

ENMIENDA TRANSACCIONAL 3 A LAS ENMIENDAS: 523 GRUPO  
PARLAMENTARIO SOCIALISTA

Nueva disposición final

Texto que se propone:

**«Disposición final XXX: Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentarias.**

**Las disposiciones reglamentarias contenidas en esta ley podrán ser modificadas por normas del mismo rango reglamentario.»**

  
G.P. Socialista.



ENMIENDA TRANSACCIONAL 4 A LAS ENMIENDAS: 23 GMx (Valido García, Cristina), 390 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 506 GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA y GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR



Al Artículo 60

Texto que se propone:

«Artículo 60. 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.

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 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:

1º La población total receptora del servicio.

2º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.

3º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.

4º Otras condiciones relevantes como la **insularidad o la extra peninsularidad**, la cobertura geográfica, su extensión o la



2 cont.

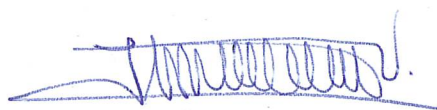
orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

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 sería 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.»



G.P. SUMAR - COMISSIÓ



Grup

JUNT



C. Valls  
(cc)



C.A. Social

ENMIENDA TRANSACCIONAL 11 A LAS ENMIENDAS: 409 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Nueva disposición final

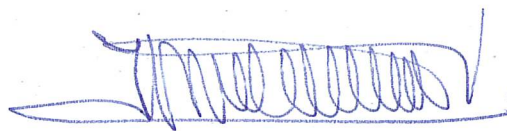
Texto que se propone:

**«Disposición final XXX: 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 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° 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° 1191/69 y (CEE) n° 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° 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.»**



GRUP JUNTS





ENMIENDA TRANSACCIONAL 14 A LA ENMIENDA: 59 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, y 110 GMx (Bolarin Urtiaga, Ione).



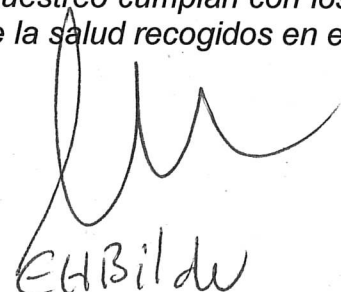
Al Artículo 38

Texto que se propone

«Artículo 38. 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 35 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. de esta.**
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 macroimplantación para la protección de la salud recogidos en el Anexo III del citado Real Decreto.»

(4)

  
EH Bildu



ENMIENDA TRANSACCIONAL 16 A LA ENMIENDA  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Al Artículo 81

Texto que se propone

«Artículo 81. 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 de las entidades locales, **en los términos fijados en el convenio a que se refiere el artículo 64 o que sean acordadas en cada caso, como asesoras especialistas**, 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.»

G.P. Republicano.

ENMIENDA TRANSACCIONAL 17 A LA ENMIENDA:  
PARLAMENTARIO VASCO



Al Artículo 83

Texto que se propone

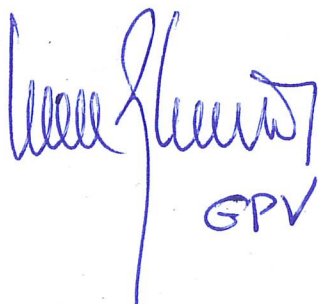
«Artículo 83 Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA)

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, **pudiendo utilizarse también 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.**»

  
GPV



ENMIENDA TRANSACCIONAL 22 A LAS ENMIENDAS: 339, GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 636 GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO.

Al Artículo 8

Texto que se propone:

Se suprime el artículo.



G.P. Republicanos.

GRUP JUNTS

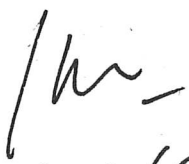
ENMIENDA TRANSACCIONAL 29 A LAS ENMIENDAS: 177 GMx (Rego  
Candamil, Néstor), 644 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, 645  
GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 17

Texto que se propone:

«Artículo 17. ~~Directrices~~ **Orientaciones** generales para ~~una~~ movilidad  
sostenible que se han de incluir en el DOMOS.

1. ~~Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el~~  
~~El DOMOS han de contener contendrá~~ pautas generales que **pueden**  
**seguir sirvan de orientación** a las administraciones públicas y otras  
entidades ~~en el desarrollo para facilitar el ejercicio de sus funciones en~~  
~~el ámbito~~ de sus competencias ~~y funciones~~ en materia de transportes y  
movilidad, especificando, en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y  
metropolitana ~~y~~, las aplicables a movilidad ~~de en~~ los entornos rurales o de  
baja densidad de población **así como las aplicables a las grandes**  
**infraestructuras de transporte y movilidad.**
2. Las ~~directrices 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) ~~Los mecanismos e instrumentos para 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) ~~Los Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la~~  
**movilidad en la planificación de las grandes infraestructuras de**  
**transporte y movilidad.**
  - b)c) **Modalidades de procesos de participación pública.**
  - e) d) ~~Los Orientaciones sobre los procedimientos para la elaboración~~  
**periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de los ciudadanos**  
**y ciudadanas.**
  - d) e) ~~Los 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.»**

  
BNG (GMx)

  
G.P. Republicano

(8)





ENMIENDA TRANSACCIONAL 32 A LAS ENMIENDAS: 12, 13 GMx (Valido García, Cristina), ~~79 GMx (Belarra Urteaga, Ione)~~, 286 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO Y GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), 353 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 432 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 651 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO.

Al Artículo 20

Texto que se propone:

«Artículo 20. ~~Los documentos de Las~~ guías de buenas prácticas:

1. ~~Los documentos de 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. ~~El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará 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 ~~Administrativo-Territorial~~ de Movilidad Sostenible ~~sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.~~



C. Valido  
(cc)

(9)

EGBildu

BNG (GMx)

G.P. Republicano

GRUP JUNTS  
G.P. SUMAR - CONSUMID



ENMIENDA TRANSACCIONAL 34 A LAS ENMIENDAS: 83 GMx (Belarra Urteaga, Ione), 288 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO Y GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), 355 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 434 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)



Al Artículo 22

Texto que se propone:

«Artículo 22. 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, **accesible** y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.
5. Asimismo, **en el ámbito de la educación superior ámbito universitario y de la formación profesional**, 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

10 cont. 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.»

  
BN9 (GMx)

  
G.P. SUMAR - Capuano



G.P. Republicano

  
GRUP JUNTS

  
GRV



ENMIENDA TRANSACCIONAL 37 A LAS ENMIENDAS: 453 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV) y 675 GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO

Al Artículo 41

Texto que se propone:

«Artículo 41. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intraautonómicos.

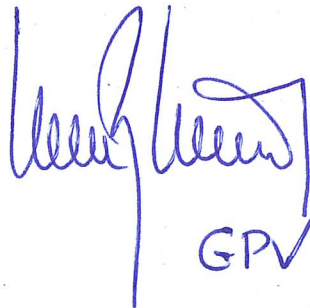
**Las administraciones competentes adoptarán las medidas necesarias para asegurar el derecho a la movilidad sostenible de toda la ciudadanía, garantizando la prestación de servicios de transporte adecuados y proporcionales a sus necesidades, respetando el reparto competencial establecido.**

~~1. En el ámbito de sus competencias, las Comunidades Autónomas deberán garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas en los desplazamientos que discurren dentro de su territorio, mediante los oportunos servicios de transporte y servicios de movilidad, en los términos previstos en el artículo 42.~~

~~2. Las Comunidades Autónomas podrán establecer las condiciones en las que las entidades locales pueden contribuir a la implantación de estos servicios.»~~



G.P. Deputado.

  
GPV

ENMIENDA TRANSACCIONAL 50 A LAS ENMIENDAS: 299 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO Y GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), 385 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 386 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 505 GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR



Al Artículo 58

Texto que se propone:

«Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)

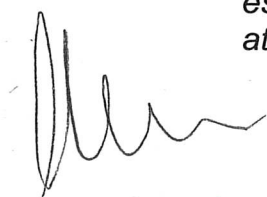
1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

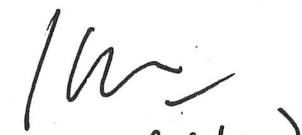
a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá contribuir a la prestación 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.

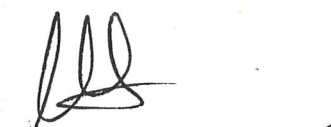
b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten. Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en 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 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1. »

  
E. Bildu  
(12)

  
BNG (GMx)

  
GR SUMAR-COMUNUS

  
GRUP JUNTS

  
G.P. Republicano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 55 A LAS ENMIENDAS: 726 GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXX. Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte**

**El Gobierno elaborará, en el plazo máximo de 2 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.»**



G.P. Republicano.



ENMIENDA TRANSACCIONAL 56 A LAS ENMIENDA: 218

Candamil, Néstor)

Al Artículo 93

Texto que se propone

«Artículo 93. *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 **Nacional General** de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro **Administrativo 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.»

  
BN9 (SMx)





ENMIENDA TRANSACCIONAL 65 A LAS ENMIENDAS: 19 GMx (Valido García, Cristina), 363 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 446 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV) y 558 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO



Al Artículo 31

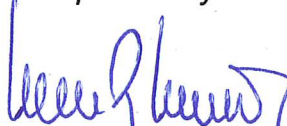
Texto que se propone:

«Artículo 31. Movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida

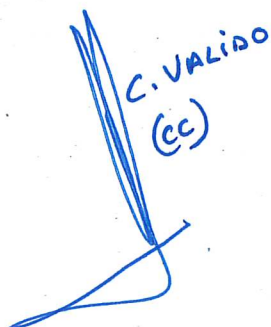
Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

- 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) ~~e) Deberán~~ ~~Podrán~~ considerar a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.
- g) ~~f)~~ 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. »

  
GRUP JUNTS

  
GPV

  
GPP

  
C. VALIDO  
(cc)

(15)

ENMIENDA TRANSACCIONAL 66 A LAS ENMIENDAS: 596 GRUPO  
PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, 701 GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Al Artículo 99

Texto que se propone:

«Artículo 99. 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 **Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de legislación que regula la transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno**, así como en el presente título.»

ANA MARTÍNEZ LABELLA  
72

G.P. Republicano.



ENMIENDA TRANSACCIONAL 73 A LAS ENMIENDAS: 74 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

Nueva disposición adicional

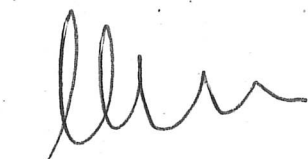
Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXXX: 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 hubiera en el tren, el personal de conducción a cargo de dicha circulación representará a bordo del tren a la autoridad pública en el ejercicio de sus funciones.**

**Tendrá la misma condición el personal de la tripulación y el del administrador de infraestructura que realice funciones análogas en las situaciones mencionadas, en los términos establecidos en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria o del administrador de la infraestructura.**

**Asimismo, los mencionados sistemas de gestión de la seguridad también establecerán los procedimientos de emisión de los correspondientes documentos acreditativos, que deberán portar de forma claramente visible cuando actúen en esta condición.»**

  
EH Bildu



ENMIENDA TRANSACCIONAL 80 A LAS ENMIENDAS: 140 GMx (REGO  
CANDAMIL, NÉSTOR); 326 y 327 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER  
CATALUNYA

En todo el Proyecto

Transaccional propuesta:

«Sistema Nacional **General** de Movilidad Sostenible»



/m  
BN9 (GMx)

  
GRUP JUNTS

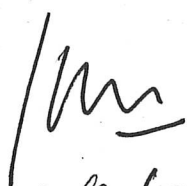


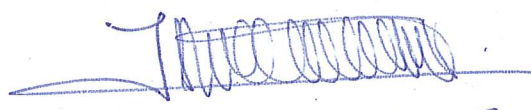
ENMIENDA TRANSACCIONAL 82 A LAS ENMIENDAS: 140 GMx (REGO  
CANDAMIL, NÉSTOR); 326 y 327 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER  
CATALUNYA,



«Artículo 15. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema **Nacional 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 **Nacional General** de Movilidad Sostenible, incluyendo, entre otras, las siguientes:
  - a) Costes de funcionamiento y secretaría del propio Sistema **Nacional 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 **bienal cuatrienal** al que se refiere el artículo 11.
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 **Nacional General** de Movilidad Sostenible.»

  
BNG (GMx)

  
GRUP JUNTS

ENMIENDA TRANSACCIONAL 83 A LAS ENMIENDAS: 140 GMx (REGO  
CANDAMIL, NÉSTOR); 326 y 327 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER  
CATALUNYA

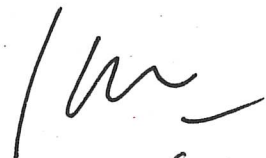
Al Artículo 98

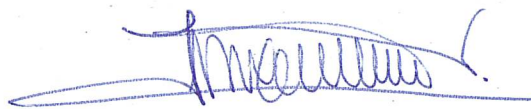
Texto que se propone:



«Artículo 98. Coordinación entre administraciones para la mejora de la cadena logística.

1. A través de los mecanismos establecidos en el Sistema **General Nacional** 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 **bienal cuatrienal** del Foro **Territorial Administrativo** de Movilidad Sostenible al que se hace referencia en el artículo 11, 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.»

  
BNQ (GMx)

  
GRUP JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 84 A LAS ENMIENDAS: 140 GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR); 326 y 327 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Al Artículo 101

Texto que se propone:



«Artículo 101. Informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transportes.

1. Con periodicidad **cuatrienal bienal**, 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 Administrativo** de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible. Podrán participar otros Ministerios cuando así se considere conveniente.

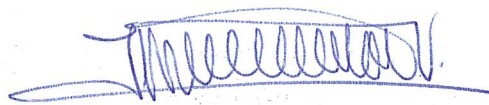
En todo caso, el Informe de Actividad será sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. El informe deberá incluir, al menos, el siguiente contenido:
  - a) Memoria de actividades y funcionamiento del Sistema **General Nacional** 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:
    - 1º 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 52.
    - 2º Relación de proyectos que han sido objeto de excepción en base a lo estipulado en el artículo 55.
    - 3º Resumen de las principales conclusiones de los análisis ex post realizados el año anterior a los que se refiere el artículo 52.
  - d) En relación con las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal: situación, seguimiento y modificaciones realizadas en los **dos cuatro** años correspondientes al informe.
  - e) Valores de los indicadores recogidos en el DOMOS y análisis del cumplimiento de objetivos.

21 cont.

- f) Disposiciones normativas e instrumentos de planificación aprobadas 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 Administrativo** 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.»

  
BN9 (9Mx)

  
GRUP JUNTIS

ENMIENDA TRANSACCIONAL 91 A LAS ENMIENDAS: 512 GRUPO  
PARLAMENTARIO SOCIALISTA Y GRUPO PARLAMENTARIO  
PLURINACIONAL SUMAR

A la Disposición transitoria octava

Texto que se propone:

«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 **partir del 1 de septiembre de 2024 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 **partir del 1 de septiembre de 2024 los diez meses desde la entrada en vigor de esta ley.»**



GP SUMAR - COMPROMISÉ



G.P. Socialista





ENMIENDA TRANSACCIONAL 94 A LA ENMIENDAS: ~~135 GMx (Belarra Urteaga Ione)~~, 140 GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), 292 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO Y GMx (Rego Candamil, Néstor), 326 y 327 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 470 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJE-PNV), 696 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO,

Al artículo 94

Texto que se propone:

«Artículo 94 Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

1. En el marco del Sistema **Nacional General** de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad **Transportes Sostenibles**, 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 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.



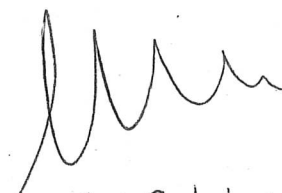
23 cont.

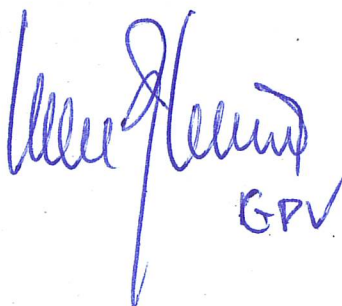
- d) La elaboración de un informe bienal que recogerá, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa 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 de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar** 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, **fomentar** políticas de conciliación y **corresponsabilidad que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.**
- 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 **Administrativo 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.»

  
BNG (GMA)

  
GP. Republicanos.

  
GP SUMAR - Comproulé

  
EH Bildu

  
GPV



ENMIENDA TRANSACCIONAL 98 A LA ENMIENDA 26 GMx (Valido García, Cristina)

Al artículo 77

Texto que se propone:

«Artículo 77 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:
  - a) Valoración general del proyecto y grado de cumplimiento de las condiciones del protocolo.
  - b) Análisis de la innovación en movilidad lograda por el proyecto piloto.
  - c) Análisis del proyecto en el marco regulatorio, identificación de contradicciones o conflictos que, en su caso, se hayan advertido.
  - d) Viabilidad de la actividad propuesta por el proyecto piloto.
  - e) Posibles conflictos con otros interesados o titulares de derechos.
  - f) **Impactos apreciables y previsibles sobre el mercado laboral.**
  - g) **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.»

*C. Valido  
(cc)*

(24)





ENMIENDA TRANSACCIONAL 108 A LA ENMIENDA 56 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 369 GRUPO PARLAMENTARIO  
JUNTS PER CATALUNYA

Al artículo 35

Texto que se propone:



**«Artículo 35. Cumplimiento de los objetivos de suministro de electricidad a aeronaves estacionadas ~~Use y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.~~**

**1. ~~Los aeropuertos incluidos en la Red Transeuropea de Transporte deberán disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad para las aeronaves estacionadas, según el siguiente esquema temporal:~~**

**~~a) Antes del 1 de enero de 2025, en todas las posiciones dotadas de pasarelas en cada uno de los aeropuertos utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial.~~**

**~~b) Antes del 1 de enero de 2030 en todos los puestos de campo utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial.~~**

**~~Lo establecido en el punto 1.b) no será de aplicación en aeropuertos de la red global de la RTE-T con menos de 10.000 operaciones comerciales de media/año durante los últimos 5 años.~~**

**~~Lo establecido en el punto 1.b) no será de aplicación en aeropuertos de la red global de la RTE-T con menos de 10.000 operaciones comerciales de media/año durante los últimos 5 años.~~**

**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 ~~apartado anterior~~ 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**

25 cont.

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 interés general** 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 interés general** que deban disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad **y aire acondicionado** a las aeronaves estacionadas **en las posiciones dotadas de pasarelas 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.»



GRUP JUNTS



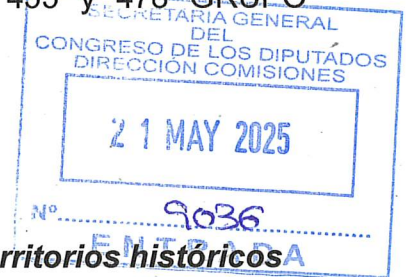
EH Bildu



ENMIENDA TRANSACCIONAL 116 A LA ENMIENDA 455 y 478 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV),

Disposición adicional nueva

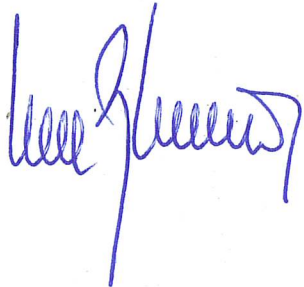
Texto que se propone



**«Disposición adicional nueva. 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.»**

 GAV



ENMIENDA TRANSACCIONAL 1 A LAS ENMIENDAS: 54 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 97 GMx (Belarra Urteaga, Ione),  
315 GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR Y GRUPO PARLAMENTARIO BILDU,  
362 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA Y 557 GRUPO  
~~PARLAMENTARIO POPULAR.~~



Al Artículo 30

Texto que se propone:

«Artículo 30. 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 29.

3. La planificación del espacio urbano ~~tenderá a~~ reforzará el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, **y a considerar 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

(27)

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 intermodalidad y 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, ~~la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones,~~** 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 16, 17, 19 y 20.**
- 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,



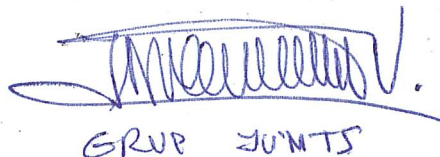
27 cont.

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.

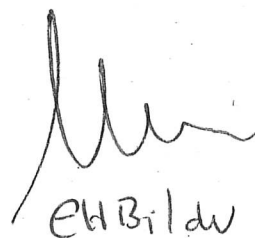
- e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación,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



E. Pluvinares  
SUMAR - COMPROBANT



GRUP SUMTS



EH Bildu

ENMIENDA TRANSACCIONAL 6 A LAS ENMIENDAS 399 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 705 GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO



A la Disposición adicional décima

Texto que se propone:

«Disposición adicional décima. Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.

1. En el plazo de **cinco** ~~dos~~ 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 ex post de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera**, de las ~~nuevas~~ líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias **de competencia estatal** puestas en servicio desde el año **2015** ~~2010~~. 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 mediante estas formas de financiación.**»

G.P. Republicano

GRUP

JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 10 A LAS ENMIENDAS: 334 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 420 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), ~~536 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO~~, 630 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Se proponen cambios en los apartados 2,3, y 4 del Artículo 4

Texto que se propone:

«Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. [...]
2. Las administraciones públicas, **en el marco de sus competencias**, deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en **la ley 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 los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías**. **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 ~~definido en el apartado anterior~~ 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, con 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 facilitará que favorecerá** la movilidad activa y sostenible y **podrá incluir los** servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.
5. [...].»



GRP Republicano

GRUP JUNTS

GPV

ENMIENDA TRANSACCIONAL 19 A LAS ENMIENDAS: 337 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 422 GRUPO PARLAMENTARIO  
VASCO (EAJ-PNV), 632 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, 634  
GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 6

Texto que se propone:

«Artículo 6. El Sistema ~~Nacional General~~ de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Sistema ~~Nacional General~~ de Movilidad Sostenible como instrumento ~~esencial para permitir la coordinación, la de cooperación y colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.~~
2. ~~El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible responde a una acción coordinada y cooperativa de entre~~ la Administración General del Estado, las ~~Comunidades Autónomas~~ comunidades y ciudades autónomas, y las entidades locales ~~y podrá contemplar medidas en todas el ámbito de las áreas que afectan a la políticas públicas de movilidad y los transportes,~~ tanto de personas como de mercancías, propiciando su ~~sostenibilidad económica, social y medioambiental,~~ respetando, ~~en todo caso,~~ el reparto competencial vigente.
2. 3. El Sistema ~~Nacional 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.
4. ~~El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:~~
  - a) ~~La Conferencia Sectorial de Transportes.~~
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:
  - b) a) El Foro ~~Administrativo-Territorial~~ de Movilidad Sostenible.
  - e) b) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
4. El Sistema General de Movilidad Sostenible contará con dos herramientas para el desarrollo de su actividad:
  - d) ~~El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).~~»





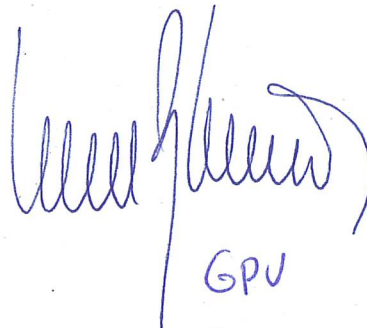
30 cont.

e)-a) 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.**

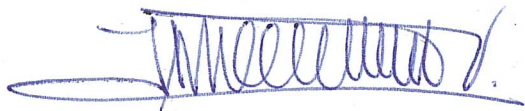
b) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).»



G.P. Republiano



GPU



GRUP JUNTS

ENMIENDA TRANSACCIONAL 26 A LAS ENMIENDAS: 542 GRUPO  
PARLAMENTARIO POPULAR, 640 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Al Artículo 13

Texto que se propone:

«Artículo 13. 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) ~~Informar en~~ 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, en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable.~~
- 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 94, sin perjuicio de **las competencias y la labor de otros-otras administraciones u órganos** sobre esta materia.
- f) Informar en otros supuestos que reglamentariamente se determinen.»

G.P. Republicano

(31)



ENMIENDA TRANSACCIONAL 27 A LAS ENMIENDAS: 53 GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 206 GMx (Rego Candamil, Néstor), 349 y 350 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 429 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 642 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO,



Al Artículo 16

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) ~~establecerá es la herramienta del Sistema General de Movilidad Sostenible que constituye el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o de condiciones orientativas de una para la~~ planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, ~~que haga posible sobre la base de la colaboración, y cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como en el nivel de adaptación ámbito de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.~~
2. ~~El DOMOS y los documentos complementarios forman parte del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible sus competencias.~~
2. 3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

*El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ~~coordinará~~ **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 ~~Administrativo Territorial~~ de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, 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 ~~Administrativo 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. 4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de

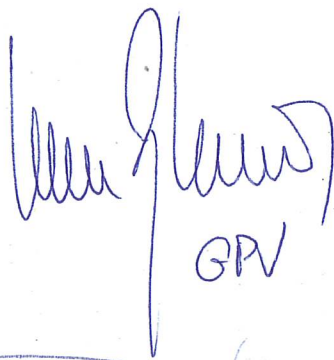
32 cont.

ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente.

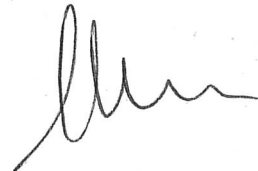
4. 5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

- a) **Directrices Orientaciones** generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica ~~directrices-recomendaciones~~ para la movilidad urbana y metropolitana y ~~directrices-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 ~~directrices-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 **Administrativo Territorial** de Movilidad Sostenible.

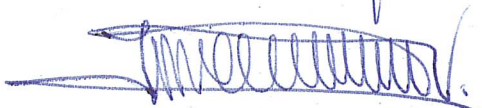
5. 6. Son documentos complementarios del DOMOS, a los efectos previstos en el apartado 1, los documentos de ~~directrices-recomendaciones~~ metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 19 y 20. Serán informados preceptivamente por el Foro **Administrativo Territorial** 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.»



GRV



EHBil du



GRUP JUNTS



BIG (G4x)



GP. Republicano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 41 A LAS ENMIENDAS: ~~64 GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU~~, ~~118 GMx (Belarra Urteaga, Ione)~~, 289 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO ~~EUSKAL HERRIA BILDU~~ GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO Y GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), 380 y 381 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 461 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV) y 682, 683 y 687 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Al Artículo 53

Texto que se propone:

«Artículo 53. 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 52, 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 54 del presente texto legal. ~~Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.~~

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 ~~incluyendo, cuando proceda, la movilidad activa~~, 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 52 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

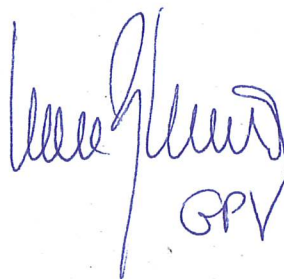


33 cent.

- 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 y por 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 ~~últimas~~ autorizaciones.»



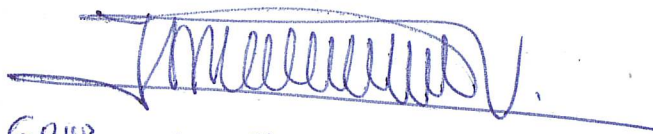
G.P. SUMAR - COMPROBANT



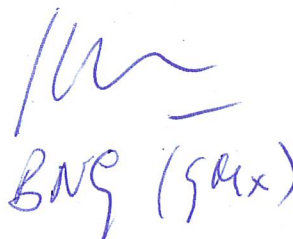
G.P.V.



G.P. República



GRUP JUNTIS



BNG (Sax)

ENMIENDA TRANSACCIONAL 54 A LAS ENMIENDAS 479 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

A la Disposición final tercera

Texto que se propone

«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 ~~el artículo 27 de~~ la Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de ~~cero 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.»



(34)

*[Handwritten signature]*  
GAV



ENMIENDA TRANSACCIONAL 59 A LAS ENMIENDAS: 370 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 371 GRUPO PARLAMENTARIO  
JUNTS PER CATALUNYA, 562 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL  
CONGRESO, 671 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 37

Texto que se propone:

«Artículo 37. 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 ~~según el~~ 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 ~~ello~~ 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 tendrá 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»

(35)

  
GRUP JUNTS



P. Republicano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 68 A LAS ENMIENDAS 473 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

Nuevo artículo

Texto que se propone:

**«Artículo 55 bis. 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.»**

*[Firma manuscrita]*  
OPV





ENMIENDA TRANSACCIONAL 70 A LAS ENMIENDAS: 405 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 616 GRUPO PARLAMENTARIO  
~~POPULAR EN EL CONGRESO,~~



#### Disposición final cuarta

Texto que se propone

«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 ~~exclusivas~~ 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. ~~Se incluye un nuevo apartado 6 en el artículo 36, con la siguiente redacción:~~



**~~«6. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres quedará integrado en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible.»~~**

**Seis.** 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.»

**Siete-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»

**Ocho. 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.»

**Nueve. 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, salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley de Movilidad Sostenible, 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 Contratos del Sector Público y su normativa de desarrollo.

**Diez.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



37 cont.

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.»

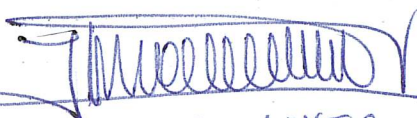
**Once.Diez** El artículo 133 queda redactado como sigue:

«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.» »

  
GRUP JUNTAS

ENMIENDA TRANSACCIONAL 78, A LA ENMIENDA: 518 GRUPO  
PARLAMENTARIO SOCIALISTA GRUPO, PARLAMENTARIO PLURINACIONAL  
SUMAR, y 621 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

Anexo I

Texto que se propone

«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, así como todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el del 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**



(38)



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) d) Actualización de datos: ~~cuando se produzcan cambios en los datos, los~~ Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente ~~sus los~~ ~~datos estáticos~~ 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 ~~o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.~~
  - g) e) 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) 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.
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, así como todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte y movilidad a la demanda requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del 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: ~~Quando se produzcan cambios en los datos~~ Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente ~~sus~~ **datos cuando se produzcan cambios estáticos** 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. o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.**
  - 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 éstos.

- 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, ~~la y~~ realización ~~y el~~ **desarrollo** del viaje, ~~así como toda~~ **todo ello de acuerdo con la** información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el ~~apartado 1 relativo a datos estáticos del~~ **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. Se excluye de lo anterior la información relativa a los puntos de suministro de combustibles tradicionales (gasolinas, gasóleos) y de fuentes de energía alternativas (biocarburantes, GNC, GNL, GLP, hidrógeno, electricidad), que se proveerá según lo previsto en la normativa sectorial aplicable.**
- 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 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) ~~d) Actualización de datos: cuando se produzcan cambios en los datos,~~ Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente **sus** datos ~~estáticos~~ **cuando se produzcan**

38 cont.

**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. ~~que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.~~**

- f) **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.
- g) **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.»



GP SUMAR - Corporación



GP.S



ENMIENDA TRANSACCIONAL 85 A LAS ENMIENDAS: 9 GMx (Valido García, Cristina), ~~86 y 87 GMx (Belarra Urteaga, Ione)~~, 240 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

Se modifica la letra e) del apartado 1 del artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones

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

[...]

e) 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 y** vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

[....]»



CRISTINA  
VALIDO  
(CC)

GR. SUMAR - Comisiones

ENMIENDA TRANSACCIONAL 88 A LAS ENMIENDAS: ~~86, 87 GMx (Belarra Urteaga, Ione)~~; 285 GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR GMx (Rego Candamil, Néstor) GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO; 332 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Se modifica la letra o) del apartado 1 del artículo 2

Texto que se propone:

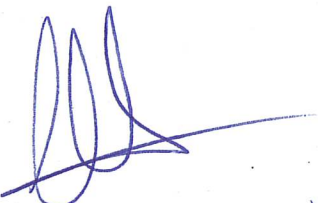
«Artículo 2. Definiciones

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

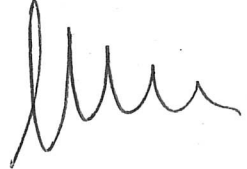
[...]

o) *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.***

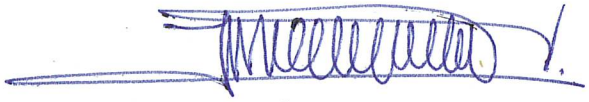
[...]»

  
GP SUMAR - Compromís

  
G.P. Republicano

  
EH Bildu

  
SUMAR (GMx)

  
GRUP JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 101: A LA ENMIENDA 505 GRUPO  
PARLAMENTARIO SOCIALISTA

Se añade una nueva letra d bis) al apartado 1 del artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones

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

[...]

**d bis) 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.**

[...]»



GPS



(41)



ENMIENDA TRANSACCIONAL 105 A LA ENMIENDA 332 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA y ~~534 GRUPO PARLAMENTARIO~~  
~~POPULAR~~

Se añade una nueva letra n bis) al apartado 1 del artículo 2  
Texto que se propone:

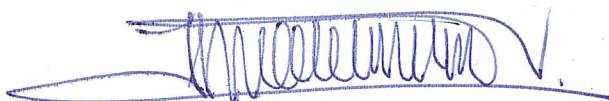
«Artículo 2. Definiciones

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

[...]

**n bis) 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.

[...]»

  
GRUP JUNTS



(42)

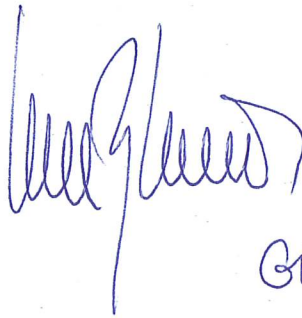
ENMIENDA TRANSACCIONAL 110 A LAS ENMIENDAS: ~~474 GRUPO~~  
~~PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 507 GRUPO PARLAMENTARIO~~  
~~POPULAR~~

Nuevo artículo

Texto que se propone:

**«Artículo 95 bis. 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.»***

  
GPV



(43)

ENMIENDA TRANSACCIONAL 111: A LA ENMIENDA 46 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 86 y 87 GMx (Belarra Urteaga,  
Ione), 627 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Se añade una nueva letra p bis) al apartado 1 del artículo 2  
Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones

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

[...]

p bis) 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.

[...]»

G.P. Republicano

E.H. Bildu



(44)



ENMIENDA TRANSACCIONAL 117: A LA ENMIENDA 447 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV),



Al artículo 32

Texto que se propone:

«Artículo 32. *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, **incluyendo 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 ~~El~~ análisis, medidas e indicadores de seguimiento **habrá de incluirse** en los planes de movilidad sostenible contemplados en la presente ley»*

(45)

ENMIENDA TRANSACCIONAL 2 A LAS ENMIENDAS: 295 GRUPO,  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, GMx (Rego Gandamil, Néstor),  
GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU y GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXX: Estudio para la revisión de las etiquetas medioambientales de la Dirección General de Tráfico**

**En el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará un estudio que analizará la necesidad de actualizar las etiquetas medioambientales de la Dirección General de Tráfico, teniendo en cuenta la evolución tecnológica de los vehículos, para solventar las deficiencias detectadas en materia de contaminantes e incluir las emisiones de CO2 como criterio adicional.**

**Este estudio se realizará en el marco de un grupo de trabajo interministerial del que formen parte el Ministerio del Interior, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el Ministerio de Industria y Turismo, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa. Dicho estudio incluirá una consulta a las Comunidades Autónomas.»**

GP SUMAR

G.P. Republicano.

1/m  
2019 (GMx)



ENMIENDA TRANSACCIONAL 7 A LAS ENMIENDAS: 44 y 47 GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 157 GMx (Rego Candamil, Néstor), 328, 331, 336, 364, 365, 366 Y 406 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 446, y 483 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 713 Y 714 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO.

A la Disposición final octava.

Texto que se propone

«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. 1ª 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 149.1.18ª 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 149.1.7ª 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) **y la disposición adicional décima**; 149.1.20ª de la Constitución Española, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con la disposición adicional sexta; 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 y** servicios de transporte), el título VI (mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística), así como la disposición adicional cuarta, la disposición adicional décima, y la disposición adicional undécima.

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 ejecutivas y legislativas de las Comunidades Autónomas en el desarrollo de dicha legislación básica, de acuerdo con sus Estatutos de Autonomía.»

GRUP JUNTS

GR. REPUBLICANO.

EHBildu



ENMIENDA TRANSACCIONAL 8 A LAS ENMIENDAS: 43 GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO, ~~82 GMx (Belarra Urteaga, Ione)~~, 284 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU ~~GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO~~ Y GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR); 303 GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU ~~GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO~~ ~~GRUPO~~ ~~PARLAMENTARIO POPULAR~~



#### Al Artículo 1

Texto que se propone:

«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 incluso 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 ~~todaos los ciudadanos y las ciudadanas~~ **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 de **equidad, eficiencia**, igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.
- f) **Impulsar la progresiva descarbonización del transporte y la movilidad con la finalidad de contribuir a la consecución de los objetivos de la planificación estratégica en materia de energía y clima para el horizonte de 2030 y a la neutralidad climática de la economía a 2050.**»

(48)

*[Signature]*  
BVG (GMx)

*[Signature]*  
GP SUMAR-Comprou's

*[Signature]*  
EH Bildu

ENMIENDA TRANSACCIONAL 9 A LAS ENMIENDAS: 419 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), ~~535 GRUPO~~ ~~PARLAMENTARIO~~  
~~POPULAR~~



Al Artículo 3.

Texto que se propone:

«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, **coordinación**, 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.»

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'García', with the initials 'GPR' written below it.



ENMIENDA TRANSACCIONAL 12 A LAS ENMIENDAS: 492 Y 501 GRUPO  
PARLAMENTARIO SOCIALISTA, Y 735 GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO



A la Disposición final primera

Texto que se propone:

**«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. ~~Modificación del 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~~**

~~Con el fin de que el nombre y funciones de los órganos consultivos en el ámbito de la movilidad sostenible y la seguridad vial se correspondan con el actual reparto competencial, se modifican los capítulos II y III del título I, el capítulo I del título II y la disposición adicional primera del 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, que quedan redactados como sigue:~~

~~«Título I~~

**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**



50 cont.

*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.*

SO cont.

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:**

#### **Título II**

#### **«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,

50 cont.

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,



50 cont.

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.»

**~~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.»~~

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.

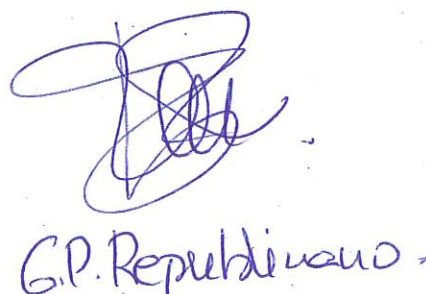
6. Se modifica la letra b) del apartado 2 de la Disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera:

«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.»



G.P.S.



G.P. Republicano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 13 A LA ENMIENDA: 316, 323 y 325 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 451 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO, 667 y 668 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO.



Al Artículo 36

Texto que se propone:

«Artículo 36. 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, y 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 evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, **así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil**.
3. A estos efectos, ~~tendrán carácter prioritario las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarias~~ para su ~~implantación despliegue~~ 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. son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no~~



51 cont.

~~biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.~~

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 la 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 ~~plan de despliegue~~ **marco de actuación** que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio **portuario** de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El **marco plan** 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 37.

El plazo para disponer del **marco de actuación Plan de despliegue** 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, 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.»

  
G.P. Copmans  
SimpR.

  
GPV

  
G.P. Republiano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 15 A LA ENMIENDA: 585 GRUPO,  
PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.

Al Artículo 63

Texto que se propone

*«Artículo 63. 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.**»*



G.P.P



ENMIENDA TRANSACCIONAL 18 A LAS ENMIENDAS: 122 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 608 GRUPO PARLAMENTARIO  
~~POPULAR EN EL CONGRESO~~



A la Disposición adicional sexta

Texto que se propone

«Disposición adicional sexta. 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).**  
~~En el plazo de un año desde la aprobación de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elaborará una propuesta del Plan Estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, coherente y coordinado con las iniciativas europeas e internacionales en la materia. El Plan será aprobado por el Consejo de Ministros previo informe de la CDGAE (Comisión Delegada de Gobierno para Asuntos Económicos)~~  
~~2Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto dinámico, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmosfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios. Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector~~

53 cont.

~~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.»~~



EH B/dw





ENMIENDA TRANSACCIONAL 20 A LAS ENMIENDAS: 249 GRUPO  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 338 GRUPO PARLAMENTARIO  
JUNTS PER CATALUNY, 635 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 7

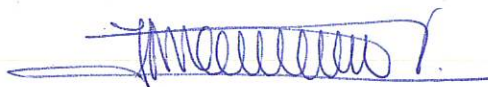
Texto que se propone:

«Artículo 7. Objetivos del Sistema **Nacional-General** de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema **Nacional-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:**

- a) El establecimiento de objetivos, metodologías ~~e instrumentos~~ **y 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.
- b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad ~~en el territorio~~ **competencia de la Administración General del Estado.**
- c) La ~~cooperación~~ **mejora** en el diseño, implementación y seguimiento de servicios de movilidad, incluyendo las zonas rurales o de baja densidad de población.
- d) El impulso ~~y la coordinación~~ 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.
- e) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad e inversiones.
- f) La implementación de un sistema que permita suministrar información al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 14.
- g) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5 **de acuerdo con la Disposición Final 8ª.**
- h) 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.
- i) 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.
- j) **Colaborar en la planificación coordinada de infraestructuras y servicios de transporte y movilidad, en especial en los modos terrestres, y entre las distintas administraciones.»**

(54)

  
GRUP JUNTS

  
G.P. Compaus - Sumar



G.P. Republicano.



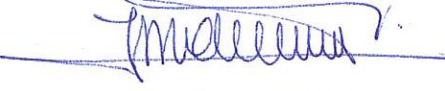
ENMIENDA TRANSACCIONAL 24 A LAS ENMIENDAS: 343 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Al Artículo 11

Texto que se propone:

«Artículo 11. Funciones del Foro **Administrativo Territorial** de Movilidad Sostenible.

1. El Foro **Administrativo Territorial** de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:
  - a) **Informar Emitir informe** sobre el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones.
  - b) **Informar 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) **Informar 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 **bienal cuatrienal** sobre el funcionamiento del Sistema **Nacional 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, **sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.**
2. A tales efectos, se elaborará un Plan de Trabajo **Bienal cuatrienal.**»

  
GRUP JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 28 A LAS ENMIENDAS: 11 GMx (Valido García, Cristina), 637 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, 638 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 10

Texto que se propone:

«Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro **Territorial Administrativo** de Movilidad Sostenible.

1. El Foro **Territorial Administrativo** 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.**
3. ~~Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.~~
4. ~~El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso~~ representadas ~~en las mismas~~ las Comunidades Autónomas, ~~y las~~ ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de ~~4~~ medio millón de habitantes, ~~y las~~ entidades locales **con competencias en materia de movilidad y transportes** designadas por la ~~asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación~~ 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.
5. ~~La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.~~
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 de transporte metropolitano en conurbaciones o áreas metropolitanas de más de 1 millón de habitantes, así como a quién reglamentariamente se establezca.
6. 4. El Foro **Territorial Administrativo** 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.**
- 7 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.»

(56)

Cristina Valido García

G.P. Republicano





ENMIENDA TRANSACCIONAL 30 646 GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO

Al Artículo 18

Texto que se propone:

«Artículo 18. 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 ~~tanto en el EDIM como~~ en el Observatorio del Transporte y la Logística en España, ~~o cualquier otra herramienta que pueda establecerse para este fin. que gestiona el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.~~
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.»**

G.P. Republicano.



ENMIENDA TRANSACCIONAL 31 A LAS ENMIENDAS: 352 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 431 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 647 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, 648 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO,

Al Artículo 19

Texto que se propone:

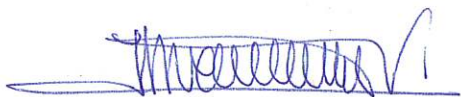
«Artículo 19. Los documentos de **directrices—recomendaciones** metodológicas.

1. Los documentos de **directrices—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 transportes y la 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 16, en aquello no regulado por la normativa dictada en ejercicio de sus competencias respectivas.**
2. Las **directrices—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 Ddistribución urbana** 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 **directrices—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.**

58 cont.

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

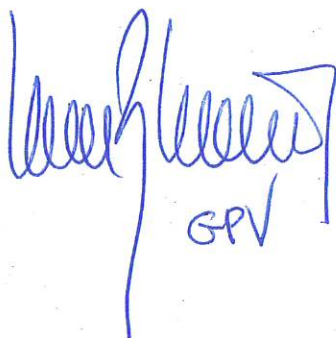
4. En el seno del Foro ~~Administrativo-Territorial~~ de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas ~~directrices~~ recomendaciones metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible informará sobre su contenido.»



GRUP JUNTS



GP. Republicano,



GPV





ENMIENDA TRANSACCIONAL 33 A LAS ENMIENDAS: 433 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), ~~549 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO~~, 652 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 21

Texto que se propone:

«Artículo 21. 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 la** 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 en 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. De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.~~

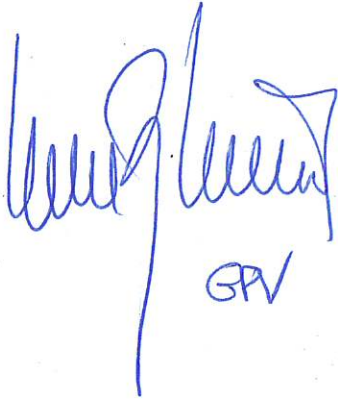
3.2. **En el ámbito de la Administración General del Estado, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará la elaboración de una La Estrategia plurianual de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de y sus planes bienales 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.

4.3. 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.

59 cont.

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



GPV



G.P. Republicano.



ENMIENDA TRANSACCIONAL 35 A LAS ENMIENDAS: 20 GMx (Valido García, Cristina), 252 GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR, 450 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), ~~560 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR~~



Al Artículo 34

Texto que se propone:

«Artículo 34. 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, ~~y~~ 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 transporte, 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 garanticen 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.

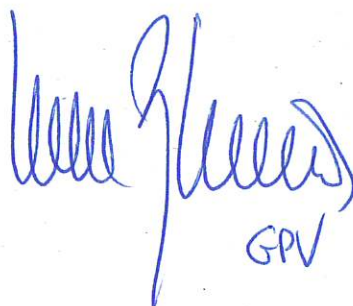


60 cont.

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.»



D. Caprais-SOMER.



GPV



CRISTINA  
VACAS  
GARCIA  
CRISTINA

ENMIENDA TRANSACCIONAL 36 A LAS ENMIENDAS: 308 GRUPO  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO  
EUSKAL HERRIA BILDU, ~~565 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL~~  
~~CONGRESO, 574 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO~~

Al Artículo 40

Texto que se propone:

«Artículo 40. 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 ~~modos de nulas emisiones~~ **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 ~~facilitarán~~ **impulsarán** la introducción de soluciones tecnológicas de información, **y acceso y pago de a** los servicios de transporte y movilidad **que sean más eficientes en atención a las necesidades del entorno y los recursos disponibles.**»



Gb - Carpena - SUMAR



ENMIENDA TRANSACCIONAL 38 A LAS ENMIENDAS: 208 GMx (Rego Candamil, Néstor), ~~454 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)~~ ~~567 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO~~, 676 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Al Artículo 42

Texto que se propone:

«Artículo 42. 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 ~~A~~administración **competente** mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Asimismo, las administraciones **competentes** podrán promover soluciones innovadoras de movilidad ~~con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos~~, como **servicios de movilidad compartida y colaborativa, mediante subvenciones, ayudas públicas, creación de empresas públicas para la prestación de servicios de movilidad a la ciudadanía u otros instrumentos, todo ello con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos.**

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.»

BNG (GMx)

G.P. Republicano





ENMIENDA TRANSACCIONAL 39 A LAS ENMIENDAS ~~373~~ GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, ~~503~~ GRUPO PARLAMENTARIO  
SOCIALISTA GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, ~~508~~  
~~GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO~~

Al Artículo 43

Texto que se propone:

**«Artículo 43. 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.

~~23. Asimismo,~~ 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.

~~3. En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.~~

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.

63 ont.

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.»



GRUP JUNTS



A.P. Companies SUMAR



GPS





ENMIENDA TRANSACCIONAL 40 A LAS ENMIENDAS: 318 GRUPO  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 456 GRUPO PARLAMENTARIO  
VASCO (EAJ-PNV)

Al Artículo 45

Texto que se propone:

«Artículo 45. 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 **sus 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 **transportes-transporte público.**
- h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.»

  
BP *Después - sobre R.*

  
GAV



ENMIENDA TRANSACCIONAL 42 A LAS ENMIENDAS 61 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 459 GRUPO PARLAMENTARIO  
VASCO (EAJ-PNV), 684 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Al Artículo 52

Texto que se propone:

«Artículo 52. 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 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 esta** 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.**

- 3.2. 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 54, 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 3. 4.
4. 3. 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 2, 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

65 cont.

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 a tal fin.

5. 4.- Los resultados de las evaluaciones ex ante y ex post a los que se refieren los apartados anteriores serán públicas 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 14, 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.»



GPV



G.P. Republicanos



E.H. Bilal



ENMIENDA TRANSACCIONAL 45 A LAS ENMIENDAS. 322 GRUPO  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 699 GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO

Al Artículo 96

Texto que se propone:

«Artículo 96. 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, 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 de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible,~~ 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.»

(66)

G.P. Compans-Sumar

G.P. Republicano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 46 A LAS ENMIENDAS: 188, 215, 222 y 223

GMx (Rego Candamil, Néstor), 241 y 244 GRUPO

PLURINACIONAL SUMAR681 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO



Al Artículo 49

Texto que se propone:

«Artículo 49. 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. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, pero **además se atenderá 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 éste.

67 cont.

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 una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.~~

6. 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, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de **las personas los ciudadanos y ciudadanas**. 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.

7. 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.»

G.P. Colpauis - *sumper*

BNG (G.M.x)

G.P. Republicanos



ENMIENDA TRANSACCIONAL 48 A LAS ENMIENDAS: 50 GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 51 GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 164 GMx (Rego Candamil, Néstor), 165, 166 GMx (Rego Candamil, Néstor), 199 GMx (Rego Candamil, Néstor), 335 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 421 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), ~~537 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO~~, 631 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO;



Al Artículo 5

Texto que se propone:

«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 ~~todos los ciudadanos y ciudadanas~~ **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 ciudadanos y ciudadanas~~ 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) ~~OR~~Reorientar 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 **nacional** y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio 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 **al ciudadano y ciudadana las personas** 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,



686nt.

económicas y de movilidad para fomentar la "ciudad de proximidad" de forma que se **acorte la longitud de los desplazamientos y se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios contaminantes y se acorte su longitud, disminuyendo se disminuyan** los impactos ambientales, y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles. »

1/m  
BNG (S.M.x)  
GRUP JUNTA

GRUP

GP. Republicano.

EHBildu



ENMIENDA TRANSACCIONAL 49 A LAS ENMIENDAS: 382 Y 384 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 463 GRUPO PARLAMENTARIO  
VASCO (EAJ-PNV), 690 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 56

Texto que se propone:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano.

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 del ~~los servicios público~~ del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
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 ~~siempre que su gestión esté atribuida a, que estén operados bajo la coordinación de una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte,~~ y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.
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, metros, metros ligeros, ferrocarriles, y tranvías, **teleféricos y funiculares** que operan en el ámbito urbano **referidos en los apartado 1 y 2**, en los términos que se establecen en esta ley, ~~así como. Asimismo serán susceptibles de financiación,~~ los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el 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.»**

(69)

GRUP JUNTS  
  
G.P. Republicano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 51 A LAS ENMIENDAS: 300 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO Y GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), 387 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA y 389 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA.



Al Artículo 59

Texto que se propone:

«Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse

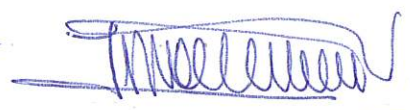
1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:
  - a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:
    - 1º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.
    - 2º 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, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a ~~36.000~~ 27.000 en la fecha señalada.
    - 3º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1º) y (2º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.
    - 4º 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 56 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.b) 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~~ de viajeros en régimen de gestión directa por la 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 25.
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:

7060k.

- a) El cumplimiento de las ~~directrices~~ **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 29.
- 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.»

  
BNG (G.M.x)

  
Bildu

  
GRUP YUNTS

  
G.P. Republicano

  
GP Compromís - Sumar



ENMIENDA TRANSACCIONAL 57 A LAS ENMIENDAS: 312 GRUPO  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO  
EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

A la Disposición adicional quinta

Texto que se propone:

«Disposición adicional quinta. Sendas indicativas.

1. En desarrollo del artículo 16 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 Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud sobre los niveles de emisión.

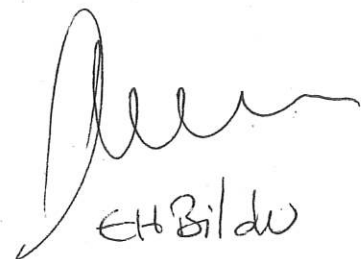
2. Los objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo incluidos en el anteproyecto de DOMOS serán informados por el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de movilidad Sostenible, con carácter previo al sometimiento del anteproyecto a información pública.
3. **Estas 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 18 y la evaluación del nivel de cumplimiento de los objetivos en materia de energía y clima.»



G.P. Compromiso social.



G.P. Republicano.



EH Bildu

ENMIENDA TRANSACCIONAL 58 A LAS ENMIENDAS: 4 GMx (Valido García, Cristina), 345 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Al Artículo 14

Texto que se propone:

«Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).



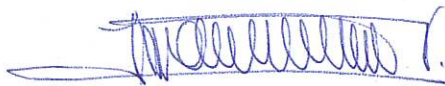
1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema **General Nacional** de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. 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 toda la ciudadanía, mediante datos abiertos**, 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 Oficina** 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 16.
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 ~~de la Conferencia Sectorial de Transportes del Foro Territorial de Movilidad Sostenible~~.



72 cont.

- ~~4. A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, el EDIM integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.~~
4. ~~5~~ 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, **previo informe y con la contribución del Foro Territorial de Movilidad Sostenible de la Conferencia Sectorial de Transportes**, 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, cuando de dicha información se derive la elaboración de estadísticas públicas, el Instituto Nacional de Estadística colaborará en las actividades de estandarización relativas a fuentes de datos, bases de datos o sistemas de interoperabilidad que sean de utilidad para la elaboración de las mismas. Asimismo, El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.**
5. ~~6~~ El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el **Foro Administrativo 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 los ciudadanos y ciudadanas.**
6. ~~7~~ La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán, en el marco del **Foro Administrativo 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. »

CRISTINA  
UACIDO  
COORDINADORA  
CANARIAS

  
GRUP JUNTS



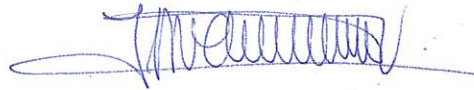
ENMIENDA TRANSACCIONAL 61 A LAS ENMIENDAS: 356 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Al Artículo 24

Texto que se propone:

«Artículo 24. 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 ~~lo hubieran informado positivamente~~, **hayan acordado voluntariamente asumir sus determinaciones** de acuerdo con lo establecido en el artículo 16.4. »

  
GRUP JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 63 A LAS ENMIENDAS: 182 GMx (Rego Candamil, Néstor), 357 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 437 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), ~~554 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO~~, ~~657 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO~~

Al Artículo 26

Texto que se propone:

«Artículo 26. 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 **Administrativo 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 ~~tendrán~~ **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 27.

**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.



24 cont.

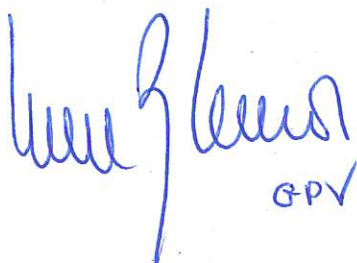
- ~~3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.~~
- 3.-4 Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.
4. 5 El EDIM al que se refiere el artículo 14 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 **Administrativo Territorial** de Movilidad Sostenible.»



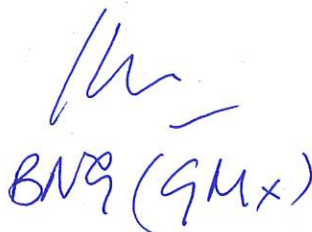
GRUP JUNTS



G.P. Republicano.



GPV



BNG (G.M.x)



ENMIENDA TRANSACCIONAL 64 A LAS ENMIENDAS: 184 GMx (Rego Candamil, Néstor), 360 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 443 y 444 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV) y ~~556 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR.~~



Al Artículo 29

Texto que se propone:

«Artículo 29. 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, ~~en el ámbito urbano~~ 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, **deberá tratarse 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 ciclogística 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.**»

(75)

*[Handwritten signatures and initials]*  
BVG (GMx) *[Signature]* *[Signature]* GPV

*[Handwritten signature]*  
GRUP JUNTS

ENMIENDA TRANSACCIONAL 71 A LAS ENMIENDAS: 294 GRUPO  
PARLAMENTARIO SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA  
BILDU, 305 GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO  
EUSKAL HERRIA BILDU



Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXX: 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.»***

Gp. Compañes - SUMAR



ENMIENDA TRANSACCIONAL 72 A LAS ENMIENDAS: 69 y 70 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 398 GRUPO PARLAMENTARIO  
JUNTS PER CATALUNYA, ~~599 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL~~  
~~CONGRESO~~, 704 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

A la Disposición adicional octava

Texto que se propone:

«Disposición adicional octava. *Estrategia ~~e Plan~~ nacional Estatal de impulso  
del ~~al~~ uso de la bicicleta.*

1. El Gobierno dispondrá de una *Estrategia ~~e Plan~~ nacional Estatal* de impulso ~~del al~~ uso de la bicicleta, cuya elaboración, **coordinación, implantación**, 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 en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan Nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como** 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 ~~e Plan~~* incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha *Estrategia ~~e Plan~~* 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**



77 cont.

**actualización se llevarán a cabo La Estrategia o Plan será revisado y actualizado** cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o **Plan nacional Estatal** de impulso del ~~al~~ 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.»**



GRUP JUNTS



G.P. Republicano







ENMIENDA TRANSACCIONAL 73 A LAS ENMIENDAS: 74 RGRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXXX: 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.»**

ENMIENDA TRANSACCIONAL 74 A LAS ENMIENDAS 72 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 74 GRUPO PARLAMENTARIO  
EUSKAL HERRIA BILDU

A la disposición transitoria tercera

Texto que se propone:

*«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, SME, 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, y 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, SME, 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, SME, 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



79 cont.

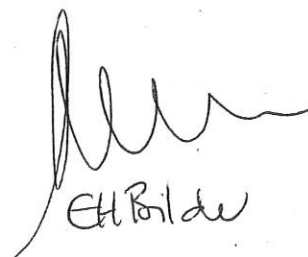
inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, SME, S.A.

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.
6. **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.»**



EH Bildu



ENMIENDA TRANSACCIONAL 76 A LAS ENMIENDAS: 680- GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Al Artículo 48

Texto que se propone:

«Artículo 48. 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.»*



ENMIENDA TRANSACCIONAL 81 A LAS ENMIENDAS: 14, 15 GMx (Valido García, Cristina), 183 GMx (Rego Candamil, Néstor), 245 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 297 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO Y GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), ~~250 GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR~~, 358 y 359 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 438, 439, 440, 441, 479 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR, ~~555 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO~~, 660 y 717 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, ~~800 LLOSA~~



Al Artículo 27

Texto que se propone:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas **y con centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno deberán disponer de planes de movilidad sostenible para esos centros de trabajo, salvo que la normativa autonómica de aplicación establezca un número menor de trabajadores.**

**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, ~~deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo~~ para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 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

816nt.

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 **cero-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 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la **formación en movilidad**, seguridad vial y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá 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.**



81 ont.

**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 de la Ley del IRPF 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 14 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 Administrativo 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.»**

  
GRUP JUNTAS



G.P. Republika

  
Cristina  
Molina  
Concepción  
García

  
BNG (GMA)   
BNG

ENMIENDA TRANSACCIONAL 87 A LAS ENMIENDAS: 628 GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Se añade una nueva letra g bis) al apartado 1 del artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones

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

[...]

g bis) **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.**

[...]»



G.P. Republicano.





ENMIENDA TRANSACCIONAL 89 A LAS ENMIENDAS: 324 GRUPO  
PARLAMENTARIO SUMAR; 629 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Se añade una nueva letra v bis) al apartado 1 del artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones

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

[...]

**v bis) 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.**

[...]»



  
G.P. Compromiso - SUMAR

  
G.P. Republicano.

ENMIENDA TRANSACCIONAL 90 A LAS ENMIENDAS: 16 GMx (Valido García, Cristina), 246 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

Al Artículo 28

Texto que se propone:

«Artículo 28. Seguimiento

1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en **el los** artículo 25 y 26, y, 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. en el caso de que la entidad obligada sea una Administración Pública, y requerirán la autorización previa para el resto de entidades obligadas.**
3. Las entidades territoriales, **grandes centros de actividad** 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, **cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas 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.»**



(84)

  
G.P. Lapuente - Souto

  
Cristina Valido  
CONSEJO  
CONSEJO



ENMIENDA TRANSACCIONAL 93 A LAS ENMIENDAS 722 GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Nueva disposición transitoria

Texto que se propone:



**«Disposición Transitoria XXX. Servicios ferroviarios traspasados a las Comunidades Autónomas**

**1. 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.»**

GP. Republicano



ENMIENDA TRANSACCIONAL 95 A LA ENMIENDAS: 28-GMx (Valido García, Cristina) 509 GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR Y 594 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.

Al artículo 95

Texto que se propone:

«Artículo 95 Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías es un servicio **indispensable 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.»**

G.P. Coprais Sumar

G.P.P.

G.P.S.

CRISTINA  
VALIDO

GARCIA  
CANARIAS





ENMIENDA TRANSACCIONAL 97 A LA ENMIENDA 242 GRUPO.  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

Nueva Disposición Final

Texto que se propone:

**«Disposición final XXX. 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 tráficoes 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,**

87 cont.

**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.»»**

*Op. Corporación - sumon*





ENMIENDA TRANSACCIONAL 100 A LA ENMIENDA ~~534~~ GRUPO  
~~PARLAMENTARIO POPULAR~~, 417 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-  
PNV)

Se modifica la letra c) al apartado 1 del artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones

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

[...]

- b) 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.**

[...]»



GPV





ENMIENDA TRANSACCIONAL 103 A LAS ENMIENDAS: 309 GRUPO  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO Y GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXX: 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.»**

CP Carpanis - SUMAR

G.P. Republicano





ENMIENDA TRANSACCIONAL 106 A LAS ENMIENDAS. 48 GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, 49 GRUPO PARLAMENTARIO  
EUSKAL HERRIA BILDU, 304 GRUPO PARLAMENTARIO SUMAR GRUPO  
PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO

Se proponen cambios en los apartados 1 y 5 del Artículo 4

Texto que se propone:

«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 **por la ley, 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 y atiende** 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.  
[...]
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.**»



6 Coyanus-Sumar.



G.P. Republicano.



EH Bildu

ENMIENDA TRANSACCIONAL 109 A LAS ENMIENDAS: 124 ~~GMX~~ (Belarra  
Unreaga, Ione), 477 GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 511  
GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA GRUPO PARLAMENTARIO  
PLURINACIONAL SUMAR, 601 ~~GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR~~, 730  
GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, 401 ~~GRUPO PARLAMENTARIO~~

A la Disposición adicional undécima

Texto que se propone

«Disposición adicional undécima. 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) – Irún/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 1 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".»**



G.P. Corporación - Suroeste.  
(91)

G.P. Republicano.

G.P.S.

G.P.V.  
  
GRUPO JUNTAS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 115 A LAS ENMIENDAS: 400 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:



**«Disposición adicional XXX. Beneficios fiscales aplicables a «Barcelona Mobile World Capital».**

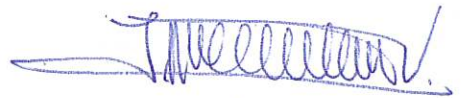
**Uno. El Programa «Barcelona Mobile World Capital» tendrá la consideración de acontecimiento de excepcional interés público a efectos de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.**

**Dos. La duración del programa de apoyo será desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2026.**

**Tres. La certificación de la adecuación de los gastos realizados a los objetivos y planes del programa se efectuará en conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.**

**Cuatro. Las actuaciones a realizar serán las que aseguren el adecuado desarrollo del acontecimiento. El desarrollo y concreción en planes y programas de actividades específicas se realizarán por el órgano competente en conformidad con lo dispuesto en la Ley 49/2002, de 23 de diciembre.**

**Cinco. Los beneficios fiscales de este programa serán los máximos establecidos en el artículo 27.3 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre.»**

  
GRUP JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 118 A LAS ENMIENDAS: 475 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO ( EAJE-PNV)

A la Disposición adicional segunda.

Texto que se propone:

Se suprime.

*[Handwritten signature]*  
PNV



ENMIENDA TRANSACCIONAL 119 A LAS ENMIENDAS: 321 GRUPO  
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 486 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 750 GRUPO PARLAMENTARIO  
REPUBLICANO



Nueva Disposición final

Texto que se propone:

**«Disposición final XXX. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.**

**Se modifica la Disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico 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.»***

G.P. Caprau - Sosp R.

G.P.V.

G.P. Republicano.

ENMIENDA TRANSACCIONAL 121 A LAS ENMIENDAS: 449 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

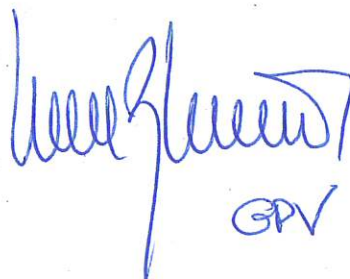
Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXX. 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).»**

  
GPV





ENMIENDA TRANSACCIONAL 122 A LAS ENMIENDAS 743 GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

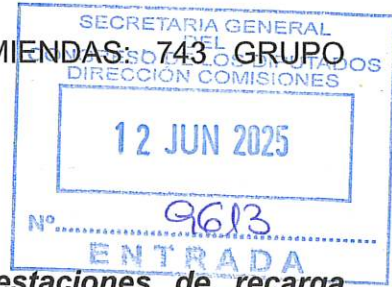
**«Disposición adicional XXX. Señalización de estaciones de recarga ultrarrápida en la Red de Carreteras del Estado**

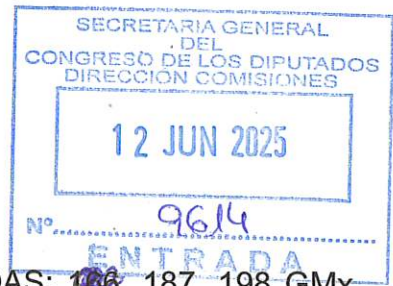
**El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible promoverá, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo con los objetivos de la reglamentación europea en materia de combustibles alternativos la señalización progresiva de las estaciones de recarga eléctrica ultrarrápida, en autopistas, autovías y carreteras convencionales de la Red de Carreteras del Estado.**

**A tal efecto, en el plazo máximo de 1 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.»**



GP. Republicano





ENMIENDA TRANSACCIONAL 123 A LAS ENMIENDAS: 106, 187, 198 GMx  
(Rego Candamil, Néstor)

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**«Disposición adicional XXX- 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.»**

  
BAG (GMx)



ENMIENDA TRANSACCIONAL 125 A LAS ENMIENDAS: 393 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 467 GRUPO PARLAMENTARIO  
VASCO (EAJ-PNV).



Al Artículo 90

Texto que se propone:

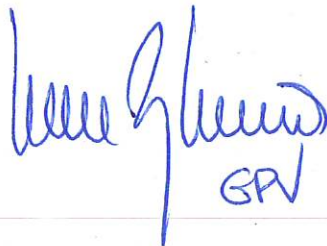
«Artículo 90. Datos de transporte y movilidad con fines estadísticos.

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 ~~podrán~~ 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, ~~particularmente la Ley 12/1989, de 9 de mayo, de la Función Estadística Pública y el Reglamento (CE) No. 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009 relativo a la Estadística 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, ~~y 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.**»

  
GPV

  
GRUP JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 126 A LAS ENMIENDAS: 471 GRUPO  
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), 595 GRUPO PARLAMENTARIO  
POPULAR

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

**« Disposición adicional XX. 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.»**



ENMIENDA TRANSACCIONAL 127 A LAS ENMIENDAS 730 GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO

A la Disposición final sexta

Texto que se propone:



«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:

**Cinco. Se añade una Disposición Adicional Vigésimonovena 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 art. 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.»

**Cinco bis. 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.

**Cinco ter. 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.»

(100)

G.P. Republicano.

ENMIENDA TRANSACCIONAL 128 A LAS ENMIENDAS 410 GRUPO  
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, 485 GRUPO PARLAMENTARIO  
VASCO (EAJ-PNV)

Nueva Disposición final

Texto que se propone:



**«Disposición final XXX. 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.»**

GRUP

JUNTS



ENMIENDA TRANSACCIONAL 130 A LAS ENMIENDAS: 741 GRUPO  
PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Nueva Disposición final

Texto que se propone:



**« Disposición final XX. 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. »»**

G.P. Republicano