente ley.

SECCIÓN 3.ª

Medidas complementarias relativas a infraestructuras y equipamientos para la sostenibilidad del sistema de transportes

Artículo 32. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

a) La realización progresiva de actuaciones en terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad y uso eficiente de los recursos, con un régimen que permita la prestación abierta e igualitaria de servicios a diferentes operadores ferroviarios. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.

b) La utilización de energía procedente de fuentes renovables y la contratación de energía con garantías de origen renovable por parte de los titulares o prestadores de servicios en los edificios o instalaciones a las que se refiere el apartado anterior, bien mediante el autoconsumo o utilizando garantías de origen renovable en la contratación de dicha energía.

c) El establecimiento de puntos de recarga eléctricos en carreteras, mediante su instalación en gasolineras o el establecimiento de estaciones de recarga eléctrica rápida y ultrarrápida –electrolineras– suficientes y necesarios para que la electromovilidad, especialmente en larga distancia y transporte de mercancías, se desarrolle con normalidad en todo el territorio.

Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para el taxi, para la bicicleta o ciclo, para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones, u otro tipo de vehículos y servicios que decida la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

Estas actuaciones se incluirán, cuando proceda, en los planes de movilidad sostenible regulados en la legislación vigente.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, el taxi, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1, centrado en la posibilidad y conveniencia de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.

En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transportes, con especial atención a la seguridad de las personas.

4. Las administraciones públicas colaborarán, en la medida en que sus recursos técnicos y presupuestarios lo permitan, para asegurar que las soluciones que se planteen garantizan la continuidad de los carriles entre las vías competencia de distintas administraciones, la gestión dinámica de los mismos, y, en su caso, la continuidad de dichos carriles hasta los intercambiadores de transporte.

5. La autoridad responsable de la regulación del tráfico fijará las condiciones de utilización, dará publicidad a la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles reservados y realizará, en su caso, la gestión dinámica sin perjuicio de las competencias del titular de la vía.

Artículo 34. Cumplimiento de los objetivos de suministro de electricidad a aeronaves estacionadas.

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE, las obligaciones recogidas en su artículo 12, apartado 1, letra b), para garantizar que, a más tardar el 31 de diciembre de 2029, en todos los puestos de estacionamiento el suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas en remoto y utilizados en operaciones de transporte aéreo comercial para embarcar o desembarcar pasajeros o cargar o descargar mercancías, no serán de aplicación en aeropuertos de competencia del Estado de la red global de la RTE-T con menos de 10.000 vuelos comerciales al año en promedio de los tres últimos años.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en el sector aéreo, junto con los gestores de infraestructuras aeroportuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las Administraciones territoriales competentes, prestadores de servicios de asistencia en tierra y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los aeropuertos de competencia del Estado para evaluar las necesidades de fomento de la eficiencia energética y electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a las aeronaves estacionadas.

3. Reglamentariamente se podrá ampliar la relación de aeropuertos de competencia del Estado que deban disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas en puestos de estacionamiento de contacto, en caso de ser necesario para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte.

4. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las Administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno renovable, el biometano y combustible de aviación sostenible (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación), o cualquier otro combustible renovable de origen no biológico con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario en los términos establecidos en la regulación europea y nacional de aplicación.

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima cuando ello proceda, promoverán activamente la implantación de medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, como es el caso de los servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil, entre otras iniciativas.

Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para tomar las medidas necesarias para asegurar el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil.

Antes de 2030, este servicio deberá estar disponible en las terminales de pasajeros y en las terminales de buques portacontenedores de los puertos marítimos de la red RTE-T y a partir de 2030 en las terminales de los buques de pasaje y portacontenedores del resto de puertos en los que así lo haya decidido el organismo rector del puerto.

Para ello, el Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que, en el marco planificación del desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica con horizonte 2030, así como en sus diferentes actualizaciones y modificaciones de aspectos puntuales, se impulse el desarrollo de los procesos de electrificación de servicios portuarios de interés general.

Asimismo, el Gobierno promoverá, a través de los Planes de Descarbonización del sector en el marco de la Estrategia Marítima 2025-2050, el establecimiento de un objetivo para que, a través de medidas que incentiven el uso de combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO), se garantice el cumplimiento de los objetivos específicos ya fijados para el transporte marítimo en la normativa europea, incluyendo el Reglamento (UE) 2023/1805 FuelEU Maritime. Dichos planes incluirán el impulso de corredores verdes nacionales e internacionales.

3. A estos efectos, tendrán carácter prioritario para su implantación en los puertos y el suministro al transporte marítimo aquellas fuentes de energía consideradas como combustibles alternativos, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al desarrollo de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE.

4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por las autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles alternativos a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía alternativa.

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un marco de actuación que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El marco incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 36.

El plazo para disponer del marco de actuación será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.

6. A efectos de lo establecido en el artículo 9.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, relativo al autoconsumo de energía eléctrica, las instalaciones de producción o generación de energía eléctrica renovable dentro de un puerto tendrán, a todos los efectos, la condición de «instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas» cuando tanto la generación como el consumo estén en la zona de servicio de un puerto de interés general definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, permitiendo de esta manera que la generación renovable pueda ser compartida en todo el ámbito portuario sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo, y que la transferencia de energía se realice a través de la red de distribución.

7. A los efectos del artículo 46 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, las Autoridades Portuarias podrán participar en sociedades cuyo objeto sea el desarrollo, gestión y explotación de activos eléctricos vinculados al servicio de suministro de energía eléctrica a buques y la gestión de energía para autoconsumo en el puerto cuando ello esté justificado por razones de eficiencia ligadas al cumplimiento de los objetivos de descarbonización.

SECCIÓN 4.ª

Información y gestión ambiental y de la energía en los servicios de transporte

Artículo 36. Cálculo e información de la huella de carbono.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte, servicios de movilidad, o actividades auxiliares o complementarias del transporte o de los servicios de movilidad. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas.

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte o un servicio de movilidad, de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte o de movilidad. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte o del servicio de movilidad según los procedimientos que se establezcan conforme al apartado 4.

3. Además, cuando proceda, el total de la huella de carbono de dichas entidades será inscrito en el Registro de Huella de Carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, u otros similares gestionados por las administraciones territoriales.

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones

y su alcance mínimo, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte o servicio de movilidad. Para establecer esta reglamentación, se realizará una consulta previa al sector del transporte y la movilidad, con el fin de que pueda tener voz sobre el alcance mínimo de las obligaciones y los mecanismos más adecuados para el cálculo e información de la huella de carbono, y se tendrán en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.

5. Sin perjuicio de lo anterior, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus competencias, podrán ampliar el alcance de las obligaciones recogidas en este artículo para las entidades afectadas en aquellos servicios de transporte terrestre o servicios de movilidad que se presten con origen y destino en su correspondiente ámbito territorial.

Artículo 37. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

1. Sin perjuicio de las competencias de las administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el artículo 34 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, y se dotarán de un plan de reducción que podrá incorporar medidas de compensación (de reducción y/o absorción), que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero en sus alcances 1 y 2 definidos conforme al Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono.

3. Se podrá dar cumplimiento a estas obligaciones referidas en el apartado anterior sobre la huella de carbono a través de lo establecido en la normativa reglamentaria reguladora del registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. El Registro incluirá, a través de sus documentos de apoyo y guías, un apartado específico para la actividad portuaria y aeroportuaria.

4. De acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, las autoridades competentes en materia de toma de datos y evaluación de la calidad del aire deberán asegurar la correcta medición y control de la calidad del aire en los entornos portuarios y aeroportuarios, garantizando que los puntos de muestreo cumplan con los criterios de macro implantación para la protección de la salud recogidos en el anexo III del citado real decreto.

Artículo 38. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.

Los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero.

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fomentarán la introducción de requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios o de concesión de servicios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.

TÍTULO III

Planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte

CAPÍTULO I

Provisión de servicios de transporte terrestre de personas y servicios de movilidad en todo el territorio

Artículo 39. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad y colaboración de las administraciones públicas.

1. Las administraciones públicas, colaborando en el marco de sus respectivas competencias, velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril recíprocamente o con otros modos de transporte, faciliten la intermodalidad y el uso combinado con medios de transporte, como la bicicleta o ciclo, otros vehículos de movilidad personal y el transporte público bajo demanda en trayectos urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas impulsarán la introducción de soluciones tecnológicas de información, acceso y pago de los servicios de transporte y movilidad que sean más eficientes en atención a las necesidades del entorno y los recursos disponibles.

Artículo 40. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intraautonómicos.

Las Administraciones competentes adoptarán las medidas necesarias para asegurar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, independientemente de su lugar de residencia, promoviendo la cohesión territorial y evitando desigualdades entre zonas urbanas y rurales. Se prestará especial atención a las áreas con riesgo de despoblación, garantizando la prestación de servicios de transporte adecuados y proporcionales a sus necesidades.

Artículo 41. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración competente mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Las Administraciones competentes promoverán la implementación de servicios de transporte a la demanda y soluciones flexibles de movilidad en zonas rurales, adaptando la oferta de transporte a las características específicas de cada territorio y asegurando la sostenibilidad de los servicios mediante mecanismos de financiación pública.

Asimismo, las Administraciones competentes podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, así como fomentar los servicios de movilidad colaborativa.

2. La modalidad de contrato de servicios o de concesión de servicios se podrá utilizar para la prestación de servicios de transporte público de personas por carretera de carácter lineal o de carácter zonal.

En el objeto de estos contratos se podrá incluir la prestación de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios como estaciones, intercambiadores, centros de mantenimiento, servicios tecnológicos, centros de gestión de operaciones, aparcamientos y cualesquiera otros vinculados a la prestación del servicio.

Artículo 42. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril y con los servicios regulares en autobús.

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas, en el marco de sus respectivas competencias, podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas, en el marco de sus respectivas competencias, podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas

regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

3. Los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte público ferroviario y otra etapa en transporte público discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

4. En el caso de que los servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril se vayan a prestar con autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo, las Comunidades Autónomas podrán promover áreas de prestación conjunta entre los municipios afectados y/o extender a las estaciones ferroviarias el régimen previsto en el artículo 127.1 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

5. Los operadores de líneas de transporte regular de personas en autobús u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes conjuntos que tengan una etapa en una línea de transporte regular ya existente y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

CAPÍTULO II

Obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal

Artículo 43. Obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal.

1. De acuerdo con lo establecido en la normativa europea, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación.

2. Los contratos que se liciten para la prestación de obligaciones de servicio público se regirán por la normativa europea que resulte de aplicación, por esta ley y por las normas sectoriales que los regulen en el ámbito del transporte por carretera, ferrocarril, aéreo y de la navegación marítima.

En lo no previsto por la normativa europea y sectorial de aplicación, serán aplicables las disposiciones generales en materia de contratos del sector público.

3. Los contratos de servicios públicos podrán adoptar bien la modalidad de contrato de concesión de servicios en el sentido definido en el artículo 15 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público; o bien la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 y en el artículo 2 letra e) del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

En este último caso, cuando se trate de contratos de servicios públicos de transporte de viajeros en autobús o tranvía que adopten la modalidad de contratos de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en esta Ley, o en su caso, en el Real Decreto-ley 3/2020; en lo demás su régimen jurídico será el que resulte de la aplicación de lo previsto en el Reglamento 1370/2007.

Artículo 44. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y su impacto antes de declarar las obligaciones de servicio público, con el fin de considerar la alternativa menos dañina con el medio ambiente.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial. Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad territorial y que busque la vertebración del territorio y la mitigación de los efectos de la despoblación.
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.

- g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transporte público.
- h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

Artículo 45. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

- a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.
- b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.
- c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.
- d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.
- e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.
- f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental.

2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior.

3. Por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

4. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica o local, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a esa administración.

En el caso de entidades locales, para que la propuesta pueda ser tenida en cuenta por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, deberá contar con la conformidad de la administración autonómica correspondiente.

5. La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3, cuando éstas se hubieran adoptado.

Artículo 46. Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Las obligaciones de servicio público, salvo que en su declaración se determine otra cosa, serán objeto de financiación en todo caso por la administración proponente.

A tal efecto, con carácter previo a su declaración como obligación de servicio público por el Consejo de Ministros, deberá incorporarse al expediente el compromiso de su financiación expedido por el órgano de la administración proponente competente para la aprobación del gasto.

2. Asimismo, cualquier eventual aumento de frecuencias o modificación de las características del servicio, en relación con las que hayan sido declaradas en las obligaciones de servicio público, deberá ser financiado por la administración proponente.

3. La financiación de las obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península corresponderá en todo caso a las administraciones proponentes y no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado.

Artículo 47. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, realizará el seguimiento de las obligaciones de servicio público de competencia estatal prestadas por los diferentes operadores, comprobando que se cumplen las condiciones impuestas para garantizar los servicios establecidos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la «Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público», especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación. En su caso, se podrá analizar las posibles causas del bajo nivel de demanda, por si respondiesen a cuestiones relativas a la configuración del servicio.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación general de contratación del sector público y en la legislación sectorial que resulte de aplicación.

2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial.

3. Cuando las obligaciones de servicio público se hayan declarado o modificado a iniciativa de otra Administración Pública, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible recabará de la administración proponente la información necesaria sobre su cumplimiento a los efectos de proceder a su evaluación periódica.

4. En los casos en los que dejen de cumplirse las condiciones que motivaron la declaración de las obligaciones de servicio público, el Consejo de Ministros podrá declarar su extinción, una vez finalizada la vigencia del contrato correspondiente previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas.

5. La Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las Comunidades Autónomas con respecto a la provisión de los servicios en rutas aéreas peninsulares en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, cuando la provisión de tales servicios se realice mediante contratación pública. En particular se podrá establecer mediante convenio entre administraciones cómo se satisfarán las obligaciones financieras asociadas a dicha contratación y a la provisión de los servicios. La gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado, el cual podrá en todo momento suspender temporalmente o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público, si éstas dejan de cumplir el objetivo social por el que fueron declaradas.

Artículo 48. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de las previsiones contenidas en esta ley, los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, por la reglamentación de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, y por la legislación general sobre contratación del sector público que resulte de aplicación.

Si dichos contratos adoptasen la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017, se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017.

2. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.

3. El Gobierno garantizará las paradas, horarios, frecuencias y rutas actuales, que atienden a la función de conexión territorial y de servicio de transporte público, favoreciendo el establecimiento de paradas que sirvan de conexión en aquellos lugares que no cuenten con otro transporte alternativo, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte. En el caso de que paradas que actualmente se encuentren dentro de las concesiones estatales se decida que sean prestadas por la comunidad autónoma con el objetivo de conseguir un mejor servicio y esto lleve aparejado un coste extra para la comunidad autónoma, se compensará económicamente por parte del Estado.

Asimismo, con carácter simultáneo a la apertura de un período de información pública del anteproyecto de establecimiento del servicio, se recabará informe de las comunidades autónomas afectadas por este.

4. Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.

5. Cuando entre dos comunidades autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las comunidades autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, podrán

establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de las personas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios.

6. Los servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal deberán facilitar el transporte de bicicletas en la medida que sea posible, y, en cualquier caso, informar de forma clara de la posibilidad y las condiciones de transporte para bicicletas en los puntos y portales de venta de billetes.

CAPÍTULO III

Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal

Artículo 49. Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal.

La planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal responderá a los criterios establecidos en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) al que se refiere el artículo 22 a los procedimientos establecidos en las leyes sectoriales de aplicación y a los preceptos establecidos en la presente ley.

Artículo 50. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general, en la infraestructura de recarga y repostaje y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación *ex ante* de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

- a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.
- b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

2. El resultado de la evaluación prevista en el apartado anterior deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su efecto social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

En ambas etapas se deberá analizar, de acuerdo con la metodología que finalmente se apruebe señalada en el apartado 4, su repercusión en las emisiones nacionales de gases de efecto invernadero.

En los procesos de información pública de la evaluación ambiental del proyecto se incorporarán los resultados del estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera, que serán accesibles en la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En los procedimientos de evaluación se valorarán las aportaciones realizadas por las comunidades autónomas y entidades locales con competencia en materia de movilidad.

3. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 52, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación *ex post* de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 4.

4. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 3, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad.

Asimismo, en el caso de la evaluación de operaciones de integración urbana del ferrocarril, se tendrán en cuenta las particularidades propias de este tipo de actuaciones, incluyéndose criterios específicos y las consideraciones y aportaciones realizadas por las CC.AA. y las EE.LL. afectadas a tal fin.

5. Los resultados de las evaluaciones *ex ante* y *ex post* a los que se refieren los apartados anteriores serán públicos y sus principales conclusiones se registrarán digitalmente en el módulo de inventario de infraestructuras del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 13, en las condiciones y con las excepciones que se establezcan reglamentariamente. Este registro tendrá por objeto, entre otros, conocer las desviaciones que puedan producirse para cada tipología de proyecto respecto a los estudios realizados en fase de planificación, especialmente en lo que se refiere al coste de inversión y demanda de la actuación, así como optimizar el proceso de toma de decisiones.

Artículo 51. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 50, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial. Este análisis deberá detallar el efecto previsto de la actuación en la reducción de gases de efecto invernadero.

2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes así como en las emisiones acústicas y su afectación a espacios protegidos o a la biodiversidad en los entornos aeroportuarios y afectados por la actividad asociada al transporte aéreo y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo en todo caso durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, respecto de las actuaciones incluidas en su ámbito. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental, sin perjuicio de la realización del estudio de rentabilidad económica, social y ambiental, y en su caso, financiera, conforme a lo indicado en el artículo 52 del presente texto legal.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley, teniendo en cuenta la normativa sectorial correspondiente.

5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos en el anexo II.

6. El contenido del anexo II podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.

7. Este análisis preliminar contemplará las diversas alternativas, modos de transporte, previsiones de demanda y efectos económicos, sociales y medioambientales esperados, incluyendo criterios sostenibles de ocupación del suelo, para los diferentes agentes implicados. Se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 50 sobre la metodología de los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental.

8. Los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental serán sometidos a los siguientes informes:

- a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.
- b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- d) Cuando se refiera a una infraestructura o elemento que pueda afectar a la prestación de servicios que sean competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible solicitará el informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios. Dicho informe deberá remitirse en el plazo de un mes, transcurrido el cual se proseguirá con el estudio si no se ha recibido el informe.

9. El Consejo de Ministros, por razones de interés general debidamente motivadas, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de estas autorizaciones.

Artículo 52. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

1. La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas o locales o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 50. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente.

2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad tuviera una antigüedad superior a 10 años, o teniendo una antigüedad menor pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo, salvo las excepciones indicadas en el artículo 53 y en las disposiciones transitorias quinta y sexta.

En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial.

En el caso de las infraestructuras portuarias, será necesario contar con estudios completos de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, en aquellas actuaciones que hayan sido objeto de un análisis preliminar, en los términos expresados en el artículo 51, así como sobre aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 55.3 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones.

Artículo 53. Excepciones del procedimiento de evaluación.

Quedan excluidas de la obligación de la realización de las evaluaciones *ex ante* previstas en el artículo 50, las siguientes actuaciones:

- a) Las que formen parte de los planes de defensa nacional o internacional.
- b) Las específicas de mejora de la seguridad, renovación, conservación y mantenimiento de las infraestructuras de transporte.
- c) Las derivadas del cumplimiento de normativa, disposiciones emitidas por las instituciones europeas en materia de transporte o de recomendaciones técnicas de la Autoridades Nacionales de Seguridad.
- d) Las actuaciones recogidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria vigente.

Artículo 54. Infraestructuras de transporte de interés general y planificación territorial.

Los informes que deban emitir las autoridades competentes en materia de planificación territorial velarán por que los instrumentos de ordenación del territorio que afecten a la movilidad salvaguarden y respeten las infraestructuras de transporte de interés general y sus elementos funcionales e instalaciones de servicio, así como su operativa.

TÍTULO IV

Contribución del Estado a la financiación de la movilidad sostenible

Artículo 55. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano e interurbano.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación de los servicios de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluido el metropolitano y el rural, de viajeros.

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte público colectivo que operan en el ámbito urbano e interurbano, incluido el metropolitano y el rural, tanto si su gestión está atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, como si se presta directamente por la Administración local o autonómica y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías. A estos efectos, las islas de los archipiélagos de Canarias y Baleares tendrán la consideración de entorno metropolitano.

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, teleféricos y funiculares, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano e interurbano, incluido el metropolitano y el rural, en los términos que se establecen en esta ley. Asimismo, serán susceptibles de financiación los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana e interurbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera del servicio de transporte

colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

5. Se considerarán actuaciones vinculadas a los servicios públicos, susceptibles también de financiación de acuerdo con este título y en los términos que sean acordados, la elaboración de planes de movilidad sostenible elaborados de acuerdo con lo previsto en esta ley o, en su caso, según la normativa autonómica correspondiente, así como las acciones de concienciación y sensibilización que promuevan las respectivas Administraciones para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

Artículo 56. Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).

1. En aplicación de la disposición adicional quinta del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se crea el «Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, fondo carente de personalidad jurídica (FECMO-FCPJ)», cuyos recursos estarán constituidos exclusivamente por las cantidades que anualmente se establezcan en el crédito destinado a la aportación al mismo, que se recoja en los presupuestos generales del Estado, y solo podrá incrementarse por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley. La dotación anual del fondo se determinará previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley.

2. El FECMO-FCPJ estará adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo.

3. El FECMO-FCPJ se regirá por lo dispuesto en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en cuanto a su régimen de presupuestación, contabilidad y control, por lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

4. La gestión y dirección del fondo corresponderá a un Consejo rector adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que presidirá el Consejo Rector. Su presidente tendrá la consideración de cuentadante a que se refiere el artículo 138 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Por orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se determinará su composición, funciones y normas de funcionamiento.

Artículo 57. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. La financiación deberá contribuir a la prestación de un servicio de calidad, conjuntamente con la financiación aportada por las administraciones competentes.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse a financiar acciones de interoperabilidad en el territorio del estado, respetando en su caso las fórmulas de cooperación entre administraciones públicas que ejerzan la figura de autoridad de transporte público, así como al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 59 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1.

Artículo 58. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.

2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.

3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.

4.º Reglamentariamente se podrán establecer las condiciones en las que los municipios no incluidos en los apartados anteriores y que presten un servicio público colectivo de transporte urbano pudieran ser beneficiarios de estas subvenciones.

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 55 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.

2. La solicitud de subvención por las entidades a las que se refiere al apartado 1.c) implicará la imposibilidad de que los municipios integrados en los mismos puedan solicitarlas de manera individual para los mismos servicios.

3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluido el metropolitano y el rural, de viajeros en régimen de gestión directa por la Administración o entidad titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

4. Para ser beneficiarios, los municipios o entidades supramunicipales en cuyo ámbito territorial se desarrolle el servicio deberán contar con un Plan de Movilidad Sostenible según lo previsto en el artículo 24.

5. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tendrá en cuenta en la convocatoria de las subvenciones financiadas con cargo al FECMO-FCPJ, entre otros, los siguientes extremos:

a) El cumplimiento de las recomendaciones, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.

b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.

c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el artículo 28.

d) La mejora de la movilidad y su sostenibilidad medioambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad del aire a través de la reducción de contaminantes atmosféricos, incluyendo las políticas de modernización de flotas orientadas a la utilización de energías limpias y la promoción de la movilidad activa.

e) El cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio.

Artículo 59. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones. En todo caso, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá efectuar pagos anticipados a cuenta de la liquidación durante el ejercicio de prestación del servicio. Los anticipos se regularizarán en la liquidación anual.

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 58 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

a) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos, viajeros-km, número de personas totales, u otro similar representativo de la oferta o demanda del transporte.

b) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

c) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial o de población que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:

- 1.º La población total receptora del servicio.
- 2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.
- 3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.
- 4.º Otras condiciones relevantes como la insularidad o la extra peninsularidad, la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos y favoreciendo siempre la adecuada organización del sistema de movilidad en el territorio y la eficiencia en la gestión por parte de las entidades. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 ni superior a 1,2.

e) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.

Artículo 60. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluido el metropolitano y el rural, de viajeros no podrán superar la mitad de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras, ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados.

2. Al menos el 50 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluido el metropolitano y el rural, de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras Administraciones.

Artículo 61. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana e interurbana.

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana e interurbana, incluida la metropolitana y la rural, con criterios de concurrencia competitiva.

2. Mediante Orden del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se aprobarán las bases reguladoras de estas subvenciones, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

TÍTULO V

Innovación, digitalización y formación en el transporte y la movilidad

CAPÍTULO I

Espacio controlado de pruebas para la movilidad

SECCIÓN 1.ª

Régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad

Artículo 62. Principios rectores específicos aplicables al espacio controlado de pruebas para la movilidad.

1. Las acciones enmarcadas en el espacio controlado de pruebas se regirán por los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica y estarán orientadas a la innovación en la movilidad.

2. La innovación en movilidad deberá ser compatible con la seguridad, el uso responsable de las tecnologías, la sostenibilidad en el sistema de transporte, la mejora de la eficiencia, y la efectividad del derecho a la movilidad.

3. La actuación de los poderes públicos y los promotores en este ámbito deberá respetar los principios de transparencia y rendición de cuentas, así como los derechos de propiedad intelectual del resultado del proyecto en favor del promotor y realizador del mismo.

Artículo 63. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades.

1. Las autoridades públicas con competencias en la materia cooperarán entre sí para garantizar que, conforme a lo dispuesto en esta ley, las pruebas se desarrollen con arreglo a los principios rectores del artículo 5 del sistema de movilidad y transporte.

2. Las autoridades colaborarán a fin de lograr un adecuado funcionamiento del espacio controlado de pruebas y facilitarán, dentro de su ámbito competencial y con las garantías adecuadas, la realización de pruebas, cualquiera que sea el ámbito territorial al que afecte.

En este sentido, la Oficina actuará como impulsora de todos los proyectos admitidos al espacio controlado de pruebas.

3. En particular, las autoridades competentes cooperarán estrechamente entre sí mediante las técnicas y mecanismos disponibles al amparo de la legislación vigente.

4. Para la realización de pruebas que así lo requieran, podrán establecerse mecanismos de cooperación internacional con otras autoridades supervisoras.

Cuando la realización de la prueba afecte a normas de derecho comunitario será necesario la comunicación previa a la autoridad de la Unión Europea que sea competente.

5. La Oficina podrá promover la suscripción de convenios con las distintas administraciones u organismos involucrados para lograr la máxima efectividad del espacio controlado de pruebas.

Dichos convenios deberán recoger al menos la designación de personas expertas, la designación de la autoridad o las autoridades de supervisión y la puesta a disposición de aquellos medios esenciales para asegurar la ejecutividad de la prueba. Cuando la prueba requiera la intervención de las Administraciones públicas con competencias sectoriales concurrentes en el ámbito de la movilidad, los convenios deberán incluir, en todo caso, la forma de cubrir los costes incurridos.

Artículo 64. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad.

1. El desarrollo de las pruebas de un proyecto piloto de innovación en movilidad se regirá por lo dispuesto en este capítulo y en el protocolo conforme a lo previsto en el artículo 68.

2. La admisión al espacio controlado de pruebas regulado en este capítulo para la realización de pruebas de un proyecto piloto no supondrá, en ningún caso, autorización para el comienzo del ejercicio de una actividad regulada o sujeta a autorización bajo la regulación de transporte o movilidad o para la prestación habitual de servicios de carácter profesional diferentes de los específicamente previstos en el protocolo, ni podrá tener carácter indefinido.

3. En caso de que en el proyecto piloto participen operadores que ya cuenten con autorización para el ejercicio de una actividad, el protocolo previsto en el artículo 68 incluirá, cuando sea necesario, medidas para delimitar las pruebas que podrán realizarse en el espacio de pruebas con respecto a la actividad ordinaria desarrollada por los operadores autorizados.

4. Será de aplicación la normativa de movilidad y transporte y demás normas aplicables a la realización de la prueba con las únicas limitaciones y excepciones que se acuerden en el protocolo.

Artículo 65. Régimen de admisión y participación.

1. Podrán ser admitidos al espacio controlado de pruebas regulado en este capítulo aquellos proyectos que aporten innovación en movilidad.

Se entenderá que aportan innovación en movilidad aquellos proyectos que no tengan cobertura en la regulación existente y que se encuentren en una fase de desarrollo que permita la ejecución de las pruebas previstas en el espacio controlado de pruebas en un corto plazo de tiempo desde su admisión.

A estos efectos, se entenderá que se encuentran en una fase de desarrollo suficiente aquellos proyectos que presenten un prototipo que ofrezca una funcionalidad mínima que permita comprobar su utilidad y su evaluación futura, aunque dicha funcionalidad esté incompleta respecto a posteriores versiones del mismo.

2. Los proyectos deberán contener las medidas de seguridad adecuadas para los participantes, los terceros, las infraestructuras y el sistema de transportes en general, pudiendo ser inadmitidos en caso de observarse en el proceso de evaluación y valoración de los riesgos, que las medidas de seguridad previstas no son suficientes.

A criterio de la Comisión de personas expertas en movilidad, la innovación en movilidad de un proyecto piloto deberá referirse, al menos, a uno de los siguientes aspectos:

a) Suponer una mejora en términos de armonización administrativa, cumplimiento normativo e integración entre los distintos modos de transporte o aportar una potencial utilidad o valor añadido sobre los usos ya existentes.

b) Suponer un beneficio para las personas usuarias de los servicios relacionados con la movilidad, en términos de calidad, disponibilidad, reducción de costes o seguridad en su acepción global, que incluye la seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

c) Aumentar la eficacia y la eficiencia de los operadores y autoridades prestadoras de servicios de movilidad.

d) Avanzar en aspectos ligados a la movilidad sostenible, inclusión social, accesibilidad o reducción de emisiones.

3. El cumplimiento de las condiciones de admisión previstas en este artículo deberá hacerse constar motivadamente en la solicitud presentada de conformidad con lo previsto en el artículo 66.

4. Los proyectos podrán ser propuestos por cualquier promotor, cualquiera que sea el Estado en el que esté domiciliado.

Para la continuación del proyecto piloto admitido en el espacio controlado de pruebas, los promotores, durante todo el período en el que duren las pruebas, deberán notificar a través de la Oficina cualquier cambio de domicilio.

5. No podrán ser admitidos al espacio controlado de pruebas aquellos proyectos cuyos promotores hubieran desarrollado durante los dos años anteriores otros proyectos piloto en el espacio controlado de pruebas que hayan sido interrumpidos o dados por finalizados de conformidad con el artículo 75.

El plazo de dos años se contará a partir de la fecha de la resolución administrativa relativa a la interrupción o finalización.

Excepcionalmente, podrán ser admitidos los promotores que, hallándose en la situación descrita en este apartado, acrediten haber subsanado los defectos en los que hubiera incurrido su proyecto, así como haber adoptado las medidas técnicas, organizativas y de personal apropiadas para la desaparición de las causas que motivaron la interrupción o finalización o de las pruebas.

Artículo 66. Solicitud de admisión al espacio controlado de pruebas.

1. Las solicitudes de admisión al espacio controlado de pruebas se presentarán por los promotores o, en el caso de proyectos de interés general, a instancia de una autoridad interesada.

2. Las solicitudes se presentarán a través de la Ventanilla Única del espacio controlado de pruebas creada para la gestión y tramitación de las solicitudes de admisión al espacio controlado alojada en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que será gestionada por la Oficina.

La Oficina podrá aprobar modelos de solicitud de admisión en el espacio controlado de pruebas, cuya utilización sea obligatoria para los promotores o autoridades interesadas.

3. La solicitud deberá ir acompañada de:

a) Una descripción suficiente del proyecto con específica referencia a la fase de desarrollo en la que se encuentran con arreglo a lo dispuesto en el artículo 65.1; la evaluación y valoración de los riesgos de dichas pruebas y la viabilidad de las mismas.

b) Una memoria justificativa que detallará el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior; en particular, los aspectos de innovación en movilidad que propone el proyecto y la ausencia de regulación o los conflictos con la normativa existente, a juicio de los promotores, así como las medidas de mitigación y/o control de riesgos, condiciones de uso o restricciones en favor de la seguridad y control del proyecto.

En esta memoria, el promotor deberá identificar expresamente si alguna información debe ser tratada como confidencial, solicitando que, en caso de admisión al espacio de pruebas, no sea publicada en ninguna fase del proceso.

c) Un compromiso de cumplimiento del régimen de garantías y protección previsto en la sección 2.ª del presente capítulo y una propuesta específica de las medidas que, en caso de ser aceptadas, tiene previsto cumplir el promotor para cumplir con tales garantías.

d) Un borrador de protocolo, conforme al modelo que se aprobará por orden ministerial y publicará en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

e) Un análisis del tipo de seguro de responsabilidad civil o cualquier otra forma de aval o garantía equivalente que mejor se ajuste a la naturaleza del proyecto.

4. Durante esta fase de solicitud y elaboración del borrador del protocolo, estará habilitado, en la sede electrónica asociada, un sistema de consultas previas que será operado por la Oficina. La resolución de dichas consultas tendrá carácter informativo para asistir a los posibles promotores en la presentación de sus solicitudes.

5. En cualquier momento se podrá requerir a los promotores información adicional sobre los proyectos piloto para la evaluación previa de las solicitudes. Esta información no supondrá, ni podrá incluir, una mejora o cambio sustancial de la propuesta presentada inicialmente, sino que tendrá exclusivamente carácter complementario y aclaratorio.

6. Los datos relativos a los proyectos facilitados por los promotores en el procedimiento de admisión en el espacio controlado de pruebas tendrán, a todos los efectos, la consideración de información confidencial.

Artículo 67. Admisión en el espacio controlado de pruebas.

1. La Oficina trasladará las solicitudes recibidas a la Comisión de personas expertas en movilidad seleccionada, que propondrá, mediante un informe motivado, la admisión o inadmisión de los proyectos en el espacio controlado de pruebas de conformidad con los criterios recogidos en el artículo 65.

El plazo para emitir el informe de admisión o inadmisión será de tres meses a contar desde que se reciba la solicitud por parte de la Oficina.

2. Cuando la Comisión entienda que un proyecto no cumple las condiciones de admisión o que concurren otras circunstancias que hicieran imposible o desaconsejable el inicio de las pruebas, el informe motivado de la Comisión podrá proponer las medidas a adoptar que, en caso de integrarse adecuadamente en el proyecto, podrían dar lugar a su admisión.

3. Podrán ser inadmitidos los proyectos cuyos objetivos coincidan con los de otro que ya haya sido aprobado o cuyas pruebas estén en curso. No obstante, en caso de interrupción del proyecto en fase de prueba, el promotor cuyo proyecto fue inadmitido por coincidencia de objetivos, podrá volver a solicitar su admisión.

La Oficina deberá notificarle esta posibilidad al promotor cuya solicitud fue inadmitida por este motivo.

4. Junto con la propuesta de admisión del proyecto, la Comisión de personas expertas en movilidad propondrá a la Oficina un listado de autoridades de supervisión, entre las que necesariamente deberá incluirse la autoridad competente por razón de la normativa afectada, y que pudiera llevar a cabo la supervisión de la prueba de acuerdo con las características de los proyectos admitidos.

5. La Oficina resolverá sobre la admisión o inadmisión de los proyectos al espacio controlado de pruebas de acuerdo con el informe de la Comisión en el plazo de diez días desde la recepción del mismo.

La resolución de admisión o inadmisión de los proyectos se notificará al promotor del proyecto de que se trate. Contra la resolución de inadmisión de los proyectos podrá interponerse recurso de alzada ante la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. En ese momento se trasladará a las autoridades de supervisión los proyectos para los que hubieran sido propuestas, debiendo mostrar estas su conformidad o disconformidad en el plazo de diez días laborables.

Si ninguna de las autoridades de supervisión aceptase su participación en el plazo señalado, la Oficina designará al órgano o ente estatal competente por razón de la materia, que actuará como autoridad de supervisión.

En caso de silencio, se entenderá que la autoridad de supervisión no ha aceptado su participación en el proyecto.

En el supuesto de que, durante el desarrollo de un proyecto, alguna autoridad de supervisión que no esté participando en el mismo muestre su interés en hacerlo, la Comisión de personas expertas en movilidad decidirá sobre la idoneidad de su incorporación al proyecto. Se entenderá, en cualquier caso, que resulta idónea si la misma fue propuesta y no aceptó su inclusión en un primer momento.

7. Anualmente, se publicará también en la sede electrónica del espacio controlado de pruebas, una relación de los proyectos que hayan resultado admitidos, con indicación de la autoridad o autoridades de supervisión designadas para cada prueba.

Artículo 68. Protocolo de pruebas.

1. Cuando un proyecto sea admitido en el espacio controlado de pruebas, la Comisión de personas expertas en movilidad que propuso la admisión, procederá a determinar el contenido final del protocolo de pruebas aplicable al proyecto, a partir del borrador de protocolo presentado por el promotor, que podrá completar, matizar, modificar o admitir sin modificación alguna.

2. El protocolo se suscribirá entre el promotor y la Oficina, y tendrá por objeto establecer los términos y condiciones con arreglo a los cuales se desarrollarán las pruebas del proyecto, incluyendo, como mínimo:

- a) Las limitaciones que se acordaren en cuanto al volumen de la actividad y el tiempo de realización.
- b) La forma en la que se llevará a cabo el seguimiento de las pruebas conforme a lo dispuesto en el artículo 74. En particular, se detallará la información que se facilitará a las autoridades de supervisión y el modo de acceder a dicha información.
- c) La información sobre los resultados de las pruebas que se facilitará a las administraciones competentes y las condiciones específicas de acceso a dichos datos.
- d) Las fases del proyecto y los objetivos previstos en cada una de las fases junto con el alcance de la prueba y la duración de la misma.
- e) Los recursos con los que, en su caso, contará el promotor para llevar a cabo las pruebas.
- f) El régimen de garantías para cubrir su eventual responsabilidad conforme a lo previsto en el.
- g) La propuesta de la autoridad o autoridades de supervisión y la expresa declaración de que, en ningún caso, éstas asumirán responsabilidad por el incumplimiento por parte del promotor de sus obligaciones legales o contractuales.
- h) Las circunstancias que podrán dar lugar a la modificación del protocolo, y el procedimiento para su aprobación, que deberá contar en todo caso, con la conformidad de la autoridad de supervisión.

i) En su caso, cláusulas de confidencialidad, así como disposiciones, sujetas a la regulación específica, sobre los derechos de propiedad industrial e intelectual o secretos empresariales que pudieran verse afectados durante la realización de las pruebas.

3. En caso de que las pruebas introducidas se vean afectadas por un método común de seguridad para la evaluación y valoración de los riesgos, será necesario establecer dicha evaluación y valoración, las medidas mitigadoras y la identificación de los responsables de aplicarlas, así como las condiciones de uso en caso de ser necesarias. Además, la correcta aplicación del método común de seguridad deberá ser verificada, en su caso, por un organismo independiente.

4. En el protocolo se establecerán todas las cautelas necesarias para garantizar en cada prueba un sistema específico de protección de los participantes que sea proporcionado al nivel de riesgo del proyecto, conforme a los objetivos establecidos en la legislación vigente en materia de protección de datos y protección de las personas usuarias de servicios de transporte. A tal efecto, el régimen de garantías podría incluir un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente, adecuada a la naturaleza del proyecto, de acuerdo con lo previsto en la sección 2.^a del presente capítulo.

Asimismo, se establecerán cuantas cautelas sean necesarias para garantizar que la realización de las pruebas no afecte a la estabilidad y normal funcionamiento del sistema de transportes, a servicios regulares ya establecidos o a terceros no participantes en las pruebas.

Por otro lado, quedarán identificados los elementos que, por ser parte de información confidencial, no deban ser objeto de publicación.

5. En la preparación del protocolo, la Comisión de personas expertas en movilidad podrá sugerir modificaciones en el proyecto u ofrecer asesoramiento al promotor para facilitar la adaptación del proyecto a la normativa vigente en materia de transporte y movilidad, y para concertar el régimen de garantías adecuado a la prueba propuesta, sin perjuicio de lo que se concluya en el informe final de evaluación.

6. Con carácter previo a la determinación del contenido final del protocolo, la Comisión de personas expertas en movilidad solicitará informe del Servicio Jurídico del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que se pronunciará sobre su conformidad a derecho, y en particular, sobre su adecuación a las normas reguladoras del presente capítulo.

7. Salvo razones debidamente justificadas, la determinación final del contenido del protocolo deberá producirse en el plazo máximo de tres meses a contar desde la resolución de admisión del proyecto.

8. Tras la determinación final del protocolo, la Oficina otorgará al promotor un plazo de diez días para que comparezca a la firma del mismo.

Transcurrido dicho plazo sin haberse suscrito el protocolo, se producirá la caducidad del procedimiento, archivándose el mismo. No obstante, la Oficina podrán ampliar dicho plazo conforme a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Cuando la caducidad sea imputable al promotor, este no podrá presentar nuevos proyectos en el plazo de dos años desde la resolución de caducidad.

Artículo 69. Inicio de las pruebas.

Una vez celebrado el protocolo y recabado el consentimiento informado conforme a lo previsto en el artículo 70, en el plazo de seis meses, deberán dar comienzo las pruebas integrantes del proyecto piloto según los términos recogidos en dicho protocolo. Este plazo podrá ser ampliado o reducido cuando concurran razones que justifiquen esta circunstancia.

SECCIÓN 2.^a

Régimen de garantías y protección de los participantes

Artículo 70. Consentimiento informado y protección de datos.

1. Todo participante en una prueba de un proyecto piloto autorizado de conformidad con este capítulo deberá ser debidamente informado de las condiciones de la prueba (evaluación y valoración de los riesgos, así como las medidas mitigadoras, condiciones y restricciones de uso y responsables de aplicar dichas medidas y del desarrollo de la actividad como proyecto piloto en un espacio controlado de pruebas) y deberá manifestar expresamente su consentimiento para participar libremente en dicha prueba, cumplimentando el modelo específico que acompañará a la solicitud del promotor. En la información que se proporcione al participante deberá detallarse la naturaleza de la prueba, los eventuales riesgos de participación en la misma, el régimen de responsabilidad regulado en el artículo 72, y el régimen de desistimiento al que puede acogerse, conforme a lo previsto en el protocolo y a lo dispuesto en el artículo siguiente.

2. Toda la información deberá ser puesta a disposición, en cualquier soporte y por cualquier medio que garantice su acceso permanente, sencillo y gratuito en todo momento por el participante, y permitir la manifestación del consentimiento inequívoco por el participante.

3. Asimismo, en dicha documentación se incorporará una cláusula sobre protección de datos de carácter personal donde, de manera clara, accesible y adaptada al interesado, se informará sobre el tratamiento de datos a llevar a cabo, haciéndose referencia específica a sus derechos de acceso, rectificación, supresión, portabilidad, limitación u oposición a su tratamiento.

Artículo 71. Derecho de desistimiento.

1. En cualquier momento, un participante tendrá derecho a poner fin a su participación en una prueba conforme al régimen de desistimiento contemplado en el protocolo de pruebas o, en otro caso, mediante declaración expresa de voluntad en este sentido.

2. El desistimiento de un participante no generará en ningún caso derecho de indemnización para el promotor de las pruebas.

Artículo 72. Responsabilidad.

1. Los daños personales y materiales causados a los participantes como consecuencia del desarrollo de las pruebas, incluso los debidos a fallos técnicos o humanos, serán indemnizados por el promotor con arreglo al régimen de garantías que se haya establecido en el protocolo cuando se produzcan por un incumplimiento suyo del protocolo, se deriven de riesgos no informados por él o cuando medie culpa o negligencia por su parte.

Asimismo, el promotor responderá por las pérdidas patrimoniales que sean consecuencia directa de dichos daños materiales y personales.

2. A los efectos de lo previsto en este artículo se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños y perjuicios que sufran los participantes en el desarrollo de las pruebas se han producido como consecuencia de su participación en las mismas.

No obstante, no serán resarcibles los eventuales daños y perjuicios que sufran los participantes como consecuencia de la interrupción o la finalización de las pruebas por el promotor por los motivos previstos en el artículo 75.

3. Los daños ocasionados a terceros ajenos al espacio controlado de pruebas serán indemnizados con arreglo al régimen previsto en el protocolo.

En caso de daños a terceros no cubiertos por el régimen de garantías previsto en el protocolo, serán indemnizados por el promotor, en caso de incumplimiento de las previsiones del mismo, o por el causante del daño, en otro caso.

Cuando la responsabilidad no pueda imputarse al promotor ni al causante del daño se presumirá la existencia de una concurrencia de culpas entre el promotor, la autoridad o autoridades de supervisión involucradas y, en su caso, el causante del daño. En este caso, la responsabilidad será solidaria.

4. En ningún caso podrá el protocolo prever que el promotor sea resarcido por la Administración de los daños o pérdidas patrimoniales resultantes de su participación en el espacio controlado de pruebas.

Artículo 73. Garantía de confidencialidad.

1. El protocolo podrá incluir cláusulas de confidencialidad y secreto empresarial, así como disposiciones sujetas a regulación específica relativas a los derechos de propiedad industrial e intelectual o secretos empresariales que pudieran verse afectados durante la realización de las pruebas.

2. Los miembros de la autoridad de supervisión y de la Oficina que participen en la selección, evaluación y seguimiento de los proyectos piloto conforme a este capítulo estarán sujetos a los deberes de secreto y discreción conforme a lo previsto en el artículo 53.12 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

Por su parte, los miembros de la Comisión y los participantes, así como el resto de personas profesionales involucradas, quedarán sujetos a sus respectivos regímenes de secreto profesional, si los tuvieren.

Artículo 74. Seguimiento de las pruebas.

1. La autoridad de supervisión que sea designada responsable del seguimiento de la prueba según lo previsto en el artículo 67, si lo considera necesario, podrá designar a una o a varias personas para que lleven a cabo el seguimiento de las pruebas que integran el proyecto piloto. Ello se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 72 sobre la responsabilidad exclusiva del promotor por el cumplimiento de lo contemplado en esta ley y demás normativa aplicable, así como de los términos del protocolo de pruebas.

En caso de que se haya designado a más de una autoridad supervisora, todas ellas podrán, si lo consideran necesario, designar a una o varias personas para llevar a cabo un seguimiento más directo a efectos de lo previsto en este artículo.

2. Durante la realización de las pruebas se establecerá un diálogo continuo entre el promotor y la autoridad de supervisión, que podrá emitir indicaciones escritas a fin de cumplir con lo dispuesto en el protocolo y en esta ley. Asimismo, la autoridad de supervisión podrá instar modificaciones del protocolo mediante escrito motivado en el que se

razone la necesidad de dichas modificaciones para el buen desarrollo de las pruebas y que, para hacerse efectivo, deberá contar con la conformidad del promotor.

3. Adicionalmente, la autoridad de supervisión del seguimiento verificará, en el ámbito de sus competencias, la aplicación de lo dispuesto en esta ley y en el correspondiente protocolo de pruebas. A tal fin podrá recabar, puntual o periódicamente, cuanta información estime pertinente y realizar inspecciones u otras acciones dirigidas al cumplimiento de esta ley y del protocolo de pruebas.

4. El incumplimiento de lo dispuesto en esta ley o en el correspondiente protocolo dará lugar a la interrupción de las pruebas conforme a lo previsto en el artículo 75 y, en su caso, a su correspondiente sanción de acuerdo con lo dispuesto en el título VIII.

Artículo 75. Interrupción de las pruebas.

1. En cualquier momento del desarrollo de las pruebas, el proyecto piloto en su conjunto o cualquiera de las pruebas podrán ser interrumpidos o darse por finalizados motivadamente por la autoridad o autoridades de supervisión si se incumplen los términos y condiciones del protocolo que rige la prueba o cualquier otra norma o regulación aplicable que no haya sido excluida o limitada por el protocolo a los efectos del espacio controlado de pruebas.

Asimismo, el proyecto piloto o cualquiera de las pruebas podrán interrumpirse o darse por finalizados motivadamente en caso de que la autoridad o autoridades de supervisión aprecien manifiestas deficiencias o eventuales riesgos para la seguridad del sistema de transportes y sus infraestructuras o la protección a los participantes o de las personas usuarias de otros servicios de transporte o movilidad.

En los supuestos previstos en los párrafos anteriores, la resolución motivada de interrupción o finalización del proyecto piloto o de las pruebas pondrá fin a la vía administrativa.

2. Los promotores podrán interrumpir o dar por finalizados el proyecto piloto o cualquiera de las pruebas por razones técnicas o por cualquier otro motivo justificado que, comunicado a la Oficina y trasladado para su aprobación a la autoridad o autoridades de supervisión, impida su continuación o cuando, conforme a lo previsto en el protocolo, hayan alcanzado los objetivos fijados para dichas pruebas.

SECCIÓN 3.ª

Finalización del proyecto y efectos posteriores a la realización de pruebas

Artículo 76. Informes de evaluación.

1. Una vez concluidas las pruebas y finalizado el proyecto conforme a lo establecido en el protocolo, el promotor elaborará, en el plazo de un mes, un informe final de resultado, en el que se evaluarán los resultados de las distintas pruebas del conjunto del proyecto piloto, incluyendo todos los datos e información relevantes.

2. En el protocolo se establecerá la información mínima que para cada proyecto piloto deberá contener dicho informe.

El referido informe será entregado a la Comisión de personas expertas en movilidad que, comprobado que contiene la información mínima establecida en el protocolo, dará traslado del mismo a la autoridad o autoridades de supervisión que hubieran intervenido en las pruebas. En caso de ser necesario, devolverá el informe al promotor a efectos de subsanación.

3. A la vista del informe final de resultado redactado por el promotor, la autoridad o autoridades de supervisión emitirán, acordado de manera conjunta si son varias, un informe de evaluación donde analizarán el resultado económico, social, medioambiental y normativo e incluirá, entre otros, los siguientes aspectos:

- Valoración general del proyecto y grado de cumplimiento de las condiciones del protocolo.
- Análisis de la innovación en movilidad lograda por el proyecto piloto.
- Análisis del proyecto en el marco regulatorio, identificación de contradicciones o conflictos que, en su caso, se hayan advertido.
- Viabilidad de la actividad propuesta por el proyecto piloto.
- Posibles conflictos con otros interesados o titulares de derechos.
- Impactos apreciables y previsibles sobre el mercado laboral.
- Impactos apreciables y previsibles sobre los servicios públicos de movilidad.

4. El informe de evaluación será remitido por la autoridad o autoridades de supervisión a la Comisión de Expertos para la determinación de la propuesta de regulación conforme a lo señalado en el artículo siguiente.

Artículo 77. Propuesta de regulación.

1. Tras la entrega de los informes finales de evaluación de las pruebas practicadas, y a la vista de los resultados obtenidos, la autoridad o autoridades de supervisión podrán redactar una propuesta de regulación.

La propuesta de regulación podrá consistir en una regulación nueva, en una propuesta de calificación de la actividad en el marco regulatorio vigente, en la propuesta de modificación de una norma vigente o en cualquier otra iniciativa legislativa que se considere oportuna.

2. Con carácter general, la propuesta de regulación será remitida a la Comisión de personas expertas en movilidad para que emita informe con su opinión al respecto y procedan a remitir la propuesta, su informe de opinión y el informe de evaluación, a la Oficina.

No obstante, en caso de discrepancias en la formulación de la propuesta, entre las diferentes autoridades de supervisión intervinientes, la misma será elevada a la Comisión de personas expertas en movilidad, que será quien adopte una redacción unificada en base a los informes y propuestas que les sean remitidos por las autoridades de supervisión.

La Oficina analizará la propuesta de regulación recibida y remitirá los borradores de textos normativos, a la autoridad o autoridades que estime competentes por razón de la materia para dar el correspondiente impulso a la propuesta de regulación recibida o, al menos, determinar la oportunidad normativa de su tramitación.

Artículo 78. Publicidad y resultado normativo del espacio controlado de pruebas.

1. Los informes de evaluación serán publicados en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, sin perjuicio de aquellos elementos o referencias que, por contener información confidencial, ser elementos de innovación o secreto industrial, no puedan ser objeto de publicación.

2. El desarrollo y resultado de las pruebas reguladas conforme a lo previsto en este capítulo se tendrán en cuenta a efectos de lo previsto en el artículo 26.1 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en el procedimiento de elaboración de normas con rango de ley y reglamentos.

Se valorará, en todo caso, el carácter innovador del proyecto y su incidencia en el sistema de movilidad y los objetivos de sostenibilidad en el ejercicio de la iniciativa legislativa y reglamentaria y en la evaluación normativa conforme a lo previsto en los artículos 129 y 130 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Artículo 79. Proporcionalidad y prohibición de trato discriminatorio.

1. Toda decisión que se adopte por cualquiera de los órganos o unidades administrativas que intervengan en el espacio controlado de pruebas, la Oficina, las autoridades de supervisión, y la Comisión de personas expertas en movilidad, deberán estar presididas por los principios de proporcionalidad, igualdad de trato y no discriminación.

En concreto, al determinar el contenido del protocolo de pruebas o de redactar la propuesta de regulación, las autoridades deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir las medidas de seguridad y control administrativo menos restrictivas para el pleno desarrollo del proyecto piloto presentado por el promotor, debiendo motivar su necesidad para la protección del interés público, así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen.

2. La Oficina, en el ejercicio de las funciones que le son propias, la Comisión de personas expertas en movilidad en la admisión de las solicitudes y la elaboración de los protocolos, en la designación, determinación y ejercicio de funciones por las autoridades de supervisión y, especialmente, en la redacción de los informes resultado del espacio controlado de pruebas, respetará estrictamente el principio de no discriminación, dando siempre el mismo trato e imponiendo siempre similares restricciones y limitaciones a proyectos de innovación en la movilidad idénticos o similares cualquiera que sea su promotor.

3. El acceso al espacio controlado de pruebas no puede suponer ningún privilegio o ventaja respecto a aquellos promotores que no decidan emplear esta vía para la innovación.

SECCIÓN 4.ª

Comisión de personas expertas en movilidad

Artículo 80. Comisión de personas expertas en movilidad.

1. En ejercicio de sus competencias la Oficina configurará la Comisión de Personas Expertas del espacio controlado de pruebas para la movilidad.

Para ello, se contará con una Bolsa de personas expertas seleccionadas por la Oficina de donde se elegirá a aquellas personas profesionales más adecuadas para cada proyecto en relación con la materia y características del mismo. La selección respetará los principios de independencia, responsabilidad y conocimiento específico del sector.

2. Su composición, que será variable en función de las características del proyecto y la disponibilidad de dichas personas expertas, contará, como mínimo, con la persona titular de la Oficina, que ostentará su presidencia, y, al menos,

con otras cuatro personas profesionales de reconocido prestigio especialistas en la materia concreta del proyecto, entre las que deberá figurar al menos una persona experta jurista, que serán designadas por la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

Adicionalmente, cuando el ámbito territorial o competencial del proyecto así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión otras personas en representación de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas o de las entidades locales, en los términos fijados en el convenio a que se refiere el artículo 63 o que sean acordadas en cada caso, con voz, pero sin voto.

3. La Comisión de personas expertas en movilidad desarrollará las funciones que le han sido atribuidas en este capítulo en relación con el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad.

CAPÍTULO II

Vehículo automatizado

Artículo 81. Principios de actuación de las Administraciones públicas para la regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes.

Las Administraciones públicas, en sus actuaciones de regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes, lo harán conforme a los siguientes principios:

- a) Seguridad física de la movilidad y seguridad frente a ataques a través de sistemas informáticos y ciberseguridad.
- b) Sostenibilidad ambiental y eficiencia del sistema de transportes.
- c) Buena regulación, aprovechando la experiencia acumulada para su mejora continua, así como la de los procedimientos de gestión y mantenimiento de las infraestructuras digital y física.
- d) Protección de los derechos de las personas en el desarrollo de esta tecnología y de los datos, para asegurar que sea inclusiva, accesible, y no discriminatoria por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.
- e) Fomento de la colaboración público-privada en la regulación y el diseño del despliegue de esta tecnología, y atendiendo, siempre, a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.
- f) Coordinación entre Administraciones para la operabilidad del vehículo automatizado entre las diferentes redes de infraestructura.

Artículo 82. Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA).

1. Se crea la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) con el objetivo de constituir una ventanilla única para que los interesados en realizar pruebas con vehículos automatizados en vías públicas o de uso común puedan:

- a) Acceder a la información sobre los procedimientos necesarios para efectuar las pruebas en vías públicas.
- b) Realizar los trámites preceptivos que se requieran para las pruebas, incluyendo las declaraciones, notificaciones o solicitudes necesarias para obtener una autorización.
- c) Conocer el estado de tramitación de las solicitudes en que tengan la condición de interesado y recibir la correspondiente notificación de los actos de trámite preceptivos y la resolución de los mismos por el órgano administrativo competente.

Las administraciones públicas, en función de sus competencias, deberán facilitar a la OFVA la información y los trámites necesarios para que los solicitantes puedan obtener a través de la misma todas las autorizaciones necesarias para la realización de la prueba.

2. La gestión de las autorizaciones necesarias para la realización de pruebas en las vías públicas se hará por los interesados a través de la OFVA, o por los cauces formales habilitados al efecto por las administraciones competentes en función del alcance de la prueba a realizar.

3. La OFVA será desarrollada y gestionada por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, en los términos en los que se establezca reglamentariamente, sin perjuicio de las competencias que ostentan las comunidades autónomas en materia de tráfico.

Artículo 83. Impulso a la colaboración público-privada, a través de preferencia en el acceso a los espacios controlados de pruebas.

Las solicitudes de pruebas u operación para servicios prestados con vehículos automatizados tendrán preferencia a la hora de acceder a un espacio controlado de pruebas según la regulación establecida en el capítulo I del título V de esta ley.

Artículo 84. Uso de vehículos automatizados en el sistema de transportes y movilidad por carretera.

Los órganos competentes para la regulación de las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte de personas o mercancías por carretera adecuarán, en su caso, los requisitos y condiciones para habilitar el uso de vehículos automatizados en el transporte.

CAPÍTULO III

Digitalización y datos abiertos

Artículo 85. Datos abiertos de los servicios de transporte de personas y de movilidad.

1. Los participantes en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad en cualquier parte del territorio nacional, tales como operadores de transporte de personas, autoridades de transporte y proveedores de servicios de movilidad, garantizarán la disponibilidad de los datos sobre servicios de transporte y movilidad definidos en el anexo I de esta ley que se encuentren en soporte digital, de forma gratuita, no discriminatoria y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley, que podrá ser actualizado por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del apartado 1.c del anexo I sobre servicios de transporte y movilidad no se encuentren en soporte digital, los agentes que participan en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad al 1 de enero de 2027.

3. Las Administraciones públicas promoverán la gestión, el ofrecimiento y el acceso digital de los datos de servicios de transporte y movilidad en soporte digital, garantizando su acceso y actualización, para lo que podrán apoyarse en planes e instrumentos de ayuda a la digitalización y respetando la confidencialidad y secreto empresarial.

4. Los agentes que participan en la provisión de servicios de transporte y movilidad proporcionarán al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la información necesaria para el acceso a los datos requeridos, de acuerdo con el sistema de acceso previsto en el anexo I, sin perjuicio de las obligaciones adicionales que se puedan establecer a través de las declaraciones de obligaciones de servicio público o de los contratos de servicio público para los prestadores de este tipo de servicios.

5. La información proporcionada deberá estar siempre actualizada.

Artículo 86. Datos abiertos de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

1. Los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte, y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, garantizarán la disponibilidad de los datos de sus infraestructuras y equipamientos establecidos en el anexo I de esta ley que se encuentren digitalizados, de forma gratuita y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley.

2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del apartado 3.c del anexo I sobre infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte no se encuentren en soporte digital, los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad al 1 de enero de 2027.

3. Las Administraciones públicas promoverán la digitalización de los datos de aquellas infraestructuras de transporte cuya gestión sea de su competencia. Asimismo, las Administraciones públicas podrán promover la digitalización de otras infraestructuras de transporte distintas de las anteriores, y de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad, a través de planes e instrumentos de ayuda a la digitalización.

4. Los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte, y gestores de otros equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, proporcionarán al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y a las Administraciones públicas competentes en materia de transportes y movilidad sostenible la información necesaria para el acceso a los datos requeridos, de acuerdo con el sistema de acceso previsto en el anexo I de esta ley.

Artículo 87. Actualizaciones en las necesidades de datos de los servicios de transporte de personas, de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

El anexo I de la presente ley y los plazos establecidos en los artículos 85 y 86 podrán ser modificados por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con objeto de adecuarlos a la evolución de la digitalización del transporte y movilidad y de la tecnología.

Artículo 88. Datos de infraestructuras de transporte existentes y planificadas afectadas por normativa europea.

1. Para dar cumplimiento a la normativa europea en materia de Red Transeuropea de Transporte y financiación europea, así como a las obligaciones derivadas de la publicación de conjuntos de datos de alto valor, los titulares o gestores de las infraestructuras afectadas por dichas normativas garantizarán la disponibilidad por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de los datos que corresponden con su cometido.

2. La provisión de los datos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se llevará a cabo en modo gratuito, accesible e interoperable, con las características y según la metodología que se establezca por normativa europea, que podrá ser complementada mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible como entidad responsable de la comunicación de estos datos a la Comisión Europea.

Artículo 89. Datos de transporte y movilidad con fines estadísticos.

1. Las Administraciones públicas harán públicos y fácilmente accesibles los datos estadísticos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad y su impacto sobre la seguridad y la sostenibilidad, teniendo en cuenta la legislación vigente sobre transparencia y protección de datos, reutilización de la información del sector público, gobernanza del dato, así como las provisiones relativas al respeto del secreto estadístico.

Estos datos se proporcionarán de forma desagregada por sexo y edad para facilitar el conocimiento de las distintas necesidades de mujeres y hombres en cuanto a la movilidad y la utilización de espacios, infraestructuras y servicios.

2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística nacional y europea, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas estarán a disposición del Instituto Nacional de Estadística, de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales y de los órganos centrales de estadística de las comunidades autónomas cuando estos se soliciten para el desarrollo de sus planes y programas estadísticos.

La recogida de datos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad con fines estadísticos se incluirá dentro del Plan Estadístico Nacional o dentro de los planes estadísticos autonómicos y tendrá la consideración de estadísticas para fines estatales y para fines autonómicos, respectivamente.

Artículo 90. Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal y otros portales de datos de transportes y movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

1. La información comunicada al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el marco de la acción prioritaria «Suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión», prevista en la letra a) del artículo 3 de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, siempre que reúna los requisitos mínimos de calidad necesarios para su incorporación, se pondrá a disposición del público de forma integrada a través de una única plataforma nacional, denominada Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal. Esta información deberá aportarse en, al menos, idioma castellano, sin perjuicio de que pueda aportarse también en el resto de las lenguas oficiales de las comunidades autónomas.

2. El acceso al Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal y a otros datos de transportes y movilidad disponibles en otros portales del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible será, como norma general, libre y gratuito para sus personas usuarias, sin perjuicio de que por orden ministerial puedan establecerse precios públicos para el acceso a la información en supuestos específicos, como, por ejemplo, en caso de que un mismo usuario realice una solicitud masiva o reiterada de datos que implique una asignación de recursos superior a la habitual o en caso de que el volumen de los datos provistos así lo justifique.

3. La información del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal nutrirá, asimismo, el Espacio Integral de Datos de Movilidad (EDIM) en el área relativa a la caracterización de los servicios de transporte y movilidad de personas.

Artículo 91. Utilización de datos sobre transporte y movilidad.

1. La prestación de servicios a la ciudadanía en los que se utilicen datos sobre transporte y movilidad del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal deberá hacerse de forma justa, neutra, imparcial, no discriminatoria y transparente.

2. En el plazo de doce meses tras la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, desarrollará reglamentariamente el modo de utilización de los datos del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.

3. Los datos abiertos así generados deberán hacerse accesibles a través del Catálogo nacional de Información Pública mantenido por la Administración General del Estado.

Artículo 92. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las Administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana. Estas aplicaciones y sistemas incorporarán asimismo la información en tiempo real disponible sobre retrasos, incidencias y cancelaciones de los servicios de transporte público y los servicios de movilidad.

2. En el marco del Sistema General de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro Territorial de Movilidad Sostenible un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.

3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

4. Las condiciones que definen los acuerdos técnicos y financieros entre los servicios de transporte de pasajeros y los proveedores independientes de billetes de transporte multimodales digitales deberán ser razonables, justas, transparentes y proporcionadas.

5. En el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, desarrollará reglamentariamente las condiciones descritas en el apartado 4 anterior, así como las potestades de supervisión y resolución de conflictos a tal efecto, que corresponderán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

CAPÍTULO IV

Necesidades formativas del sector productivo del transporte y la movilidad

Artículo 93. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

1. En el marco del Sistema General de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible, se constituirá la Sección Transversal de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación de la población activa, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de las personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las comunidades autónomas y con la participación de los agentes sociales.

3. En todo caso, corresponderán a esta sección las siguientes actuaciones:

a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual y de la Mención Dual en las enseñanzas universitarias oficiales en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su funcionamiento.

b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para, bajo los criterios de la transición justa, evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.

c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.

d) La elaboración de un informe bienal que recogerá, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial para favorecer una participación más equilibrada de hombres y mujeres en el sector del transporte, como introducir obligaciones en materia de igualdad en las empresas, impulsar el conocimiento en materia de inclusión y accesibilidad universal, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, políticas de conciliación y corresponsabilidad.

f) La elaboración de un plan de formación sobre movilidad accesible.

g) Promover la adaptación de la formación a la realidad del sector, fomentando un modelo que apoye las necesidades de las personas trabajadoras.

4. Los resultados de las actividades señaladas anteriormente se someterán a informe del Foro Territorial de Movilidad Sostenible y se remitirán al Ministerio de Trabajo y Economía Social, al Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes y al Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, para su consideración.

TÍTULO VI

Mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística

Artículo 94. Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías es un servicio público esencial para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las Administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el clima, medio ambiente y la salud de las personas tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

En relación con el transporte de mercancías se deberán tener en cuenta los mecanismos de compensación necesarios para los territorios insulares y extra peninsulares, con el fin de paliar la desventaja para la competitividad de las empresas de estos territorios que supone su dependencia del transporte aéreo y marítimo.

Artículo 95. Zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

Las Administraciones públicas competentes velarán por la correcta instalación de zonas de estacionamiento seguras y protegidas para el transporte de mercancías por carretera con el objetivo de contribuir a la mejora de la seguridad de los profesionales del transporte y de las mercancías, así como a la seguridad vial del resto de usuarios de la carretera. La citada instalación se hará conforme a la normativa comunitaria y nacional vigente y en colaboración con el resto de organismos y Administraciones públicas.

Artículo 96. Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados de mercancías.

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en coordinación con las comunidades autónomas, llevará a cabo un estudio de alcance nacional para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. A partir de las conclusiones del estudio citado en el punto anterior, se llevará a cabo la selección y conversión, en su caso, de aparcamientos de vialidad inercial gestionados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que sirvan como aparcamientos seguros, en la medida en que los usos sean compatibles.

3. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General (fórmulas público y/o privadas).

Artículo 97. Nodos logísticos de importancia estratégica estatal.

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica estatal aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial ya sea peninsular, insular o de región ultraperiférica, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España.

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica estatal aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:

a) Que haya sido declarado de interés general conforme a la normativa sectorial de aplicación de ámbito estatal.

b) Que cuente con la infraestructura adecuada para que se realice transferencia modal de mercancías.

c) Que, con independencia de su modelo de gestión, esté abierto a todos los operadores de forma no discriminatoria.

d) Que el intercambio de mercancías que se realice en el mismo sea significativo o su localización sea estratégica, en los términos en que se establezca reglamentariamente.

e) Que cumplan con los umbrales y criterios de rentabilidad que se determinen reglamentariamente.

3. La declaración de nodo logístico de importancia estratégica estatal se realizará mediante acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. Los nodos logísticos portuarios de importancia estratégica estatal tendrán, además, carácter prioritario a efectos de la planificación y desarrollo de la red eléctrica para poder hacer frente a las obligaciones y objetivos de electrificación de las actividades que se desarrollen en ellos, en particular, en lo que se refiere al cumplimiento de las obligaciones que derivan del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE, así como en el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

Artículo 98. Nodos logísticos de interés autonómico.

Las comunidades autónomas podrán establecer las condiciones que deban regir la declaración de nodos logísticos de interés autonómico y declarar aquellos que cumplan estos criterios.

Artículo 99. Coordinación entre Administraciones para la mejora de la cadena logística.

1. A través de los mecanismos establecidos en el Sistema General de Movilidad Sostenible, las Administraciones públicas colaborarán para facilitar la implantación progresiva y coordinada de una red de nodos logísticos jerarquizados, intermodales y digitalizados que permitan una mejora de la eficiencia de las cadenas logísticas.

2. Dentro del Plan de Trabajo cuatrienal del Foro Territorial de Movilidad Sostenible al que se hace referencia en el artículo 10, se incluirá la elaboración y actualización de un catálogo de nodos logísticos intermodales, incluyendo los servicios que se prestan en los mismos. Este catálogo deberá recoger, al menos, los nodos logísticos de importancia estratégica y los nodos logísticos de interés autonómico que se hayan declarado.

TÍTULO VII

Participación pública y transparencia

Artículo 100. Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad.

1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en materia de movilidad se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y de la ciudadanía, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente y sin perjuicio de la confidencialidad y secreto empresarial de los participantes cuando legalmente proceda. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género.

2. Estará sujeta a publicidad activa la acción de las administraciones públicas en las materias reguladas en esta ley, en los términos previstos en la legislación que regula la transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en el presente título.

Artículo 101. Transparencia.

1. De manera adicional a lo establecido en el artículo 13 relativo al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible desarrollará y mantendrá actualizada una página web que contendrá, en formatos abiertos y accesibles, toda la información prevista en esta ley, con especial atención a la difusión de material divulgativo.

2. La página web contendrá información relativa a:

a) Los datos y los criterios de planificación de las infraestructuras a los que se refiere el artículo 49, además del impacto previsto tras su puesta en servicio en reducción de tiempos, desarrollo económico y cohesión territorial.

b) Información relativa al desarrollo de las obras de infraestructuras de transporte que se encuentran en construcción.

c) Análisis *ex post* a los que se refiere el artículo 50.

Artículo 102. Informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transportes.

1. Con periodicidad cuatrienal, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elevará al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, un informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transporte para su toma de razón.

2. En los ámbitos en los que estén afectados, en la elaboración del informe deberán participar el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible. Podrán participar otros ministerios cuando así se considere conveniente.

En todo caso, el Informe de Actividad será sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. El informe deberá incluir, al menos, el siguiente contenido:

a) Memoria de actividades y funcionamiento del Sistema General de Movilidad Sostenible.

b) Situación, avances y propuestas en relación con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

c) En relación con las inversiones en infraestructuras estatales del transporte:

1.º Relación de obras licitadas durante el año anterior, con los resultados de los análisis de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, del artículo 50.

2.º Relación de proyectos que han sido objeto de excepción con base en lo estipulado en el artículo 53.

3.º Resumen de las principales conclusiones de los análisis *ex post* realizados el año anterior a los que se refiere el artículo 50.

d) En relación con las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal: situación, seguimiento y modificaciones realizadas en los cuatro años correspondientes al informe.

e) Valores de los indicadores recogidos en el DOMOS y análisis del cumplimiento de objetivos.

f) Disposiciones normativas e instrumentos de planificación aprobados por el conjunto de las Administraciones en materia de movilidad y transportes.

g) Cualquier otro contenido que se acuerde en el marco del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

4. El informe de actividad, tras la toma de razón del Consejo de Ministros, deberá remitirse a Congreso y Senado y publicarse en la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

TÍTULO VIII

Régimen sancionador

Artículo 103. Concepto y clasificación.

1. Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con el presente título.

2. Las infracciones de la presente ley se clasifican en graves y leves con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

3. Las infracciones leves serán tipificadas y sancionadas como graves cuando el infractor hubiere sido sancionado por otras dos leves que sean firmes en vía administrativa dentro del período de un año.

Artículo 104. Sujetos responsables.

Son sujetos responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas que incurran en las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley y, en particular:

a) En los supuestos de infracciones en materia de suministro de datos al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), los operadores de transporte, gestores de infraestructura y los centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno obligados a suministrar datos a los servicios competentes del EDIM.

b) En los supuestos de infracciones en materia de planes de movilidad sostenible, las empresas con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno.

c) En los supuestos de infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad, los promotores.

d) En los supuestos de infracciones de datos abiertos de infraestructuras de transporte, los gestores u operadores de infraestructuras de transporte.

Artículo 105. Infracciones graves.

Son infracciones graves:

1. Infracciones en materia de suministro de datos al EDIM:

a) El suministro de datos falsos a los servicios competentes del EDIM.

b) No enviar los datos requeridos de manera reiterada, cuando haya obligación de suministrarlos.

c) La utilización para finalidades distintas de suministro de datos al EDIM de los datos personales obtenidos directamente por parte de los operadores de transporte, gestores de infraestructura y centros de actividad. En este caso, el procedimiento sancionador será el establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales por el órgano competente en materia de protección de datos personales.

2. Infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad:

a) El inicio de pruebas de un proyecto sin la cobertura formal de admisión favorable.

b) La utilización para finalidades distintas del proyecto de los datos personales de los participantes obtenidos directamente por los promotores. En este caso, el procedimiento sancionador será el establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales por el órgano competente en materia de protección de datos personales.

c) El incumplimiento de contratación de un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente en los casos requeridos.

Artículo 106. Infracciones leves.

Son infracciones leves:

1. Infracciones en materia de suministro de datos al EDIM:

a) La no remisión o el retraso en el envío de los datos que sean requeridos por razones de interés general, cuando se produjese grave perjuicio para el servicio.

b) El envío de datos incompletos o inexactos cuando sean requeridos por razones de interés general y su remisión produjese grave perjuicio para el servicio.

2. Infracciones en materia de los planes de movilidad sostenible:

a) El incumplimiento de la obligación de disponer de los planes de movilidad sostenible al trabajo en el plazo al que hace referencia el artículo 26, cuando con ello se produzca un perjuicio para el sistema de movilidad.

b) El incumplimiento de la obligación de elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y las medidas del plan en los plazos a los que se hace referencia en el artículo 26, cuando con ello se produzca un perjuicio para sistema de movilidad.

3. Infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad:

a) La falta de consentimiento informado del participante en una prueba de un proyecto piloto autorizado.

b) La omisión total de información que debe proporcionarse al participante.

c) El incumplimiento de los términos y condiciones del proyecto.

d) La omisión parcial de información que debe proporcionarse al participante, cuando se le ocasione un perjuicio.

4. Infracciones de datos abiertos de infraestructuras de transporte, los gestores u operadores de infraestructuras de transporte:

El incumplimiento de disponibilidad de forma gratuita, actualizada y digital, de los datos de sus infraestructuras y equipamientos, cuando se cause un perjuicio en el sistema.

Artículo 107. Cuantía de las sanciones.

1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de 2.001 a 6.000 euros.

2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de 101 a 2000 euros.

3. La cuantía de las sanciones establecidas en los apartados anteriores se graduará atendiendo, en cada caso, a la propia gravedad de la infracción, a la naturaleza de los daños y perjuicios causados y a la conducta anterior de los infractores.

Artículo 108. Prescripción de las infracciones.

1. Las infracciones graves prescribirán a los tres años y las leves a los seis meses.

2. El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido. En el caso de infracciones continuadas o permanentes, el plazo comenzará a correr desde que finalizó la conducta infractora.

3. La prescripción se interrumpirá por la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador, reiniciándose el plazo si el expediente permaneciese paralizado durante más de seis meses por causa no imputable al presunto infractor.

Artículo 109. Prescripción de las sanciones.

1. Las sanciones impuestas por infracciones graves prescribirán a los tres años, y las impuestas por infracciones leves a los seis meses.
2. El plazo de prescripción comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se imponga la sanción.
3. La prescripción se interrumpirá por la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si el mismo está paralizado durante más de seis meses por causa no imputable al infractor.

Artículo 110. Competencia y procedimiento sancionador.

1. La competencia para la imposición de las sanciones corresponderá a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para las infracciones leves y graves.
2. El procedimiento de instrucción e imposición de sanciones se regirá por lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera. El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

1. El Consejo Asesor es el órgano colegiado ministerial adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y dependiente directamente del titular del Departamento que tiene como objetivo orientar sobre las actuaciones que son competencia del Departamento y específicamente en materia de planificación.

Sus funciones incluirán las prescritas para este órgano en las Leyes 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, así como las que se recogen en esta ley y las que se determinen en la orden ministerial que lo regule.

2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y personas profesionales independientes de reconocido prestigio en campos afines del conocimiento, con responsabilidades actuales o pasadas en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales, asociaciones de otro tipo o el sector empresarial, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por un período de cinco años, renovable solo una vez por un periodo similar.

3. El Consejo Asesor se constituirá a partir del grupo de trabajo homónimo existente, manteniendo sus funciones, y su régimen de funcionamiento se regulará mediante orden ministerial.

4. Este órgano colegiado será acorde a lo establecido en la sección tercera «Órganos Colegiados de las distintas Administraciones públicas» del capítulo II de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El Ministerio facilitará los medios personales y materiales necesarios para el funcionamiento del Consejo. Sus miembros no percibirán remuneración alguna por el ejercicio de sus funciones. El coste de funcionamiento será atendido con cargo a los créditos existentes en el Ministerio, sin que sea necesario el incremento de su dotación global. Las medidas incluidas en esta disposición no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición adicional segunda. Aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

En el plazo de dieciocho meses tras la entrada en vigor de esta ley, el Consejo de Ministros aprobará el primer DOMOS.

Disposición adicional tercera. Sendas indicativas.

1. En desarrollo del artículo 15, en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud sobre los niveles de emisión.

2. Los objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo incluidos en el anteproyecto de DOMOS serán informados por el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de movilidad Sostenible, con carácter previo al sometimiento del anteproyecto a información pública.

3. Las sendas e hitos orientarán la planificación sectorial y la definición de políticas por parte de las Administraciones públicas, y serán la referencia para el establecimiento de indicadores bajo el artículo 17 y la evaluación del nivel de cumplimiento de los objetivos en materia de energía y clima.

Disposición adicional cuarta. Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.

1. El Gobierno dispondrá de un Plan estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, cuya elaboración, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Este plan será coherente y coordinado con las iniciativas europeas e internacionales en la materia y abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios.

3. El plan establecerá medidas concretas para la consecución de los objetivos fijados a nivel internacional en el corto, medio y largo plazo. Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, previa consulta a las entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo. Asimismo, definirá los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución de modo que pueda evaluarse su efectividad.

4. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación del Plan estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la CDGAE (Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos).

Disposición adicional quinta. Respuesta ante episodios de alta contaminación.

1. Con objeto de garantizar una respuesta urgente ante situaciones episódicas de alta contaminación en los que las actividades que se ejecutan en las infraestructuras de transporte de competencia estatal que pudieran tener una contribución significativa, los gestores de las infraestructuras y las autoridades estatales competentes para adoptar medidas en relación con las actividades que se ejecutan en las infraestructuras de interés general deberán disponer de un protocolo de actuación que contemple, en el marco de sus competencias, las medidas que podrían adoptar e implementar en el corto plazo con el fin de reducir las emisiones y contribuir a poner fin a la situación que provocó la situación de alta contaminación, en colaboración con la autoridad ambiental competente. Dichos protocolos serán coherentes con los planes de acción a corto plazo y los protocolos de actuación frente a episodios de alta contaminación adoptados en cada caso por los órganos ambientales competentes en el ámbito territorial en el que se ubiquen las infraestructuras.

2. Los gestores o autoridades a las que se refiere el apartado anterior participarán en los órganos de coordinación que establezcan los organismos competentes en materia de calidad del aire para la aplicación de sus planes frente a episodios de alta contaminación.

3. Cuando se produzcan episodios de alta contaminación, los gestores o autoridades a las que se refieren los apartados anteriores cooperarán con los organismos competentes en materia de calidad del aire. En particular, cuando una de las fuentes de contaminación principales provenga de las actividades que tienen lugar en estas infraestructuras estatales, los organismos competentes en materia de calidad del aire lo comunicarán a los gestores de infraestructura o autoridades, para que procedan a la activación de sus respectivos protocolos.

4. En estos episodios, al cierre de la circulación de carreteras o tramos de ellas, o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales corresponderá en todo caso a los organismos competentes en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico.

Disposición adicional sexta. Estrategia Estatal de impulso del uso de la bicicleta.

1. El Gobierno dispondrá de una Estrategia Estatal de impulso del uso de la bicicleta, cuya elaboración, coordinación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En el marco de esta estrategia se promoverá la implementación, en coordinación con el resto de las administraciones y actores implicados, de políticas públicas y entornos colaborativos para que, por parte de las distintas administraciones públicas en el ámbito de sus competencias, se fomente el uso de la bicicleta con la finalidad de:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.

c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.

d) Impulsar medidas que permitan aprovechar el potencial de la industria de la bicicleta y sus sectores asociados como herramienta de creación de puestos de trabajo en un contexto de crecimiento económico sostenible.

e) Promocionar la intermodalidad entre la bicicleta y los diferentes medios de transporte públicos, especialmente en lo que se refiere a la instalación de aparcamientos para ciclos y servicios públicos de bicicletas compartidas en intercambiadores, estaciones y paradas de medios de transporte colectivos.

2. La Estrategia incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. Su revisión y actualización se llevarán a cabo cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia Estatal de impulso del uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. Las administraciones públicas podrán colaborar en la promoción de vías ciclistas que cumplan los criterios apropiados de seguridad, continuidad y calidad y que ayuden a vertebrar el territorio, sometiéndolas a las auditorías de calidad y seguridad establecidas en el ordenamiento vigente. Mediante las herramientas de gobernanza establecidas en la Estrategia Estatal se coordinarán las medidas necesarias para tal fin.

5. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible pondrá a disposición de todas las administraciones públicas criterios técnicos para la planificación, el diseño, la construcción y el mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas con estándares y criterios de calidad. Asimismo, impulsará el uso de dichos criterios con el objeto de conseguir una circulación ciclista segura.

Disposición adicional séptima. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno central pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las grandes estaciones e infraestructuras de acceso público vinculadas con la recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan. Asimismo, se establecerán indicaciones físicas en las vías de comunicación de titularidad estatal que indiquen la ubicación de los puntos de recarga en las estaciones que estén operativas, así como las distancias hasta las mismas y hasta las próximas más cercanas. Los datos sobre la localización y funcionamiento de las estaciones de recarga eléctrica se publicarán también en formato digital, a efectos de que los usuarios de vehículos eléctricos puedan disponer de información en tiempo real sobre aquellos puntos de recarga que se encuentren operativos en el conjunto del territorio nacional.

2. Según lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico regulará el contenido y la forma de remisión de la información sobre los puntos de acceso público para recarga eléctrica por parte de los proveedores de dichos servicios, al objeto de su integración en:

a) El Punto de acceso nacional de información de tráfico en tiempo real, contemplado en el Reglamento Delegado (UE) 2015/962, relativo al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, creado por la Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, y gestionado por la Jefatura Central de Tráfico.

b) El Punto de acceso nacional de transporte multimodal, contemplado en el artículo 90 de esta ley y en el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, relativo a los servicios de información sobre desplazamientos multimodales, y gestionado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Disposición adicional octava. Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.

1. En el plazo de cinco años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará una evaluación de rentabilidad socioeconómica y ambiental de las líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias de competencia estatal puestas en servicio desde el año 2015. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

2. Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras de competencia estatal que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en

vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación desde el punto de vista social, económico y ambiental.

Disposición adicional novena. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. Dichas medidas consistirán en:

a) Impulsar la implantación de autopistas ferroviarias en corredores estratégicos del territorio español. Para ello, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elaborará un plan o programa de autopistas ferroviarias en aquellos corredores donde sea viable y exista interés empresarial para su desarrollo, basándose para establecer la viabilidad de estas infraestructuras, mientras no sea actualizado, en el Estudio para el Desarrollo de Autopistas Ferroviarias, elaborado en 2015 por el Ministerio de Fomento.

b) Establecer e implementar un sistema de bonificaciones en los cánones ferroviarios para el tráfico de mercancías con el objeto de impulsar el cambio modal de la carretera al ferrocarril. Estas bonificaciones serán aplicables durante un período mínimo de 5 años, y tendrán en especial consideración a aquellos servicios de mercancías que circulan por líneas tipo A, como la que da acceso a la sección internacional de Alta Velocidad (línea Figueras-Perpignan) y la futura línea Vitoria/Gasteiz (Jundiz) – Irun/Bilbao (Y vasca), con objeto de que las bonificaciones tiendan a igualarlos con los establecidos en el resto de líneas.

c) Fomentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías y mejorar su eficiencia energética y su modernización e innovación. En este sentido, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible implementará un nuevo programa de apoyo al sector del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor esta ley, el Gobierno aprobará los objetivos estimados de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 de acuerdo con el incremento estimado del uso del transporte ferroviario de mercancías previsto en «Mercancías 30».

Disposición adicional décima. Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte.

El Gobierno elaborará, en el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, una Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte dirigida a aliviar y prevenir la pobreza de transporte, y así facilitar a toda la sociedad el acceso a los servicios públicos y actividades esenciales.

Disposición adicional undécima. Atribución de funciones al personal ferroviario durante situaciones de emergencia.

De manera excepcional, durante las situaciones que requieran la activación de los planes de autoprotección o en las que existan riesgos para la integridad física de las personas que se encuentren a bordo del tren, el personal de conducción y demás miembros de la tripulación o el personal del administrador de la infraestructura que realice funciones análogas en las situaciones mencionadas tendrán autoridad decisiva en el desempeño de las funciones específicas que les sean asignadas en los planes de emergencia y en los sistemas de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria o del administrador de la infraestructura, conforme a los procedimientos o protocolos establecidos para tales situaciones.

Disposición adicional duodécima. Competencias de los territorios históricos.

1. Las referencias de esta ley a las comunidades autónomas se entenderán hechas a los Territorios Históricos del País Vasco, en las materias que sean de su competencia.

2. En todo caso, en materia de transportes por carretera, los Territorios Históricos del País Vasco mantendrán las facultades y competencias que les corresponden en los términos de los convenios vigentes, suscritos con el Estado.

Disposición adicional decimotercera. Obligación de ofrecer información comprensible a las personas usuarias.

Toda contratación pública relativa a la prestación de servicios de movilidad de uso ciudadano requerirá la inclusión de una evaluación específica de la información a ofrecer a las personas usuarias, de forma comprensible, sobre los trayectos, billeteaje, horarios, recorridos y posibilidades de intermodalidad.

Disposición adicional decimocuarta. Ampliación del ámbito de aplicación de la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

En relación con lo recogido en la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, a partir de la entrada en vigor de la presente ley, la experiencia piloto se extenderá de forma general para la conexión de todos los viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud sin limitación de residencia.

De este modo, de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior y como experiencia piloto, en el plazo máximo de sesenta días desde la entrada en vigor de la presente ley, se establecerán por resolución de la persona titular de la

Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible las condiciones a aplicar para la implantación de este régimen para la conexión de viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud.

Disposición adicional decimoquinta. Promoción del transporte ferroviario de personas.

En el ámbito del transporte de personas, se adoptarán las medidas necesarias para el impulso del transporte ferroviario, cuando con ello se dé solución a las necesidades de movilidad de la ciudadanía de una forma eficiente en términos medioambientales, sociales y económicos, y se contribuya a la mejora de la sostenibilidad del sistema de movilidad.

Además, se adoptarán medidas orientadas a la mejora de la fiabilidad y puntualidad de los servicios ferroviarios.

Asimismo, se llevará a cabo un estudio que recoja la viabilidad y posibilidad de implantación de servicios ferroviarios de conexión con los países europeos del entorno. En este estudio se prestará especial atención a los servicios con horarios nocturnos con objeto de impulsar aquellos que sean viables en términos medioambientales, sociales y económicos.

Además, en dicho estudio se incluirá también el análisis de la posibilidad de implantación de servicios ferroviarios nocturnos de largo recorrido para la conexión entre ciudades del territorio español.

Disposición adicional decimosexta. Medidas para el impulso de la reducción de vuelos domésticos.

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible impulsará la reducción de los vuelos domésticos en aquellas rutas en las que exista una alternativa ferroviaria con una duración menor de dos horas y media, salvo en casos de conexión con aeropuertos que enlacen con rutas internacionales.

2. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible estudiará desde un punto de vista técnico, si la racionalización del uso de los vuelos cortos mencionados en el apartado 1, siempre dentro del marco normativo europeo, podría ser una medida que, de una forma efectiva, permita reducir las emisiones del modo aéreo, analizando, asimismo, otros posibles impactos de la medida. En el marco de este estudio, se hará una propuesta de regulación de los vuelos mencionados en el apartado 1, teniendo en cuenta los posibles efectos en varios ámbitos, como la conectividad regional, los impactos a nivel económico y social como es el caso del impacto en las subvenciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares o la propia capacidad de sector para descarbonizarse.

3. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible presentará el estudio al que hace referencia el apartado 2.

4. Este estudio será sometido a un proceso de audiencia pública tras el cual, una vez analizadas las aportaciones realizadas, se utilizará como base para posibles modificaciones normativas en caso de ser necesarias.

Disposición adicional decimoséptima. Declaración de interés de las obras de infraestructura rurales, consistentes en la realización de caminos naturales.

Declaración de interés general de las obras del siguiente camino natural:

– Conexión del Camino Natural Vía Verde Montes de Hierro con Castro Urdiales a través del Túnel de los Herreros (País Vasco y Cantabria).

Disposición adicional decimooctava. Señalización de estaciones de recarga ultrarrápida en la Red de Carreteras del Estado.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible promoverá, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo con los objetivos de la reglamentación europea en materia de combustibles alternativos, la señalización progresiva de las estaciones de recarga eléctrica ultrarrápida, en autopistas, autovías y carreteras convencionales de la Red de Carreteras del Estado.

A tal efecto, en el plazo máximo de un año, impulsará la actualización de las normas e instrucciones técnicas necesarias para incluir en las señales de preseñalización y de servicios el pictograma correspondiente a estaciones de recarga eléctrica, conforme a lo previsto en el Catálogo oficial de señales de circulación, con el objetivo de fomentar el uso de la movilidad eléctrica mediante una mejor información a los conductores.

Disposición adicional decimonovena. Estudio de nuevos servicios ferroviarios para la movilidad cotidiana en Galicia.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará un estudio de nuevos servicios ferroviarios para la movilidad cotidiana en Galicia que permitirá disponer de una primera evaluación de la necesidad de implantación y su viabilidad. Este estudio incluirá, al menos, la estimación de la demanda, un estudio preliminar de su explotación, el análisis de la posible reordenación de los servicios de media distancia existentes y su complementación con servicios autonómicos de autobús, y la elaboración de un análisis socioeconómico. Una vez finalizado dicho estudio se implementará a la mayor brevedad posible, cuando esté disponible el material rodante necesario para prestar dichos servicios.

Disposición adicional vigésima. Estudio para asegurar el estacionamiento seguro de los transportes de mercancías peligrosas por carretera.

Las Administraciones públicas competentes estudiarán la localización de zonas de estacionamiento seguro para el transporte por carretera de mercancías peligrosas con el objeto de favorecer el cumplimiento de los tiempos de conducción y velocidades máximas permitidas para este tipo de transportes, asegurando en todo momento la seguridad de los conductores y de las mercancías, así como a la seguridad vial del resto de usuarios de la carretera.

Disposición adicional vigesimoprimera. Incentivos para la renovación del parque de automoción español.

Con el fin de reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, mejorar la eficiencia energética, contribuir a la seguridad vial y dinamizar la industria de producción nacional, en el plazo máximo de tres meses desde la aprobación de la presente ley, el Gobierno desarrollará reglamentariamente un plan de renovación para incentivar la adquisición de vehículos nuevos de cero o bajas emisiones y la retirada voluntaria de vehículos antiguos del parque móvil español.

A tal fin, la normativa de desarrollo contemplará como criterios de actuación, entre otros, los siguientes:

- La creación de un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico Español complementario a los planes de incentivación de compra de vehículos eléctricos, que contribuya a la renovación de vehículos de combustión antiguos por vehículos de cero o bajas emisiones.
- Se fijará como objetivo la retirada y sustitución de vehículos con una mayor antigüedad y de cualquier tipología (camiones, autobuses, furgonetas, automóviles y motos), por el riesgo que suponen para la seguridad vial y por su efecto contaminador.
- Además de los vehículos nuevos, también podrá beneficiarse del apoyo económico la adquisición de vehículos de ocasión o usados cuya motorización sea de Euro 6d.

Disposición adicional vigesimosegunda. Movilidad en los territorios ultraperiféricos, insulares y Ceuta y Melilla.

De acuerdo a lo recogido en el artículo 12 apartado b) respecto a las funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible, el Consejo priorizará la presentación de un informe sobre la movilidad en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, que analice el cumplimiento del derecho a la movilidad sostenible recogido en el artículo 4 en estos territorios, con la equidad territorial como objetivo, teniendo en cuenta las características y exigencias especiales derivadas de su condición extrapeninsular, insular o de región ultraperiférica, sin perjuicio de las competencias que pudieran pertenecer a otras Administraciones.

Dicho informe deberá considerarse en el seguimiento y la modificación de las medidas de financiación estatal adoptadas para la mejora del transporte y la movilidad en esos territorios. Estas medidas de financiación serán específicas para cada territorio. A tal fin, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible colaborará con los Gobiernos de Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla para la puesta en marcha de las iniciativas previstas en la presente ley.

Disposición adicional vigesimotercera. Objetivos vinculantes de incremento de las energías renovables y reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero en el sector del transporte.

En un plazo no superior a tres meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno propondrá las disposiciones necesarias para incorporar objetivos vinculantes de incremento de las energías renovables y reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, de acuerdo con la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva 98/70/CE en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, así como el resto de normativa necesaria para favorecer la integración de los combustibles renovables.

Disposición adicional vigesimocuarta. Del desarrollo de infraestructuras ferroviarias en Canarias.

1. De conformidad con los artículos 3, 162 y 168 del Estatuto de Autonomía de Canarias, en atención a las condiciones de lejanía e insularidad que le confieren a Canarias la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea, la Administración General del Estado participará en el desarrollo de infraestructuras ferroviarias en Canarias que cumplan los criterios y procedimientos de los artículos 49 a 52 de esta ley y se ajusten a la metodología homogénea exigida por las políticas de la Comisión Europea para las inversiones ambientalmente sostenibles.

2. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elevará al Consejo de Ministros la propuesta de reconocimiento del interés especial del desarrollo de esas infraestructuras con el fin de favorecer la obtención de financiación europea, cumpliendo con lo indicado en el apartado anterior.

3. La Declaración de dicho interés por el Consejo de Ministros implicará, asimismo, que el Estado colaborará en su financiación mediante la suscripción, dentro del ordenamiento vigente, de un convenio específico para cada una de las actuaciones. Estos convenios tendrán carácter plurianual, con una duración adecuada al plazo de ejecución de las

actuaciones, y contendrán la previsión de las aportaciones a realizar por cada una de las Administraciones firmantes, así como los mecanismos de ajuste de éstas que sean precisas. La colaboración financiera del Estado dependerá de la existencia de una partida presupuestaria debidamente incorporada a los presupuestos generales del Estado.

4. Corresponderá a la Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con el sistema de distribución competencial que resulta de su estatuto de autonomía, la totalidad de las competencias en relación con dichas infraestructuras y con el transporte ferroviario.

5. A efectos de la aplicación de las directivas europeas 2016/797/UE y 2016/798/UE, se tendrá en consideración el carácter de sistema ferroviario local no perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General.

Disposición adicional vigesimoquinta. Régimen transitorio de aportaciones al fomento del transporte ferroviario de mercancías por perturbaciones con impacto significativo en el transporte ferroviario de mercancías por inversiones en la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Con el fin de mitigar los efectos económicos de las restricciones de capacidad con impacto significativo que sean consecuencia de las obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General generadas hasta el 31 de diciembre de 2028, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá otorgar las aportaciones que se prevén en esta disposición.

Se entenderá que una restricción de capacidad tiene impacto significativo en los tráficos ferroviarios de mercancías cuando su duración supere los siete días naturales consecutivos y tenga como consecuencia alguno de los supuestos siguientes:

- a) La supresión del servicio previsto.
- b) El desvío del servicio por un itinerario alternativo, que implique una distancia adicional a recorrer superior a los valores reflejados en la siguiente tabla:

Longitud original del recorrido d0 [km]	Distancia adicional a recorrer
$d0 \leq 250$ km	25 [km]
$d0 > 250$ km	$0,10 \cdot d0$ [km]

- c) Una reducción de carga neta transportada mayor o igual al 10 % de la carga neta a transportar originalmente.

Estas aportaciones se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación por la actividad objeto de la ayuda.

2. Podrán beneficiarse de las aportaciones previstas en esta disposición las empresas ferroviarias con capacidad de infraestructura adjudicada afectadas por restricciones temporales de capacidad con impacto significativo debidas a la ejecución de obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que se refieran a servicios de transporte ferroviario de mercancías en los que concurran los tres requisitos siguientes:

a) Que los servicios ferroviarios inicialmente planificados se vean condicionados por impactos significativos ocasionados por alguna restricción temporal de capacidad debida a la inversión en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.

b) Que los servicios inicialmente planificados se realicen efectivamente a pesar de haber sufrido la restricción temporal de capacidad encuadrándose en alguno de los siguientes supuestos:

1.º Supresión del servicio: se deberán realizar los tráficos que se vieron suprimidos por la restricción temporal de capacidad, una vez finalizada ésta, por el mismo itinerario.

En este supuesto, la empresa ferroviaria se deberá encontrar en alguna de las siguientes circunstancias:

- i. Contar con capacidad adjudicada cuando se haya producido la restricción temporal de capacidad.
- ii. En el caso de no contar con capacidad adjudicada, debe acreditarse que se han realizado servicios ferroviarios con regularidad por el itinerario afectado por la restricción temporal de capacidad durante los tres meses anteriores al inicio de la restricción temporal de capacidad y los tres meses posteriores a la finalización de la misma. En caso de que la restricción temporal de capacidad afecte a varios horarios de servicio consecutivos, se entenderá satisfecho dicho requisito con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses anteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta se inició, y con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses posteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta finalizó.

2.º Desvío: se deberá realizar el tráfico ferroviario por un recorrido que implique una distancia adicional cuya magnitud se considere impacto significativo, de conformidad con lo previsto en esta disposición.

3.º Reducción de carga neta transportada: se deberá realizar el tráfico ferroviario afectado por una reducción de la carga neta transportada cuya magnitud sea considerada impacto significativo, de conformidad con lo previsto en esta disposición.

c) Que se trate de restricciones de capacidad con impacto significativo existentes y que puedan acreditarse a la entrada en vigor de esta ley y en todas aquellas que pudieran generarse hasta el 31 de diciembre de 2026.

3. La aportación total a solicitar para un servicio de transporte ferroviario afectado por una restricción temporal de capacidad (RTC) se establecerá como el valor mínimo entre los costes adicionales de transporte y el límite de la ayuda total a percibir, según la metodología que, en desarrollo de lo dispuesto en esta disposición, se apruebe por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

4. En la forma y plazos que determine el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, las empresas ferroviarias que se consideren afectadas por restricciones temporales de capacidad con impacto significativo debidas a la ejecución de obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en esta disposición y solicitar la aportación.

5. Mediante resolución del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se aprobará o denegará la aportación solicitada.

La resolución pondrá fin a la vía administrativa, y en caso de ser afirmativa, recogerá la aprobación de los gastos y autorización los compromisos, la ordenación del procedimiento, los reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como la expedición de los documentos contables derivados de dichas operaciones.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias será igualmente competente para instar y resolver los reintegros que procedan.

6. En la forma que determine el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, los beneficiarios de las aportaciones previstas en esta disposición deben comprometerse a mantener, durante veinticuatro meses a contar desde la finalización de los trabajos extraordinarios, un volumen de tráfico no inferior a la media del transporte alcanzado durante los tres años anteriores, o en su defecto, desde la fecha de inicio de la operación del tráfico en las condiciones y volúmenes de tráfico que fueran consideradas para la prestación de la ayuda, con un margen del 25 %.

7. Las aportaciones serán financiadas con cargo a los presupuestos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y tendrán la consideración de mayor valor de las inversiones que hayan motivado la restricción significativa de capacidad a todos los efectos.

En consecuencia, todos los costes que se ocasionen al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como consecuencia de la tramitación de las aportaciones serán liquidados junto con las inversiones de acuerdo con lo previsto en el Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red.

8. Las aportaciones previstas en esta disposición son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones por la misma restricción temporal de capacidad durante el ejercicio de la convocatoria correspondiente, procedentes de cualquier Administración o ente público, nacional, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

Asimismo, estas aportaciones son incompatibles con la obtención de cualquier indemnización derivada de una reclamación motivada por el incremento de los costes del transporte ferroviario ocasionados por una determinada restricción temporal de capacidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran proceder a consecuencia de otros posibles daños de naturaleza distinta a los motivados por la referida restricción temporal de capacidad.

9. Estas aportaciones se rigen por lo dispuesto en este precepto, y supletoriamente, por lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, así como en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

10. La concesión de las aportaciones reguladas en la presente disposición estará supeditada a su aprobación por la Comisión Europea en lo relativo al cumplimiento del régimen de ayudas de Estado, en su caso.

Disposición adicional vigesimosexta. Electrificación del transporte ferroviario.

El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que, en el marco de la planificación del desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica con horizonte 2030, así como en sus diferentes actualizaciones y modificaciones de aspectos puntuales, se impulse el desarrollo del transporte ferroviario electrificado.

Disposición adicional vigesimoséptima. Subvenciones para el impulso de los planes de movilidad sostenible al trabajo.

Con objeto de incentivar la implantación de planes de movilidad sostenible al trabajo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará convocatorias de subvenciones para la financiación de planes de movilidad sostenible al

trabajo a empresas que dispongan de centros de trabajo con más de 100 personas trabajadoras o 50 por turno, con criterios de concurrencia competitiva.

Mediante orden del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se aprobarán las bases reguladoras de las subvenciones reguladas en esta disposición, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Disposición adicional vigesimoctava. Mapa estatal de capacidad de la red eléctrica.

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, las entidades encargadas de la actividad de distribución eléctrica deberán poner a disposición del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico la información relativa a las características y capacidades de la red eléctrica en las ubicaciones habilitadas para instalar puntos de recarga eléctrica en los términos que se establezcan mediante orden ministerial posterior.

2. La orden determinará la información a remitir, el órgano administrativo encargado de la recepción, la frecuencia de actualización de la información remitida y el régimen de incumplimiento, así como el formato en el que deberá remitirse esta información, garantizando al menos que esta es accesible y se encuentra disponible en formato digital.

3. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico publicará un mapa nacional de capacidad de la red eléctrica que incluirá, al menos, la ubicación del tendido de las líneas y sus datos técnicos, la ubicación de los centros de transformación y sus datos técnicos, así como las zonas con mayor potencia y capacidad disponible para instalar puntos de recarga eléctrica.

Disposición adicional vigesimonovena. Servicios de auxilio en vías públicas: acceso a las zonas de bajas emisiones.

Se permite el acceso al interior de las zonas de bajas emisiones de los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico; todo ello, con independencia del etiquetado ambiental con el que cuenten dichos vehículos de auxilio en vías públicas que, en cualquier caso, habrán de estar inscritos en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV).

Disposición adicional trigésima. Plan de choque ferroviario, plan de atención urgente a los pasajeros y protocolo de análisis de incidencias en la red ferroviaria.

1. El Gobierno aprobará un plan de choque extraordinario, en dos fases, dotado con los recursos necesarios para paliar a corto y medio plazo las innumerables incidencias en los servicios de media y larga distancia, así como Cercanías/Rodales, donde se incluya un cronograma, las medidas provincializadas y su coste, para ejecutar e incluir en el siguiente ejercicio presupuestario.

1.^a fase. En el plazo máximo de dos meses desde la entrada en vigor de la presente ley, se deberán identificar en cada provincia todas las limitaciones temporales existentes en la vía debido a incidencias en las infraestructuras, y detallar las actuaciones necesarias para solventar las mismas.

2.^a fase. En el plazo máximo de cuatro meses desde la entrada en vigor de la presente ley, se identificarán el resto de las medidas necesarias, tras un proceso de diálogo con el sector y los grupos parlamentarios.

2. El Gobierno aprobará en el plazo máximo de dos meses desde la entrada en vigor de la presente ley un plan de atención urgente a los pasajeros en caso de incidencias extraordinarias que se produzcan tanto en las estaciones como en los trayectos de los trenes, incluyendo los tiempos de reacción desde el momento de la incidencia.

Dicho plan, que será responsabilidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en su ejecución, articulará, protocolizará e identificará la responsabilidad de su ejecución de, al menos, la atención inmediata de las personas vulnerables, atención sanitaria, desplazamientos alternativos, rescates, alojamiento y manutención, así como la coordinación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, servicios sanitarios y de emergencias, entidades públicas y las diferentes operadoras de la red ferroviaria, incluyendo simulacros para mejorar la coordinación y la práctica.

3. El Gobierno aprobará en el plazo máximo de dos meses desde la entrada en vigor de la presente ley, un protocolo de análisis de incidencias en la red ferroviaria, que no sean objeto de investigación por la Autoridad Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes.

Este protocolo definirá el análisis de todas las incidencias en infraestructuras, que provoquen más de 20 minutos de retraso en un trayecto ferroviario, donde se recogerá la información recopilada de la operadora, maquinista, responsable de circulación, y técnicos, identificando las causas y elaborándose una propuesta de medidas correctivas por técnicos competentes en la materia. Las causas y medidas correctivas deberán ser publicadas en un plazo inferior a un mes desde la incidencia en la web del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y enviado el enlace SMS a los pasajeros afectados por la incidencia vía el operador afectado.

4. El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, en el plazo máximo de un mes tras la aprobación de cada plan y fase, comparecerá en la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados para la exposición y debate con los grupos parlamentarios sobre los referidos planes.

Disposición adicional trigésima primera. Criterios de puntualidad de RENFE.

El Gobierno de España recuperará con efectos desde el 1 de enero de 2026, los compromisos de puntualidad y devoluciones de RENFE anteriores a las modificaciones producidas en julio de 2024, garantizando nuevamente las indemnizaciones por 15 y 30 minutos de retraso, del 50 % y el 100 % del importe, respectivamente, en los servicios de alta velocidad y larga distancia.

Disposición adicional trigésima segunda. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito del Transporte Marítimo.

La Administración General del Estado participará, en los términos que se establezcan en las disposiciones de desarrollo, en la financiación de un Plan Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, que contará con una dotación económica con cargo a los ingresos procedentes de la inclusión de este sector en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea, en línea con lo establecido en el artículo 10 apartado 3.f de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión.

En particular, se deberán publicar convocatorias específicas para apoyar actuaciones dirigidas a la mejora de la eficiencia energética de los buques y de las infraestructuras portuarias, así como al desarrollo de tecnologías innovadoras, infraestructuras asociadas y combustibles alternativos sostenibles.

Disposición adicional trigésima tercera. Plan de Convergencia para el Acceso Básico a la Movilidad.

En aplicación de los principios de igualdad y solidaridad reconocidos en la Constitución, y con el fin de garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad indispensable para lograr el posterior acceso universal a la movilidad sostenible, el Gobierno, pondrá en marcha un Plan de Convergencia para el Acceso Básico a la Movilidad, que formará parte del Plan Estatal de Infraestructuras.

El Plan de Convergencia tendrá como finalidad identificar y, a continuación, planificar la corrección del desequilibrio territorial existente en materia de acceso a infraestructuras de transporte en el conjunto del país.

Dicho plan tendrá carácter anual y establecerá los diferentes medios que se identifiquen para la corrección de los desequilibrios mencionados, como pueden ser inversiones o bonificaciones en transportes.

Las previsiones contenidas en el Plan de Infraestructuras y en este Plan de Convergencia, como parte del mismo, deberán incorporarse cada año a los presupuestos generales del Estado.

Disposición adicional trigésima cuarta. Establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias y Baleares para el año 2026.

1. En reconocimiento del hecho insular, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, la Comunidad Autónoma de Canarias será beneficiaria de una ayuda para el establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias.

2. En reconocimiento del hecho insular, la Comunidad Autónoma de Illes Balears será beneficiaria de una ayuda para el establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Baleares.

3. Para la concesión de cada ayuda, antes del 31 de enero de 2026, la comunidad autónoma beneficiaria deberá presentar en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible un certificado firmado por el consejero con competencias en transporte, que acredite que desde el 1 de enero de 2026 y hasta la fecha de firma del certificado se ha implantado un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas; y que existe el compromiso de mantener la medida hasta el 31 de diciembre de 2026. La presentación de este documento deberá ir acompañada de la documentación requerida a las comunidades autónomas para la concesión de las ayudas reguladas en el capítulo I del título II del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, que sea de aplicación a las beneficiarias de las ayudas reguladas en este artículo.

4. La concesión de estas ayudas se otorgará mediante resolución del titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Estrategias de Movilidad. En caso de que durante la instrucción del procedimiento resultase necesario requerir subsanación o información adicional a los interesados, los plazos establecidos en los artículos 43.2, 68.1, 73.2 y 77.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se reducirán a la mitad.

5. Con la concesión de esta ayuda, la comunidad autónoma beneficiaria procederá a compensar proporcionalmente a las administraciones gestoras o empresas gestoras de los servicios de transporte terrestre colectivo correspondientes.

6. Los beneficiarios tendrán derecho al pago de un anticipo por un importe equivalente al 65 % de la cuantía de la ayuda, a abonar durante el ejercicio de 2026.

Para su financiación se tramitarán, en su caso, las correspondientes modificaciones presupuestarias con cargo al presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en vigor en 2026.

Durante el año 2027 se procederá a la liquidación de la ayuda y el abono o reintegro del saldo correspondiente de acuerdo con los términos de la resolución que al efecto apruebe la Secretaría General de Movilidad Sostenible. En ningún caso el importe a abonar podrá superar el importe máximo concedido.

Disposición adicional trigésima quinta. Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios.

El Gobierno elaborará un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.

La elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al ministerio o ministerios y autoridades competentes. El Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad:

a) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios que tengan entre 2.000 y 30.000 habitantes, pudiendo variar estos números dependiendo de la comunidad autónoma, si bien, siempre siendo 2.000 habitantes o menos el límite inferior y 30.000 habitantes o más el límite superior. El límite inferior será siempre reducido con el fin del cumplimiento del punto (b).

b) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en el 20 % de los municipios más poblados de menos de 30.000 habitantes de cada comunidad autónoma, siempre y cuando estos tengan más de 500 habitantes. Siendo siempre este número superior con el fin de garantizar el punto (c).

c) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en un municipio en un radio de 25 km.

El punto de recarga de vehículos eléctricos instalado tendrá que cumplir los siguientes requisitos:

a) Disponer de una potencia de carga de al menos 50 kilovatios de corriente continua.

b) Estar situado dentro del casco urbano.

Disposición adicional trigésima sexta. Financiación del transporte público.

En el plazo de seis meses de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.

Disposición adicional trigésima séptima. Promoción del transporte a demanda en las zonas rurales.

1. El Gobierno, en el marco de sus competencias y en coordinación con las comunidades autónomas y entidades locales, impulsará el desarrollo y consolidación de servicios de transporte público a demanda en zonas rurales, con el objetivo de garantizar la movilidad básica de la población residente en municipios de baja densidad y dispersión territorial.

2. El Gobierno elaborará, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, un informe diagnóstico sobre la situación jurídica y operativa de los servicios de transporte a demanda en el conjunto del Estado, identificando los obstáculos normativos, administrativos y financieros que limiten su implantación y funcionamiento.

3. A partir de las conclusiones de dicho informe, el Gobierno promoverá las reformas normativas necesarias y establecerá un programa estatal de subvenciones destinado a las entidades locales y comunidades autónomas, con el fin de:

a) Facilitar la inversión inicial necesaria para la creación o ampliación de servicios de transporte a demanda.

b) Garantizar la viabilidad económica de los servicios, compensando los déficits estructurales que no puedan ser cubiertos mediante las tarifas abonadas por los usuarios.

4. El Gobierno priorizará los territorios con mayores índices de despoblación, asegurando que el acceso al transporte público no constituya un factor de exclusión o discriminación respecto a la población residente en entornos urbanos con servicios de transporte subvencionados.

Disposición adicional trigésima octava. Alimentación de consumos a través de redes de transporte con funciones de distribución.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno aprobará un real decreto que desarrolle un mecanismo para la alimentación de demandas firmes cuando se den las siguientes circunstancias:

1. Existan potenciales consumidores con proyectos firmes que no pueden ser alimentados en la misma subestación exclusivamente por ser esta no ampliable o existan potenciales consumidores con proyectos firmes que por su naturaleza deban ser suministrados en alta tensión y puedan ser alimentados desde una misma infraestructura que a su vez permita alimentar a varios consumidores.

2. Existan una o varias posiciones de transporte a través de las cuales un consumidor se encuentre ya conectado o con permisos de acceso y conexión otorgados y el consumidor esté dispuesto a aceptar un cambio topológico que permita alimentar a otros consumidores.

3. Exista un distribuidor que, acogiendo al mecanismo previsto en el artículo 34.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, desarrolle una red que permita la alimentación de los consumidores anteriormente señalados.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera. Negociación de las medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo.

La obligación prevista en el párrafo tercero del artículo 85.1 del texto refundido de la ley del Estatuto de los Trabajadores, añadido por la disposición final tercera, será de aplicación en la negociación de los convenios colectivos cuya comisión negociadora se constituya a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente ley.

Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 48. El establecimiento de dichos servicios se tramitará con carácter previo de conformidad con lo dispuesto en los artículos 70 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y 61 y siguientes de su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

2. Si como consecuencia de la aplicación de los criterios establecidos en el artículo 48 existieran tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma que se dejaran de prestar en el entorno de servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, se solicitará informe a la comunidad autónoma competente acerca de si acepta la segregación de dichos tráficos como servicio independiente de competencia autonómica, y en su caso, de los posibles nodos de intercambio de su red concesional con el mapa concesional estatal con objeto de optimizar el servicio al viajero.

En caso de que la comunidad autónoma acepte la segregación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previa solicitud de la comunidad autónoma competente, podrá destinar créditos a la financiación de los servicios indicados en el párrafo anterior de acuerdo a lo recogido en el artículo 48 de esta ley. La formalización de los compromisos financieros se establecerá mediante convenio con las comunidades autónomas afectadas. El convenio incorporará el cálculo de la financiación, de acuerdo a los siguientes criterios objetivos:

a) Establecimiento de un coste medio por viajero-km, tomando como referencia un contrato de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general de ámbito estatal equivalente.

b) Establecimiento de un coste medio por vehículo-km, tomando como referencia un contrato de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general de ámbito estatal equivalente.

c) Media ponderada de ambas estimaciones aplicando un factor de ponderación que tenga en cuenta la densidad y distribución de población en las comunidades autónomas afectadas.

La gestión de los fondos por parte de las comunidades autónomas quedará sometida a las siguientes condiciones:

a) Los importes percibidos de acuerdo a lo establecido en esta disposición deberán destinarse exclusivamente a financiar servicios de transporte público de viajeros que anteriormente estaban cubiertos por servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal.

b) Los nuevos servicios podrán comprender cualquiera de los regulados en el artículo 41 de esta ley.

La gestión, justificación y el resto de las actuaciones relacionadas con los gastos derivados de la ejecución de los compromisos originados para ambas administraciones en los citados convenios se ajustarán a lo establecido en la legislación presupuestaria.

3. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar licitados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél, incluyendo en su caso los tráficos que no hayan sido aceptados por la comunidad autónoma según lo recogido en el apartado 2.

En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán ser objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad Media Distancia (Avant)» y «Ancho Métrico», Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018-2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la modificación que implique una rebaja de costes, la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria más eficientes que conlleven un mejor servicio y, en su caso, proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.

Una vez vencido ese contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., para las futuras licitaciones se debe valorar el nivel de servicios y su financiación pública de manera multimodal, considerándose la oferta de servicios por otros modos competitivos cuyas rutas se solapan.

2. La propuesta de modificación, reducción o supresión de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la modificación, reducción o supresión del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan.

3. Si el servicio sobre el que se solicita la modificación, reducción o supresión afecta a varias Comunidades Autónomas, todas deberán manifestar su conformidad.

4. Si el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible considera justificada la propuesta, podrá participar en la financiación de los nuevos servicios propuestos con el límite del coste de compensación de los servicios que se suprimirían, descontado el importe de los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., se podrá llevar a cabo una modificación del Contrato referido en el apartado 1 de esta disposición transitoria por el procedimiento previsto en el propio contrato, en la que se procurará el mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato, teniendo en cuenta las inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, S.M.E., S.A.

De igual forma, se dará trámite de audiencia a los administradores generales de infraestructuras titulares de las estaciones afectadas por la reducción o supresión de servicios al objeto de la valoración económica que esta medida supondría a efectos de cánones ferroviarios y amortizaciones pendientes sobre inversiones que se hubieran llevado a cabo para el mantenimiento de los servicios financiados.

A tal efecto, los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente incluirán la partida correspondiente y se firmará un convenio con la comunidad autónoma o comunidades autónomas afectadas, para comprometer esta financiación por un plazo máximo de 5 años, prorrogables hasta el final del contrato firmado entre la AGE y Renfe.

5. El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.

Las personas empleadas por las empresas operadoras de transporte ferroviario de viajeros declarado obligación de servicio público de competencia estatal que tengan encomendadas las funciones de control e inspección de títulos de transporte de viajeros, en los actos de servicio y en los actos motivados por estos, actuarán como personal habilitado y con autoridad decisiva en relación con el ejercicio de sus funciones de vigilancia inmediata de la observancia en el control de la posesión por los viajeros de un título válido de transporte.

Dichas personas deberán ejercer las correspondientes funciones inspectoras y habrán de dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes.

Disposición transitoria cuarta. Metodologías de evaluación.

En tanto no hayan sido aprobadas las metodologías para las evaluaciones *ex ante* y *ex post* previstas en el artículo 50, se utilizarán metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Disposición transitoria quinta. Evaluación de actuaciones financiadas por el Mecanismo de recuperación y resiliencia.

No será de aplicación la realización de la evaluación *ex ante* de las infraestructuras de transporte estatales prevista en el artículo 50, en el caso de actuaciones que vayan a ser financiadas por los Fondos previstos por el Mecanismo para la Recuperación y Resiliencia, en cuyo caso, se realizará la evaluación de aquellos requisitos exigidos por la Comisión Europea para la recepción de los fondos y con las metodologías que ésta establezca, en su caso.

Disposición transitoria sexta. Actuaciones en curso y actuaciones incluidas en convenios suscritos con anterioridad a la entrada en vigor de la ley.

1. No será preceptivo el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental establecido en el artículo 51 en el caso de las actuaciones en las que se haya producido la licitación del contrato de servicios para la redacción del estudio informativo o del primer documento requerido en la legislación sectorial vigente para su realización. En el caso de encargo a medio propio, quedan excluidas aquellas en las se haya iniciado la tramitación del citado encargo.

2. No será preceptiva la realización de la evaluación *ex ante* prevista en los artículos 51 y 52, cuando el objetivo sea finalizar actuaciones completas con obras ya iniciadas o cuya ejecución ya haya sido aprobada a la fecha de la entrada en vigor de la presente ley, entendiéndose por actuación completa aquella con plena funcionalidad y susceptible de ser entregada al uso público.

3. En el caso de actuaciones con proyecto en redacción o aprobado a la entrada en vigor de esta ley, no será preceptiva la evaluación *ex ante* prevista en los artículos 51 y 52. Se considerará que un proyecto se encuentra en redacción siempre que se haya producido la licitación del contrato de servicios a tal fin a la fecha de entrada en vigor de esta ley, o bien se haya iniciado la tramitación del encargo a medio propio, en su caso.

4. Tampoco será preceptiva dicha evaluación en el caso de las actuaciones incluidas en convenios suscritos con otras Administraciones o entidades con anterioridad a la entrada en vigor de la ley, siempre que dichos convenios mantengan su vigencia o se cumpla alguna de las condiciones de los apartados anteriores. Esta evaluación tampoco será preceptiva cuando estos convenios se modifiquen sin suponer un aumento de los compromisos en la financiación correspondientes al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes, ni cuando, aun habiendo un aumento, las obras estén ya iniciadas y su objetivo sea finalizar una actuación completa.

5. Aquellas actuaciones que supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial contempladas en los planes directores de los aeropuertos de interés general aprobados y no tramitados con arreglo al Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, antes de ser incorporadas en los correspondientes documentos de regulación aeroportuaria, en el caso de los aeropuertos de la Red de Aena, o de ser ejecutadas en el resto de casos, se someterán a análisis preliminar de rentabilidad socio ambiental y, cuando proceda, a estudio de rentabilidad con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente.

Disposición transitoria séptima. Puesta en funcionamiento del «Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible» (FECMO-FCPJ).

El inicio de actuaciones del FECMO-FCPJ se producirá con la entrada en vigor de la Ley de Presupuestos Generales del Estado en la que se apruebe el primer presupuesto de explotación y capital correspondiente a dicho fondo.

Disposición transitoria octava. Digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera y hoja de ruta exigible para la realización de transporte público de personas por carretera.

1. El Documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, deberá ser necesariamente digital a los diez meses desde la entrada en vigor de esta ley.

2. La hoja de ruta regulada Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de personas por carretera, será necesariamente digital a los diez meses desde la entrada en vigor de esta ley.

Disposición transitoria novena. Instrumento de planificación estratégica hasta la elaboración del primer Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

En tanto no se elabore el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad previsto en el artículo 22 de la presente ley, la «Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030» será el instrumento de planificación estratégica que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal.

Disposición transitoria décima. Servicios ferroviarios traspasados a las comunidades autónomas.

La prestación de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y regionales sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general, de competencia de las comunidades autónomas en el marco de los traspasos correspondientes, e iniciada con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley se ajustará, con carácter transitorio, a las siguientes reglas:

a) Las relaciones de servicio público establecidas originariamente entre la Administración del Estado y RENFE Viajeros SME, mediante contratos otorgados entre el 24 de diciembre de 2017 y 2 de diciembre de 2019 y actualmente en vigor, continuarán hasta la expiración de su plazo.

b) Las relaciones de servicio público diferentes de las anteriores que traigan causa de procedimientos distintos del procedimiento de licitación competitiva, que estuvieran vigentes antes de 24 de diciembre de 2017 y que mantengan su efectividad a la entrada en vigor de esta ley tendrán una duración limitada cuyo plazo no superará en ningún caso el 24 de diciembre de 2032, sin perjuicio de que la Administración titular del servicio y la entidad prestadora del mismo acordaran proceder a su extinción con anterioridad a dicha fecha.

En el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley, las Administraciones competentes y las entidades prestadoras de los servicios formalizarán por escrito las relaciones de servicio público anteriormente descritas. El documento de formalización reflejará, en todo caso, el régimen económico de la relación, los servicios prestados y los medios materiales adscritos y su ámbito temporal.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente ley y, en particular, las siguientes:

a) La disposición adicional séptima de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

b) Los artículos 97 al 104, la disposición adicional cuarta y la disposición adicional decimonovena de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

c) La disposición adicional sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera. Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Uno. La disposición adicional primera del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional primera. Referencias normativas.

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

En particular las referencias al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.»

Dos. Se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en los siguientes términos:

1. Los capítulos II y III del título I del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, quedan redactados del siguiente modo:

«CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. Composición y funciones.

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial y para promover la concertación de las distintas Administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las Administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.

5. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejerce las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las Administraciones de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas Administraciones.

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.»

2. El título del capítulo I del título II queda redactado del siguiente modo:

«CAPÍTULO I

Normas de comportamiento en la circulación»

3. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable, que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, se sancionarán en la forma prevista en la normativa de carreteras, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

8. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso, dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Asimismo, cuando se trate de la celebración de otras actividades o eventos cuyo desarrollo no implique ocupación de las vías, pero sí puedan generar un número de desplazamientos anormalmente elevados, afectando a la fluidez y seguridad ordinaria de las mismas, sus promotores u organizadores también tendrán la obligación de comunicarla al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio para que dichas autoridades puedan definir, si así resulta procedente, la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico específica a ejecutar.»

4. Se incorpora al final del apartado 1 del anexo VI los siguientes datos:

«– Clase por emisiones de CO₂ [se aplica a vehículos pesados].

– Fecha de reclasificación.

– CO₂ en g/tkm [se aplica a vehículos pesados].

– Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo [se aplica a vehículos pesados].»

5. El apartado cuatro incorpora al ordenamiento español el artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520, por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

6. Se modifica la letra *b*) del apartado 2 de la disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera:

«2. Asimismo, se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II y el anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.»

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Se introducen las siguientes modificaciones en el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:

Uno. Se adiciona una letra *v*) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:

«*v*) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.

b) Cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, el importe de la tasa vendrá determinado por el valor económico de la proposición sobre la que recaiga la concesión, autorización o adjudicación.

c) Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales, a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del vecindario, el importe de aquéllas consistirá, en todo caso y sin excepción alguna, en el 1,5 por ciento de los ingresos brutos procedentes de la facturación que obtengan anualmente en cada término municipal las referidas empresas.

A estos efectos, se incluirán entre las empresas explotadoras de dichos servicios las empresas distribuidoras y comercializadoras de estos.

No se incluirán en este régimen especial de cuantificación de la tasa los servicios de telefonía móvil.

Este régimen especial de cuantificación se aplicará a las empresas a que se refiere este párrafo *c*), tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a estas.

A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por esta como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal.

No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1.^a o 2.^a del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica dependiente de la Dirección General de Política Energética y Minas, como materia prima necesaria para la generación de energía susceptible de tributación por este régimen especial.

Las empresas que empleen redes ajenas para efectuar los suministros deducirán de sus ingresos brutos de facturación las cantidades satisfechas a otras empresas en concepto de acceso o interconexión a sus redes. Las empresas titulares de tales redes deberán computar las cantidades percibidas por tal concepto entre sus ingresos brutos de facturación.

El importe derivado de la aplicación de este régimen especial no podrá ser repercutido a las personas usuarias de los servicios de suministro a que se refiere este párrafo c).

Las tasas reguladas en este párrafo c) son compatibles con otras tasas que puedan establecerse por la prestación de servicios o la realización de actividades de competencia local, de las que las empresas a que se refiere este párrafo c) deban ser sujetos pasivos conforme a lo establecido en el artículo 23.1.b) de esta ley, quedando excluida, por el pago de esta tasa, la exacción de otras tasas derivadas de la utilización privativa o el aprovechamiento especial constituido en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales.»

Tres. Se modifica la disposición adicional quinta, con el fin de adaptarla al régimen de financiación de las entidades locales previsto en esta ley:

«Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán crédito destinado a la aportación al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) previsto en el artículo 56 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.

Las subvenciones a las entidades locales que tengan a su cargo el servicio urbano colectivo de transporte se imputaran al precitado Fondo en los términos recogidos en la indicada Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.»

Disposición final tercera. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

El apartado 1 del artículo 85 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, queda redactado como sigue:

«1. Dentro del respeto a las leyes, los convenios colectivos podrán regular materias de índole económica, laboral, sindical y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y sus organizaciones representativas con el empresario y las asociaciones empresariales, incluidos procedimientos para resolver las discrepancias surgidas en los periodos de consulta previstos en los artículos 40, 41, 47 y 51; los laudos arbitrales que a estos efectos puedan dictarse tendrán la misma eficacia y tramitación que los acuerdos en el periodo de consultas, siendo susceptibles de impugnación en los mismos términos que los laudos dictados para la solución de las controversias derivadas de la aplicación de los convenios.

Sin perjuicio de la libertad de las partes para determinar el contenido de los convenios colectivos, en la negociación de los mismos existirá, en todo caso, el deber de negociar medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito laboral o, en su caso, planes de igualdad con el alcance y contenido previsto en el capítulo III del título IV de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Igualmente, a través de la negociación colectiva se negociarán protocolos de actuación que recojan medidas de prevención de riesgos específicamente referidas a la actuación frente a catástrofes y otros fenómenos meteorológicos adversos.

Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.»

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, estará constituida por el miembro del Gobierno que, en representación de la Administración General del Estado, resulte competente en materia de transportes, y por los correspondientes miembros de los Consejos de Gobierno, en representación de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes se regirá por lo dispuesto en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015.

Cualquier modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, deberá respetar las competencias en materia de transportes atribuidas a las Comunidades Autónomas por sus Estatutos de Autonomía.»

Dos. Las referencias a la Conferencia Nacional de Transportes recogidas en el artículo 10 se entenderán hechas a la Conferencia Sectorial de Transportes.

Tres. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11.

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, existirá, la «Comisión de Directores Generales de Transporte Terrestre», integrada por los titulares de las direcciones generales competentes en materia de transporte terrestre de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla. La Comisión estará presidida por el Director General de Transporte Terrestre de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras direcciones generales de las citadas administraciones.

2. La Comisión de Directores Generales de Transporte terrestre actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas administraciones públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de la Conferencia Sectorial de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.»

Cuatro. El apartado 2 del artículo 42 queda redactado como sigue:

«Artículo 42.

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unido de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

c) Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.»

Cinco. El artículo 62 queda redactado como sigue:

«Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.

2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al desarrollo de dichas actividades.

Los servicios de movilidad colaborativa, entendidos como aquellos efectuados a título no oneroso excepto por la compartición de gastos, en los que varios usuarios comparten un vehículo de turismo en un mismo viaje, se consideran transportes privados particulares. En estos servicios, los usuarios pueden ponerse en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. Con el fin de delimitar los supuestos en los que la contraprestación recibida por el conductor o conductora pueda implicar la realización de un transporte público, podrá establecerse reglamentariamente un baremo de costes para estos servicios de movilidad colaborativa.»

Seis. El artículo 64 queda redactado como sigue:

«Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares, discrecionales y a demanda.

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato del sector público.

2. Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario.»

Siete. El artículo 70 queda redactado como sigue:

«Artículo 70.

1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedida del correspondiente y fundado acuerdo del Consejo de Ministros sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, el cual debe ser acompañado de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.»

Ocho. El artículo 71 queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de concesión de servicios. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea relativa a los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la prestación de los referidos servicios de transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación.

En el caso de que el contrato adoptara la forma de contrato de servicios, se adjudicará con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y su normativa de desarrollo.»

Nueve. El artículo 72 queda redactado como sigue:

«Artículo 72.

1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general o cuando en el pliego del contrato se fijen limitaciones a esta regla general, detallándose los tráficos existentes o previstos que no se prestarán en exclusiva y que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros.

En consecuencia, con carácter general, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. A los efectos señalados en el punto anterior, los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.»

Diez. El artículo 133 queda redactado como sigue:

«Artículo 133.

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengán impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

La actividad consistente en la utilización concatenada e intensiva de un vehículo alquilado sin conductor por un número indeterminado de personas usuarias dentro de una zona de servicio determinada, estando disponible para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles, constituye una modalidad de arrendamiento sin conductor.

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.»

Disposición final quinta. Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, queda modificada en los siguientes términos:

El apartado 1 del artículo 15 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto sobre actuaciones recogidas en el anexo II de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible y siempre que su importe total estimado, sin incluir IVA, sea superior a los indicados en dicho anexo, se deberá llevar a cabo un estudio de rentabilidad en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.

Este estudio de rentabilidad se entenderá equivalente al estudio previsto en el artículo 52 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, debiendo incorporar los elementos previstos por ésta.

En cualquier caso, también será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de la actuación en los casos previstos en el artículo 51 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.»

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El apartado 1 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea. Se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las Administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte que proporcionen una cobertura adecuada de transporte público en todo el territorio.

Asimismo, la estrategia indicativa deberá ser coherente con el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) previsto en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

No obstante, dicha intermodalidad debe tener en cuenta el déficit histórico en la inversión en líneas de ferrocarril convencional y su uso compatible con las mercancías, así como el papel esencial que el ferrocarril convencional juega en la vertebración de la España vaciada.

Por razones de interés general, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática que establece el «Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030» en el horizonte 2050, se garantizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentren afectas al servicio ferroviario, así como la modernización de las líneas de tren convencional, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial.

El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará esta estrategia indicativa.

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma. En estos casos, será preceptivo el informe del Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible.»

Dos. El apartado 2 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, oídos los administradores de infraestructuras y las comunidades autónomas afectadas, la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, siguiendo los principios establecidos en la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.»

Tres. El apartado 3 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

Previamente a la redacción del Estudio Informativo prevista en el apartado 4 de este artículo, se realizará un estudio de viabilidad que incluya un análisis previo de alternativas, considerando también aquellas de tipo estratégico y la alternativa de mantener la situación existente, así como un estudio de la demanda y un análisis coste-beneficio, todo ello como ayuda a la toma de decisiones sobre la ejecución de la actuación desde el punto de vista socioeconómico. Esta evaluación se entenderá equivalente al análisis preliminar de rentabilidad socioambiental previsto en el artículo 51 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, debiendo incorporar los elementos previstos por ésta. El estudio de viabilidad será informado por el Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se determinará el contenido de dicho estudio.

Asimismo, será preceptiva la inclusión en el estudio informativo de un estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera de las alternativas que se presenten en el mismo conforme a lo previsto en el artículo 52 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.

Sin perjuicio de lo que pueda establecer la legislación ambiental, no será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma, electrificación, señalización y, en general de aquéllas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas existentes. A tales efectos, se entenderá por trazado de una línea o tramo de línea una franja de terreno cuyas dimensiones se determinarán reglamentariamente. Tampoco será preceptiva la redacción de un estudio informativo para el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros de cercanías y apeaderos y terminales de transporte de mercancías de reducido tamaño según se determine reglamentariamente.

La realización de una evaluación *ex ante* en los términos previstos en los artículos 51 y 52 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible será preceptiva también para aquellas actuaciones que se encuentren dentro de las previsiones del anexo II de la citada ley y no requieran estudio informativo.»

Cuatro. El apartado 2 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas, estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos terrenos en los que deba construirse la línea, el tramo, la estación de transporte de viajeros, la terminal de transporte de mercancías o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

En el caso de que deban ser afectados servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, se podrá optar por la expropiación o por la reposición de aquéllos. En este último supuesto, la titularidad de esos servicios o vías repuestos así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular originario de los mismos. Por vía reglamentaria se regulará la audiencia de éste en el correspondiente procedimiento, su intervención en la recepción de las obras realizadas para la reposición y el régimen de responsabilidad, la cual continuará en todo caso siendo del titular originario, salvo acuerdo expreso en contrario.

Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de estas obras están obligados a su retirada o modificación total y efectiva en el plazo máximo de seis meses a partir de la solicitud del administrador de infraestructuras ferroviarias. El coste de la retirada o modificación será abonado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo cuando los bienes o instalaciones se encontrarán ubicados en las zonas de limitación a la propiedad, en virtud de autorización en la que se estableciera la obligación para el titular de la misma de retirarlos a su cargo cuando fuera requerido para ello por necesidades de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Alternativamente, durante el plazo de dos meses desde dicha solicitud, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá convenir con los titulares de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo dicho administrador de infraestructuras ferroviarias.

En todos los casos, si la inactividad o tardanza en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras de infraestructuras ferroviarias que los afecten, el requerimiento efectuado tendrá los efectos de resolución administrativa del administrador de infraestructuras notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la legislación estatal sobre régimen jurídico de las Administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez.

Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el tercer párrafo de este apartado sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular, ni hubiera existido acuerdo con el administrador de infraestructuras ferroviarias para su ejecución por este o para fijar el coste de la misma, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectadas, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas a que hubiera lugar. En caso de procederse a la ejecución subsidiaria, no cabrá que simultáneamente se impongan multas coercitivas.

En ambos supuestos, y sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica descriptivas de la actuación de modificación de servicios realizada, la titularidad y el servicio restituidos pasarán de forma plena al titular del servicio existente que haya sido modificado, con efectos desde la fecha que se indique en la notificación que a tal efecto realice el administrador de infraestructuras ferroviarias, y sin que esta actuación pueda dar lugar a derecho o indemnización alguna a favor del citado titular.»

Cinco. El apartado 4 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras Administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas Administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras Administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas Administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía.»

Seis. Se añade un nuevo párrafo al artículo 7.3 con la siguiente redacción:

«3. [...]

La ejecución de obras o actuaciones de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de estas o de otros elementos de la infraestructura que tienen la consideración de obras de interés general según este artículo, no podrán ser suspendida cautelarmente por ninguna otra Administración pública en el ejercicio de las competencias que les puedan corresponder. Las medidas cautelares solo podrán ser adoptadas por los órganos jurisdiccionales competentes.»

Siete. Se añade un nuevo párrafo al artículo 7.4 con la siguiente redacción:

«4. [...]

Ninguna Administración pública, fuera de los casos previstos en la normativa ferroviaria, podrá acordar la suspensión de las actividades vinculadas al tráfico ferroviario. Las medidas cautelares solo podrán ser adoptadas por los órganos jurisdiccionales competentes.»

Ocho. Se añade un apartado 8 al artículo 59 con la siguiente redacción:

«8. Cuando se trate de un servicio sujeto a obligación de servicio público que ya venía prestándose, y en los casos en los que los trabajadores, en el ejercicio del derecho que tienen atribuido, accedan a ello, el nuevo adjudicatario se subrogará en la relación laboral de los empleados del anterior contratista para cubrir la dotación mínima señalada en los pliegos de licitación, o, en el caso de adjudicación directa, en la propia autorización.»

Nueve. Se añade una disposición adicional vigesimonovena que queda redactada en los siguientes términos:

«1. Se declaran contrarios al interés general los actos y acuerdos que infrinjan las normas comprendidas en el capítulo II del título II de esta ley, y podrán ser impugnados directamente por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ante los órganos del orden jurisdiccional contencioso-administrativo, con petición expresa de suspensión. El Tribunal se pronunciará sobre dicha suspensión en el primer trámite siguiente a la petición de la misma.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior y de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 67 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el Delegado del Gobierno, a instancia del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, podrá suspender los actos y acuerdos adoptados por las entidades locales que supongan una infracción manifiesta de lo dispuesto en el capítulo II del título II de esta ley.»

Diez. Se añade una disposición transitoria undécima bis, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición transitoria undécima bis. Informe del Consejo Asesor para los estudios informativos en tramitación.

Los estudios informativos en tramitación a fecha de entrada en vigor de esta disposición transitoria que no cuenten con estudio de viabilidad previo serán informados por el Consejo Asesor.»

Disposición final séptima. Modificación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

Se introduce una disposición adicional quincuagésimo séptima en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público con la siguiente redacción:

«Disposición adicional quincuagésimo séptima. Revisión de actos en los procedimientos de adjudicación de contratos regidos por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo:.

La regulación contenida en los capítulos IV y V del título I del libro primero de esta ley y en su normativa de desarrollo resulta directamente aplicable a los contratos de servicio público de transporte de viajeros regulados en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.»

Disposición final octava. Título competencial.

1. Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1.1.ª de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el artículo 149.1.18.ª de la Constitución Española, relativa las bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; en el artículo 149.1.23.ª de la Constitución Española, de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el artículo 149.1.25.ª de la Constitución Española, de bases del régimen minero y energético.

2. Asimismo, esta ley se dicta también al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los artículos 149.1.7.ª de la Constitución Española, de legislación laboral, en relación con la disposición transitoria primera y la disposición final tercera: 149.1.15.ª de la Constitución Española, de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, en relación con el título V (innovación y digitalización del transporte y la movilidad); 149.1.20.ª de la Constitución Española, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con la disposición adicional cuarta; 149.1.21.ª de la Constitución Española, de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, tráfico y circulación de vehículos a motor, en relación con el título III (planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte), el título VI (mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística), así como la disposición adicional octava, y la disposición adicional novena.

3. En los preceptos de esta ley dictados al amparo de la competencia estatal de legislación básica, su aplicación se entiende sin perjuicio de las competencias legislativas y ejecutivas de las comunidades autónomas en el desarrollo de dicha legislación básica, de acuerdo con sus estatutos de autonomía.

Disposición final novena. Desarrollo reglamentario.

Se autoriza al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta ley.

Disposición final décima. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el artículo 55 y siguientes de la ley se empezará a utilizar en el ejercicio presupuestario siguiente al de la publicación de las bases reguladoras de las subvenciones con dicho fin y se liquidará en el ejercicio presupuestario posterior.

Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán en un plazo máximo de doce meses desde la entrada en vigor de la ley.

De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año.

Disposición final undécima. Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentarias.

Las disposiciones reglamentarias contenidas en esta ley podrán ser modificadas por normas del mismo rango reglamentario.

Disposición final duodécima. Modificación del Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras.

El Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras, queda modificado en los siguientes términos:

Se añade un artículo tercero ter con la siguiente redacción:

«La presente tasa no será de aplicación a la prestación de trabajos facultativos de dirección e inspección de las obras realizadas en el ámbito de las carreteras del Estado.»

Disposición final decimotercera. Puesta en marcha de la Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas.

El reglamento al que hace referencia el artículo 2.2 letra d) por el que se regule el funcionamiento y competencias de la Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas deberá estar aprobado antes del 30 de junio de 2026.

Disposición final decimocuarta. Modificación del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones queda modificado en los siguientes términos:

El apartado 2 del artículo 8 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten a las empresas operadoras de servicios de recarga, en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia, la tramitación y ubicación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, de acceso público dentro y fuera de las Zonas de Bajas Emisiones, de modo que se establezca una red mínima de recarga acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos. Para tal fin, las entidades locales incluirán, en la normativa municipal que desarrolle la Zona de Bajas Emisiones, objetivos anuales mínimos de implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en el interior y exterior de la Zona de Bajas Emisiones».

Disposición final decimoquinta. Modificación del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El apartado 2 del artículo 68, queda redactado en los siguientes términos:

«2. El pliego contendrá las siguientes cláusulas administrativas particulares:

- a) Los tráficós que definen el servicio.
- b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.
- c) La modalidad de contratación de la gestión del servicio, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 66.
- d) El procedimiento que se seguirá para la adjudicación del contrato, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 73.1 de la LOTT y, cuando esta haya de llevarse a cabo mediante procedimiento abierto, el régimen de ponderación de bajas temerarias o desproporcionadas, en concordancia con las prescripciones del artículo 74.4 de la referida ley.
- e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada. Asimismo, las reglas de acumulación de solvencia técnica y profesional en caso de presentación de proposiciones conjuntas, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 80.2. En cuanto a las reglas para acumular la solvencia económica, se seleccionarán las que resulten más apropiadas de entre las descritas en el artículo 69 y se acumularán mediante suma aritmética.
- f) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.

- g) Los criterios o fórmulas de aplicación para la revisión de las tarifas que hayan de abonar los usuarios.
- h) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.
- i) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.
- j) Las instalaciones fijas que haya de aportar el contratista para la prestación del servicio, únicamente cuando así se hubiese previsto expresamente en el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros y resulte acreditado que persisten las circunstancias que, en su momento, justificaron dicha previsión.
- k) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los datos de explotación del servicio y de los ingresos generados por su prestación.
- l) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.
- m) El plazo de duración del contrato.
- n) Cualesquiera otros pactos o condiciones que estime pertinentes la Dirección General de Transporte Terrestre para definir correctamente los derechos y obligaciones de la Administración titular del servicio y del contratista.»

Dos. El apartado 2 del artículo 80, quedará redactado en los siguientes términos:

«2. Varias empresas podrán presentar una proposición conjunta, sin necesidad de constituir una unión temporal ni ninguna otra forma de colaboración empresarial, siempre que hagan constar expresamente su compromiso de constituir una persona jurídica que cumpla las exigencias señaladas en los artículos 43.1.b) de la LOTT y 36 de este Reglamento antes de la adjudicación del contrato, en caso de que su oferta sea la mejor valorada.

En el supuesto regulado en este apartado, las empresas que presenten la proposición conjunta deberán acreditar las condiciones de solvencia técnica, profesional y económica exigidas en el artículo 69 y en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato, acumulándose a efectos de la determinación de la solvencia las características acreditadas por cada una de ellas.

Ninguna de las empresas que formulen una proposición conjunta podrá presentar otra proposición alternativa, ya sea individualmente o junto con otras.»

Disposición final decimosexta. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se añade un párrafo en el apartado 1 del artículo 53, que queda redactado como sigue:

«Las infraestructuras eléctricas para la alimentación de las estaciones de recarga que discurren desde el punto de conexión con red de distribución o transporte hasta el propio punto de recarga que no requieran declaración de utilidad pública ni evaluación de impacto ambiental, estarán exentas de las autorizaciones previstas en este apartado. Antes de la energización de estas instalaciones, el titular deberá presentar un proyecto de ejecución junto con una declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa de calidad y seguridad industrial que le sea de aplicación y en el que se justifique que la actuación no se encuentra dentro del ámbito de aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Reglamentariamente el órgano competente en energía podrá establecer si resulta necesaria la presentación de documentación adicional para estar sujeto a la presente exención.»

Se modifica la disposición adicional vigésima primera, con la siguiente redacción:

«Sin perjuicio de lo previsto en esta ley, las Autoridades Portuarias y los gestores de aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente. Alternativamente, las Autoridades Portuarias, en su condición de consumidores, podrán ceder o transmitir, total o parcialmente, el derecho para la prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, y servicios inherentes a la prestación del servicio, a terceros que hayan sido autorizados para la prestación de dichos servicios con arreglo a lo previsto en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Asimismo, las personas jurídicas que tengan la condición de consumidores, y que hayan sido autorizadas por una autoridad portuaria, con arreglo a lo previsto en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para prestar el servicio de suministro de energía eléctrica a buques, podrán hacer entrega de energía eléctrica a buques a título oneroso, así como prestar el conjunto de servicios que puedan ser inherentes a dicha entrega.»

Se introduce un artículo 4 bis en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

«Artículo 4 bis. Mecanismo de planificación de posiciones para alimentación de demanda.

1. A partir del 15 de noviembre de 2025, cada cuatro meses, el operador del sistema remitirá a la Secretaría de Estado de Energía un informe que contendrá un listado de los nudos de la red de transporte donde sea posible cambiar la finalidad de las posiciones ya existentes o previstas, o introducir posiciones en el plan de desarrollo de la red de transporte. En este último caso, deberán concurrir simultáneamente en el nudo a incorporar nuevas posiciones las siguientes circunstancias:

- a) Se hayan recibido solicitudes de demanda susceptibles de ser conectadas a la red de transporte y no haya sido posible atenderlas exclusivamente por la inexistencia de posiciones disponibles.
- b) Exista viabilidad física para poder introducir posiciones adicionales en el plan de desarrollo de la red de transporte vigente en el nudo donde se haya formulado la petición.
- c) No supongan incremento de costes de inversión para el sistema más allá de las posiciones que, por la configuración de la subestación, deban ser sufragados por el sistema.
- d) Exista capacidad de acceso no otorgada para alimentar la demanda solicitada.

El informe deberá de recoger motivadamente si se dan las circunstancias para incluir en el plan de desarrollo de la red de transporte vigente cada una de las posiciones que recoja el listado.

Para aquellos nudos incluidos en el listado que estén reservados para un concurso de generación, el operador del sistema deberá incluir en este informe si existe alguna posición de entre las planificadas para evacuación de generación susceptible de ser utilizada para la conexión de estas demandas.

2. El mecanismo de planificación de posiciones para alimentación de demanda previsto en el apartado anterior también se aplicará a las peticiones de los distribuidores que sean para atender crecimientos no vegetativos de la demanda. El distribuidor deberá justificar los proyectos de consumo que motiven este incremento no vegetativo de demanda, aportando información detallada al operador del sistema. En este supuesto, no se tendrá en cuenta en la aplicación de la condición c) del apartado 1 el coste de la posición de apoyo a la empresa distribuidora, al ser esta sufragada por el sistema.

3. Una vez recibido el informe anteriormente señalado, en el plazo de dos meses, la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía dictará resolución incorporando las posiciones que se consideren necesarias en el plan de desarrollo de la red de transporte, o cambiando la finalidad de las ya previstas o existentes, para la alimentación de aquellos proyectos que hayan demostrado madurez y firmeza, ya sea de forma directa o a través del distribuidor. Estas posiciones tendrán consideración de instalaciones planificadas e incluidas en los planes de inversión a los efectos del otorgamiento de los permisos. En ningún caso el número de posiciones incorporado en una subestación por este mecanismo será superior al de una calle de acuerdo con la configuración de la subestación, adicionales a las existentes y a las ya incluidas en el plan de desarrollo de la red de transporte aprobado en virtud de lo previsto en el artículo 4 de la presente ley.

4. Si existieran nudos donde se hubieran activado concursos de demanda exclusivamente por la inexistencia de posiciones para conectar las peticiones existentes, los concursos iniciados se resolverán archivándose por pérdida de objeto y el operador del sistema otorgará las peticiones de acceso y conexión asociadas a los mismos por prelación temporal.

5. En aquellos casos en los que no resulte posible aplicar el mecanismo de planificación de posiciones regulado en este artículo por no ser ampliable la subestación, por no poder incorporarse el número de posiciones necesarias para atender la demanda o por ser necesarias actuaciones adicionales para poder ser atendidas, el operador del sistema deberá analizar si es posible atender dicha demanda mediante el mecanismo previsto en el artículo 4.4 de la presente ley.»

Disposición final decimoséptima. Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

Se modifica el apartado 5 del artículo 4 con la siguiente redacción:

«5. Los sujetos acogidos a alguna de las modalidades de autoconsumo reguladas podrán acogerse a cualquier otra modalidad distinta, adecuando sus instalaciones y ajustándose a lo dispuesto en los regímenes jurídicos, técnicos y económicos regulados en el presente real decreto y en el resto de normativa que les resultase de aplicación.

No obstante lo anterior:

- i. En el caso de autoconsumo colectivo, dicho cambio deberá ser llevado a cabo simultáneamente por todos los consumidores participantes del mismo, asociados a la misma instalación de generación.
- ii. En ningún caso un sujeto consumidor podrá estar asociado de forma simultánea a más de una de las modalidades de autoconsumo reguladas en el presente artículo con la única excepción de un autoconsumo individual sin excedentes combinado con un autoconsumo mediante instalaciones próximas y asociadas a través de la red.
- iii. En aquellos casos en que se realice autoconsumo mediante instalaciones próximas y asociadas a través de la red, el autoconsumo deberá pertenecer a la modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes.»

Disposición final decimoctava.

Se modifica el artículo 3.13 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

«13. Autorizar las siguientes instalaciones eléctricas:

b) Instalaciones de producción incluyendo sus infraestructuras de evacuación, transporte secundario, distribución, acometidas, líneas directas, y las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, que excedan del ámbito territorial de una comunidad autónoma, así como las líneas directas conectadas a instalaciones de generación de competencia estatal.»

Se modifican los artículos 53.1 y 53.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

«1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

[...]

2. La Administración pública competente podrá establecer que determinados tipos de modificaciones no sustanciales de las instalaciones de transporte, distribución y producción, líneas directas, así como las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW no queden sometidas a las autorizaciones administrativas previas previstas en los apartados 1.a) y b).»

Se modifica el artículo 54.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

«1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución de energía eléctrica, así como las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.»

Se modifica el artículo 11.1 del Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos:

«Artículo 11. Régimen de autorización de las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de puntos de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW.

1. Las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación, de conformidad con el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.»

Disposición final decimonovena. Modificación del apartado cinco del artículo 31 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Cinco. Se añade un nuevo artículo 23.bis, que queda redactado como sigue:

«Artículo 23 bis. Garantías económicas necesarias para la tramitación de los procedimientos de acceso y conexión de instalaciones de demanda.

1. Desde el 28 de diciembre de 2023, para las instalaciones de demanda de electricidad, el solicitante, antes de realizar la solicitud de acceso y conexión a la red de transporte, o en su caso a la red de distribución, deberá presentar, ante el órgano competente en energía de las comunidades autónomas donde se ubique la instalación de consumo, resguardo acreditativo de haber depositado una garantía económica por una cuantía equivalente a 40 €/kW solicitado. En el caso de las instalaciones de almacenamiento la garantía a presentar con anterioridad a la solicitud de acceso para la demanda de electricidad será de 20 €/kW solicitado.

En el caso de instalaciones de demanda que se ubiquen en un territorio que exceda de una comunidad autónoma la garantía se depositará ante la Caja General de Depósitos.

Una vez emitido el permiso de acceso, si este se hubiese otorgado por una capacidad inferior a la solicitada, el titular del permiso podrá modificar la cuantía de la garantía depositada para ajustarla a la capacidad otorgada.

2. Quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, las instalaciones de demanda cuyo punto de conexión sea de tensión inferior a 36 kV. Asimismo, también quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, cuando las instalaciones sean para desarrollar proyectos estratégicos enfocados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de transporte.

3. La presentación del resguardo acreditativo al que se refiere el apartado primero será requisito imprescindible para la iniciación de los procedimientos de acceso y conexión por parte del gestor de la red de transporte, o en su caso, del gestor de la red de distribución. Para ello, el órgano competente remitirá al solicitante la confirmación de la adecuada presentación de la garantía por parte del solicitante.

A los efectos anteriores, la presentación ante el órgano competente del resguardo acreditativo de haber constituido la garantía deberá hacerse acompañar de una solicitud expresa para que dicho órgano se pronuncie sobre si la garantía está adecuadamente constituida, con el fin de poder presentar dicha confirmación ante el gestor de red pertinente y que este pueda admitir la solicitud. La solicitud deberá incluir la red de transporte o distribución a la que se prevé solicitar el acceso y la conexión. Si la solicitud o el resguardo de depósito de la garantía que la acompañan no fuesen acordes a la normativa, el órgano competente requerirá al interesado para que la subsane. A estos efectos, se considerará como fecha de presentación de la solicitud aquella en la que haya sido realizada la subsanación.

El plazo para que el órgano competente se pronuncie sobre la adecuada constitución de la garantía será de tres meses a contar desde la fecha de presentación de la solicitud o, en su caso, desde la fecha en la que esta haya sido subsanada. De acuerdo con la disposición adicional tercera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, una vez superado el plazo anterior sin que el órgano competente se haya pronunciado al respecto de la solicitud, el pronunciamiento de dicho órgano se entenderá realizado en el sentido negativo.

4. La finalidad de la garantía que se constituya de conformidad con lo dispuesto en este artículo, será el suministro de un consumo concreto.

En el resguardo de la garantía debe indicarse expresamente la referencia a este artículo, así como, al menos, los siguientes datos de la instalación: nombre y ubicación del consumo, código CNAE del consumo y capacidad solicitada del mismo para su identificación.

La modificación de las garantías presentadas, en cualquier momento anterior al contrato de acceso, si esta modificación supone que la instalación no pueda ser considerada la misma a los efectos de acceso y conexión, supondrá la pérdida automática de los permisos de acceso y/o conexión concedidos o solicitados. Se considerará que la instalación de demanda no es la misma si su centro geométrico se desplaza una distancia superior a 10 km.

5. La garantía económica será cancelada cuando el peticionario formalice el contrato de acceso por una potencia contratada en el periodo P1 de al menos un 50 % de la capacidad de acceso concedida. La cancelación se realizará en el plazo máximo de tres meses desde la solicitud del peticionario aportando el correspondiente contrato de acceso.

6. La caducidad de los permisos de acceso y de conexión conforme a lo establecido en el artículo 26 de este real decreto, supondrá la ejecución inmediata por el órgano competente de las garantías económicas presentadas para la tramitación de la solicitud de acceso a la red de transporte o distribución, según aplique en cada caso.

No obstante, el órgano competente podrá exceptuar la ejecución de la garantía depositada si la caducidad de los permisos de acceso y de conexión viene motivada porque un informe o resolución de una Administración pública impidiese la construcción de las instalaciones de demanda, y así fuera solicitado por el titular de los permisos.»

Disposición final vigésima. Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Uno. Se modifica el apartado 1 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética con la siguiente redacción:

«1. El Gobierno pondrá a disposición del público la información de los puntos de recarga eléctrica para vehículos de acceso público, dentro del año posterior a la entrada en vigor de esta ley, a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Para ello, con carácter previo, los prestadores del servicio de recarga eléctrica deberán remitir por medios electrónicos al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico información actualizada de la localización, características, y disponibilidad de dichas instalaciones, así como del precio de venta al público de la electricidad o del servicio de recarga.

El Gobierno velará especialmente por el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, de acuerdo con los informes que se prevén por el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE, en lo que se refiere a garantizar la interoperabilidad de los puntos de recarga accesibles al público.»

Dos. Se añade un nuevo apartado 2 bis en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética con la siguiente redacción:

«2. bis. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A sea superior o igual a 10 millones de litros a partir de 2025 instalarán y/o acreditarán, por cada una de estas instalaciones, al menos un grupo de recarga que ofrezca una

potencia disponible de al menos 400 kW que incluya al menos un punto de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW de recarga eléctrica en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintidós meses a partir de la entrada en vigor de esta ley. Las instalaciones que cumplan estos requisitos a partir de 2027 deberán instalar o acreditar un grupo de recarga de al menos 600 kW que incluya al menos un punto de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW de recarga eléctrica en corriente continua en un plazo de 12 meses.»

Tres. Se modifica el apartado 11 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que queda con la siguiente redacción:

«11. En el caso de concesiones en redes estatales de carreteras, las obligaciones a que se refieren los apartados 2, 3, 4, 5 y 6 de este artículo corresponderán a las personas concesionarias de las mismas. El régimen de obligaciones será el mismo que el establecido para quienes ostenten la titularidad de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos, conforme a lo indicado en los citados apartados de este artículo. En lo que se refiere a las obligaciones del apartado 2bis, serán solo de aplicación a las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos que formen parte de concesiones en redes estatales de carreteras licitadas a partir de la entrada en vigor de esta ley.»

Cuatro. Se añade un artículo 15 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 15 bis. Planificación, despliegue e instalación de infraestructura de recarga del vehículo eléctrico.»

1. El Gobierno elaborará un Plan estatal para el despliegue de la infraestructura pública de recarga del vehículo eléctrico con el fin de impulsar y acelerar la descarbonización del sector del transporte a través de la electrificación del transporte por carretera. El plan abordará las necesidades de despliegue de infraestructura pública de recarga, especialmente en aquellas áreas del país donde la iniciativa privada no proporcione las infraestructuras adecuadas, ya sea para vehículos ligeros o para las necesidades específicas de los vehículos pesados, y recogerá las medidas regulatorias, financieras, o de otro tipo que pudieran ser adecuadas para favorecer este despliegue. Dicho Plan se regirá por lo establecido en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE y el correspondiente Marco de Acción Nacional para el desarrollo del mercado por lo que respecta a los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. Así mismo, deberá tener en cuenta lo previsto en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y sus últimas revisiones. Durante el proceso de elaboración del citado Plan estatal podrá solicitarse informe al Grupo de Trabajo para el despliegue de la infraestructura de recarga (GTIRVE).»

Disposición final vigesimoprimeras. Modificación del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad.

Se modifican los apartados 3, 4, 6 y 7 del artículo 59 que quedan redactados en los siguientes términos:

«3. Para la concesión de cada ayuda, en el plazo de treinta días desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, la comunidad autónoma beneficiaria deberá presentar en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un certificado firmado por el Consejero con competencias en transporte, que acredite que desde el 1 de enero de 2025 y hasta la fecha de firma del certificado se ha implantado un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas; y que existe el compromiso de mantener la medida hasta el 31 de diciembre de 2025. Dicho compromiso se entenderá a los únicos efectos de las ayudas recogidas en este Real Decreto-ley para el año 2025. La presentación de este documento deberá ir acompañada de la documentación requerida a las comunidades autónomas para la concesión de las ayudas reguladas en el capítulo I del título II de este Real Decreto-ley que sea de aplicación a las beneficiarias de las ayudas reguladas en este artículo.

4. La concesión de estas ayudas se otorgará mediante resolución del titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Estrategias de Movilidad.»

«6. Las cuantías de las ayudas a conceder a los beneficiarios y los créditos con cargo a los que se financiarán en la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 41 «Dirección General de Estrategias de Movilidad», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre», en el concepto 453 «Subvenciones para establecer descuentos de abonos de transporte y títulos multiviaje», son las siguientes:

a) Comunidad Autónoma de Canarias, 120.000.000,00 euros, en el subconcepto 17.41.441M.453.01 «A la Comunidad Autónoma de Canarias para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias» o equivalente.

b) Comunidad Autónoma de Illes Balears, 63.000.000,00 euros, en el subconcepto 17.41.441M.453.02 «A la Comunidad Autónoma de Illes Balears para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Baleares» o equivalente.

7. Los beneficiarios tendrán derecho al pago de un anticipo por un importe equivalente al 65 % de la cuantía de la ayuda, a abonar durante el ejercicio de 2025.

Para su financiación se tramitarán, en su caso, las correspondientes modificaciones presupuestarias con cargo al presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Durante el año 2026 se procederá a la liquidación de la ayuda y el abono o reintegro del saldo correspondiente de acuerdo con los términos de la resolución que al efecto apruebe la Secretaría General de Movilidad Sostenible. En ningún caso el importe a abonar podrá superar el importe máximo concedido.»

Disposición final vigesimosegunda. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

3 de diciembre de 2025.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,

PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

a) Servicios de transporte incluidos: Aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como cualquier otro servicio de transporte de personas que pueda incluirse dentro de esta categoría.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos estáticos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación y realización del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Datos dinámicos a proporcionar: información en tiempo real referente a horarios de paso, retrasos, incidencias, y cualquier otra información que pueda resultar de interés en el desarrollo del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

e) Datos históricos a proporcionar: datos históricos de retrasos y cancelaciones, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

f) Actualización de datos: Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente sus datos cuando se produzcan cambios y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.

g) Formatos: estándar europeo NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification) SIRI, DATEX II o GTFS Realtime, según corresponda, o formatos alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

h) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta, ciclo o patinete de alquiler, y todos aquellos servicios de transporte de personas y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: Disponibilidad, ubicación y forma de acceso a los vehículos, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental y cualquier otra información que pueda resultar de interés para las posibles personas usuarias de estos servicios, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte y movilidad a la demanda requerida en el anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente sus datos cuando se produzcan cambios y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para estos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos estáticos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos disuasorios y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación y realización del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926

de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Datos dinámicos a proporcionar: información en tiempo real sobre el funcionamiento de ascensores, escaleras mecánicas, entradas y salidas cerradas y otros servicios, y cualquier otra información en tiempo real que pueda resultar de interés en el desarrollo del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delgado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

e) Actualización de datos: Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente sus datos cuando se produzcan cambios y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.

f) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

g) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

ANEXO II

Actuaciones e importes incluidos en la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal

El presente anexo recoge las actuaciones en infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal a las que se hace referencia en los artículos del capítulo III («Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal») del título III de la ley.

Para cada tipología de actuación se indica el importe total estimado mínimo según la definición recogida en el artículo 2, sin IVA y en millones de euros, a partir del cual aplican las evaluaciones *ex ante* a las que se hace referencia en los artículos 51 y 52 de la ley.

A efectos de la aplicación de esta ley y en el caso de que una actuación pudiera corresponder de manera inequívoca a varias tipologías, esta se asignará a la de menor importe total estimado de entre ellas.

Tipología de actuación	Importe total estimado mínimo, sin IVA (M€)
<i>Actuaciones en carreteras del Estado</i>	
Nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las carreteras existentes (duplicaciones de calzada, aumentos de capacidad y acondicionamientos).	30
Nuevos enlaces o remodelación de nudos existentes.	6
Otras actuaciones no incluidas en los apartados anteriores y no recogidas en las excepciones del artículo 53 de esta ley.	30
<i>Actuaciones en infraestructura ferroviaria del Estado</i>	
Nuevos tramos (incluyendo estaciones y terminales de mercancías).	50
Modificaciones de tramos (incluyendo estaciones y terminales de mercancías).	50
Ampliaciones de capacidad de tramos.	50
Nuevas estaciones y nuevas terminales de mercancías.	0
Mejora o reposición de estaciones o de terminales de mercancías.	6

Tipología de actuación	Importe total estimado mínimo, sin IVA (M€)
Operaciones de integración del ferrocarril en ciudades.	0
Otras actuaciones ferroviarias no incluidas en los apartados anteriores y no recogidas en las excepciones del artículo 53 de la ley.	50