



121/9
Transportes
Comisión

TR 1

ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 22 GMx (Valido García, Cristina)

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. **En todo caso, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá efectuar pagos anticipados a cuenta de la liquidación durante el ejercicio de prestación del servicio. Los anticipos se regularizarán en la liquidación anual.**

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

4)

1 cont.

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 extrapeninsularidad, la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

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

 CRISTINA
VACAS
(CC)

TR 2



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 39 GMx (Valido García, Cristina), 234 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 499 GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA,

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

«Disposición adicional xxx: Movilidad en los territorios ultraperiféricos, insulares y Ceuta y Melilla.

De acuerdo a lo recogido en el artículo 13 apartado b respecto a las funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible, el Consejo priorizará la presentación de un informe sobre la movilidad en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, que analice el cumplimiento del derecho a la movilidad sostenible recogido en el artículo 4 en estos territorios, con la equidad territorial como objetivo, teniendo en cuenta las características y exigencias especiales derivadas de su condición extrapeninsular, insular o de región ultraperiférica, sin perjuicio de las competencias que pudieran pertenecer a otras administraciones.

Dicho informe deberá considerarse en el seguimiento y la modificación de las medidas de financiación estatal adoptadas para la mejora del transporte y la movilidad en esos territorios. Estas medidas de financiación serán específicas para cada territorio. A tal fin, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible colaborará con los Gobiernos de Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla para la puesta en marcha de las iniciativas previstas en la presente ley.»

Alberto J. Valido
GP SUMAR - Compromiso

CRISTINA VALIDO
COALICIÓN CANARIA

Ignacio L.
G.P.S.



TR 3

ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 238 GRUPO
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

Al Artículo 1 y nueva disposición adicional.

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 inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

2. En particular esta ley pretende:

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

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

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

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

e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios 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. Impulsar la progresiva descarbonización del transporte y la movilidad que permita contribuir a alcanzar la neutralidad climática del transporte en 2050.

3 cont.

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

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

«Disposición adicional XXX. Objetivos vinculantes de incremento de las energías renovables y reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero en el sector del transporte

En un plazo no superior a tres meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno propondrá las disposiciones necesarias para incorporar objetivos vinculantes de incremento de las energías renovables y reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, de acuerdo con la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva 98/70/CE en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, así como el resto de normativa necesaria para favorecer la integración de los combustibles renovables.»



GP Juan - Carro

TR 4



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LA ENMIENDA: 236 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 316 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR Y GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAR HERRIA BILDU.

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, 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~~ tomar las medidas necesarias para asegurar el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil.*

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

4 cont.

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

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

3. A estos efectos, tendrán carácter prioritario para su implantación en los puertos y el suministro al transporte marítimo aquellas fuentes de energía consideradas como combustibles alternativos, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al desarrollo de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE.
4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por 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 marco de actuación que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El marco incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

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

4 cont.

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.»



GP Corporación Sumar



EH Bil du

TR 6



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 230 GMx (Rego Candamil, Néstor), 232 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR, 351, 367, 402 GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, ~~538, 547, 548, 602~~ GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, 643, 649, 650, 665, 720, 749 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

Nueva disposición final

Texto que se propone:

«Disposición final XXX: Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Uno. Se modifica el apartado 1 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética con la siguiente redacción:

«1. El Gobierno pondrá a disposición del público la información de los puntos de recarga eléctrica para vehículos de acceso público, dentro del año posterior a la entrada en vigor de esta ley, a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Para ello, con carácter previo, los prestadores del servicio de recarga eléctrica deberán remitir por medios electrónicos al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico información actualizada de la localización, características, y disponibilidad de dichas instalaciones, así como del precio de venta al público de la electricidad o del servicio de recarga.

El Gobierno velará especialmente por el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, de acuerdo con los informes que se prevén por el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE, en lo que se refiere a garantizar la interoperabilidad de los puntos de recarga accesibles al público.»

Dos. Se añade un nuevo apartado 2 bis en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética con la siguiente redacción:

« 2 bis: Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A sea superior o igual a 10 millones de litros a partir de 2025 instalarán y/o acreditarán, por cada

5 cont.

una de estas instalaciones, al menos un grupo de recarga que ofrezca una potencia disponible de al menos 400 kW que incluya al menos un punto de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW de recarga eléctrica en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintidós meses a partir de la entrada en vigor de esta ley. Las instalaciones que cumplan estos requisitos a partir de 2027 deberán instalar o acreditar un grupo de recarga de al menos 600 kW que incluya al menos un punto de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW de recarga eléctrica en corriente continua en un plazo de 12 meses.»

Tres. Se modifica el apartado 11 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que queda con la siguiente redacción:

11. En el caso de concesiones en redes estatales de carreteras, las obligaciones a que se refieren los apartados 2, 3, 4, 5 y 6 de este artículo corresponderán a las personas concesionarias de las mismas. El régimen de obligaciones será el mismo que el establecido para quienes ostenten la titularidad de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos, conforme a lo indicado en los citados apartados de este artículo. En lo que se refiere a las obligaciones del apartado 2bis, serán solo de aplicación a las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos que formen parte de concesiones en redes estatales de carreteras licitadas a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Cuatro. Se añade un artículo 15 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 15 bis: Planificación, despliegue e instalación de infraestructura de recarga del vehículo eléctrico

1. El Gobierno elaborará un Plan estatal para el despliegue de la infraestructura pública de recarga del vehículo eléctrico con el fin de impulsar y acelerar la descarbonización del sector del transporte a través de la electrificación del transporte por carretera. El plan abordará las necesidades de despliegue de infraestructura pública de recarga, especialmente en aquellas áreas del país donde la iniciativa privada no proporcione las infraestructuras adecuadas, ya sea para vehículos ligeros o para las necesidades específicas de los vehículos pesados, y recogerá las medidas regulatorias, financieras, o de otro tipo que pudieran ser adecuadas para favorecer este despliegue. Dicho Plan se regirá por lo establecido en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE y el correspondiente Marco de Acción Nacional para el desarrollo del mercado por lo que respecta a los combustibles

5 cont.

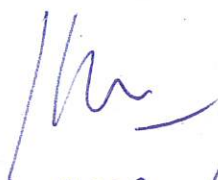
combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. Así mismo, deberá tener en cuenta lo previsto en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y sus últimas revisiones. Durante el proceso de elaboración del citado Plan estatal podrá solicitarse informe al Grupo de Trabajo para el despliegue de la infraestructura de recarga (GTIRVE).» »



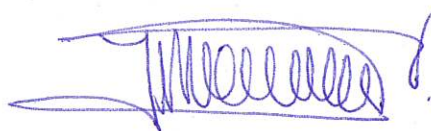
GP Compañía Suroeste



GP Republicano



BARE (S.M.x)



Jx Cat



TR 7

ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 326, 327 GRUPO
PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

Al Artículo 9

Texto que se propone:

«Artículo 9. El Foro **Administrativo Territorial** de Movilidad Sostenible.

1. Se crea, como órgano de cooperación regulado por el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Foro **Administrativo—Territorial** de Movilidad Sostenible, destinado a la gobernanza del Sistema **Nacional General** de Movilidad Sostenible.
2. El Foro **Administrativo Territorial** de Movilidad Sostenible tiene como finalidad una cooperación eficaz y coherente de la Administración General del Estado, de las comunidades y ciudades autónomas, y de las administraciones locales en materia de transporte y movilidad.»

ISIDRE GAVÍN

JUNTS X CAT

TR 8



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 29 GMx (Valido García, Cristina)

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 **ya sea peninsular, insular o de región ultraperiférica**, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España.
2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica estatal aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:
 - a) Que haya sido declarado de interés general conforme a la normativa sectorial de aplicación de ámbito estatal.
 - b) Que cuente con la infraestructura adecuada para que se realice transferencia modal de mercancías.
 - c) Que, con independencia de su modelo de gestión, esté abierto a todos los operadores de forma no discriminatoria.
 - d) Que el intercambio de mercancías que se realice en el mismo sea significativo o su localización sea estratégica, en los términos en que se establezca reglamentariamente.
 - e) Que cumplan con los umbrales y criterios de rentabilidad que se determinen reglamentariamente.
3. La declaración de nodo logístico de importancia estratégica nacional se realizará mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
4. Los nodos logísticos portuarios de importancia estratégica nacional 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.»

CRISTINA
VALCERO
(CC)

(7)

TR 9

ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 40 y 42 GMx (Valido García, Cristina), 609 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

Nueva Disposición Adicional

Texto que se propone:

«Disposición adicional xxx. Del desarrollo de infraestructuras ferroviarias en Canarias

- 1. De conformidad con los artículos 3, 162 y 168 del Estatuto de Autonomía de Canarias, en atención a las condiciones de lejanía e insularidad que le confieren a Canarias la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea, la Administración General del Estado participará en el desarrollo de infraestructuras ferroviarias en Canarias que cumplan los criterios y procedimientos de los artículos 51 a 54 de esta ley y se ajuste a la metodología homogénea exigida por las políticas de la Comisión Europea para las inversiones ambientalmente sostenibles.**
- 2. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elevará al Consejo de Ministros la propuesta de reconocimiento del interés especial del desarrollo de esas infraestructuras con el fin de favorecer la obtención de financiación europea, cumpliendo con lo indicado en el apartado anterior.**
- 3. La Declaración de dicho interés por el Consejo de Ministros implicará, asimismo, que el Estado colaborará en su financiación mediante la suscripción, dentro del ordenamiento vigente, de un convenio específico para cada una de las actuaciones. Estos convenios tendrán carácter plurianual, con una duración adecuada al plazo de ejecución de las actuaciones, y contendrán la previsión de las aportaciones a realizar por cada una de las administraciones firmantes, así como los mecanismos de ajuste de éstas que sean precisas. La colaboración financiera del Estado dependerá de la existencia de partida presupuestaria debidamente incorporada a los presupuestos generales del Estado.**
- 4. Corresponderá a la Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con el sistema de distribución competencial que resulta de su Estatuto de Autonomía, la totalidad de las competencias en relación con dichas infraestructuras y con el transporte ferroviario.**
- 5. A efectos de la aplicación de las directivas europeas 2016/797/UE y 2016/798/UE, se tendrá en consideración el carácter de sistema ferroviario local no perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General.»**

Cristina Valido (CC)

TR 11



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 480 GRUPO
PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

Se modifica el punto ocho de la 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

[...]

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 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y su normativa de desarrollo.»

EAJ-PNV

(9)

TR 12



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS. 64 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 **se encuentren a bordo del 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.~~ 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

~~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

TR 13



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 197 GMx (REGO CANDAMIL, NÉSTOR), 707 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

A la disposición transitoria segunda

Texto que se propone:

«Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

- 1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49. **El establecimiento de dichos servicios se tramitará con carácter previo de conformidad con lo dispuesto en los artículos 70 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y 61 y siguientes de su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.***
- 2. Si como consecuencia de la aplicación de los criterios establecidos en el artículo 49 existieran tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma que se dejaran de prestar en el entorno de servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, se solicitará informe a la comunidad autónoma competente acerca de si acepta la segregación de dichos tráficos como servicio independiente de competencia autonómica, y en su caso, de los posibles nodos de intercambio de su red concesional con el mapa concesional estatal con objeto de optimizar el servicio al viajero.*

En caso de que la comunidad autónoma acepte la segregación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previa solicitud de la comunidad autónoma competente, podrá destinar créditos a la financiación de los servicios indicados en el párrafo anterior de acuerdo a lo recogido en el artículo 49 de esta ley. La formalización de los compromisos financieros se establecerá mediante convenio con las comunidades autónomas afectadas. El convenio incorporará el cálculo de la financiación, de acuerdo a los siguientes criterios objetivos:

- a) Establecimiento de un coste medio por viajero-km, tomando como referencia un contrato de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general de ámbito estatal equivalente.*
- b) Establecimiento de un coste medio por vehículo-km, tomando como referencia un contrato de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general de ámbito estatal equivalente.*

c) Media ponderada de ambas estimaciones aplicando un factor de ponderación que tenga en cuenta la densidad y distribución de población en las comunidades autónomas afectadas.

U cont.

La gestión de los fondos por parte de las comunidades autónomas quedará sometida a las siguientes condiciones:

a) Los importes percibidos de acuerdo a lo establecido en esta disposición deberán destinarse exclusivamente a financiar servicios de transporte público de viajeros que anteriormente estaban cubiertos por servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal.

b) Los nuevos servicios podrán comprender cualquiera de los regulados en el artículo 42 de esta Ley.

La gestión, justificación y el resto de las actuaciones relacionadas con los gastos derivados de la ejecución de los compromisos originados para ambas administraciones en los citados convenios se ajustarán a lo establecido en la legislación presupuestaria.

3. 2-En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar **adjudicados licitados** los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél, **incluyendo en su caso los tráficos que no hayan sido aceptados por la comunidad autónoma según lo recogido en el apartado 2.**

~~En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.~~

En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

U. ant.

- a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.
- b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio ~~a un operador distinto~~, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.
- c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán ~~serán~~ ser objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.»


BNG (SMV)



G.P. Republicanos

TR 14



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 250 GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

Al apartado 1 del 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 con centros de trabajo con más de **500-200** personas trabajadoras o **250 100** por turno deberán disponer de planes de movilidad sostenible para esos centros de trabajo, salvo que la normativa autonómica de aplicación **vigente a la fecha de entrada en vigor de esta ley** establezca un número **menor distinto** 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 para aquellos centros de trabajo con más de **500-200** personas trabajadoras o **250 100** por turno. Asimismo, podrá ser de aplicación a otras entidades pertenecientes al sector público si así lo establece la administración competente en materia de transporte y movilidad en el ámbito territorial correspondiente.

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

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

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de

12 cont. aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

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

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la formación en movilidad, seguridad vial y 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.

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.

12 oct.

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 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.»



G.P. Compañía - S.M. 112.

TR 15



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 498 GRUPO
PARLAMENTARIO SOCIALISTA

Nueva Disposición adicional

Texto que se propone:

« Disposición adicional XX. Régimen transitorio de aportaciones al fomento del transporte ferroviario de mercancías por perturbaciones con impacto significativo en el transporte ferroviario de mercancías por inversiones en la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Con el fin de mitigar los efectos económicos de las restricciones de capacidad con impacto significativo que sean consecuencia de las obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General generadas hasta el 31 de diciembre de 2028, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá otorgar las aportaciones que se prevén en esta disposición.

Se entenderá que una restricción de capacidad tiene impacto significativo en los tráficos ferroviarios de mercancías cuando su duración supere los siete días naturales consecutivos y tenga como consecuencia alguno de los supuestos siguientes:

- a) La supresión del servicio previsto.
- b) El desvío del servicio por un itinerario alternativo, que implique una distancia adicional a recorrer superior a los valores reflejados en la siguiente tabla:

Longitud original del recorrido d_0 [km]	Distancia adicional a recorrer
$d_0 \leq 250$ km	25 [km]
$d_0 > 250$ km	$0,10 \cdot d_0$ [km]

- c) Una reducción de carga neta transportada mayor o igual al 10% de la carga neta a transportar originalmente.

Estas aportaciones se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación por la actividad objeto de la ayuda.

2. Podrán beneficiarse de las aportaciones previstas en este artículo las empresas ferroviarias con capacidad de infraestructura adjudicada afectadas por restricciones temporales de capacidad con impacto significativo debidas a la ejecución de obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que se refieran a servicios de transporte ferroviario de mercancías en los que concurren los tres requisitos siguientes:

13 cont.

a) *Que los servicios ferroviarios inicialmente planificados se vean condicionados por impactos significativos ocasionados por alguna restricción temporal de capacidad debida a la inversión en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.*

b) *Que los servicios inicialmente planificados se realicen efectivamente a pesar de haber sufrido la restricción temporal de capacidad encuadrándose en alguno de los siguientes supuestos:*

1.º Supresión del servicio: se deberán realizar los tráficos que se vieron suprimidos por la restricción temporal de capacidad, una vez finalizada ésta, por el mismo itinerario.

En este supuesto, la empresa ferroviaria se deberá encontrar en alguna de las siguientes circunstancias:

i. *Contar con capacidad adjudicada cuando se haya producido la restricción temporal de capacidad.*

ii. *En el caso de no contar con capacidad adjudicada, debe acreditarse que se han realizado servicios ferroviarios con regularidad por el itinerario afectado por la restricción temporal de capacidad durante los tres meses anteriores al inicio de la restricción temporal de capacidad y los tres meses posteriores a la finalización de la misma. En caso de que la restricción temporal de capacidad afecte a varios horarios de servicio consecutivos, se entenderá satisfecho dicho requisito con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses anteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta se inició, y con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses posteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta finalizó.*

2.º Desvío: se deberá realizar el tráfico ferroviario por un recorrido que implique una distancia adicional cuya magnitud se considere impacto significativo, de conformidad con lo previsto en este artículo.

3.º Reducción de carga neta transportada: se deberá realizar el tráfico ferroviario afectado por una reducción de la carga neta transportada cuya magnitud sea considerada impacto significativo, de conformidad con lo previsto en este artículo.

c) *Que se trate de restricciones de capacidad con impacto significativo existentes y que puedan acreditarse a la entrada en vigor de esta ley y en todas aquellas que pudieran generarse hasta el 31 de diciembre de 2026.*

3. *La aportación total a solicitar para un servicio de transporte ferroviario afectado por una RTC se establecerá como el valor mínimo entre*

los costes adicionales de transporte y el límite de la ayuda total a percibir, según la metodología que, en desarrollo de lo dispuesto en esta disposición, se apruebe por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

13 out, 4. En la forma y plazos que determine el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, las empresas ferroviarias que se consideren afectadas por restricciones temporales de capacidad con impacto significativo debidas a la ejecución de obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en este artículo y solicitar la aportación.

5. Mediante Resolución del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se aprobará o denegará la aportación solicitada.

La resolución pondrá fin a la vía administrativa, y en caso de ser afirmativa, recogerá la aprobación de los gastos y autorización los compromisos, la ordenación del procedimiento, los reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como la expedición de los documentos contables derivados de dichas operaciones.

El Administrador de infraestructuras ferroviarias será igualmente competente para instar y resolver los reintegros que procedan.

6. En la forma que determine el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, los beneficiarios de las aportaciones previstas en esta disposición deben comprometerse a mantener, durante 24 meses a contar desde la finalización de los trabajos extraordinarios, un volumen de tráfico no inferior a la media del transporte alcanzado durante los 3 años anteriores, o en su defecto, desde la fecha de inicio de la operación del tráfico en las condiciones y volúmenes de tráfico que fueran consideradas para la prestación de la ayuda, con un margen del 25 %.

7. Las aportaciones serán financiadas con cargo a los presupuestos de Adif y tendrán la consideración de mayor valor de las inversiones que hayan motivado la restricción significativa de capacidad a todos los efectos.

En consecuencia, todos los costes que se ocasionen al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como consecuencia de la tramitación de las aportaciones serán liquidados junto con las inversiones de acuerdo con lo previsto en el Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red.

8. Las aportaciones previstas en esta disposición son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones por la misma restricción temporal de capacidad durante el ejercicio de la convocatoria correspondiente, procedentes de cualquier administración o ente público, nacional, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

13 unt.

Asimismo, estas aportaciones son incompatibles con la obtención de cualquier indemnización derivada de una reclamación motivada por el incremento de los costes del transporte ferroviario ocasionados por una determinada restricción temporal de capacidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran proceder a consecuencia de otros posibles daños de naturaleza distinta a los motivados por la referida restricción temporal de capacidad.

9. Estas aportaciones se rigen por lo dispuesto en este precepto, y supletoriamente, por lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, así como en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

10. La concesión de las aportaciones reguladas en la presente disposición estará supeditada a su aprobación por la Comisión Europea en lo relativo al cumplimiento del régimen de ayudas de Estado, en su caso.»

G.P.S.





TR 17

ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 319 GRUPO
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR GRUPO PARLAMENTARIO
EUSKAL HERRIA BILDU

A los artículos 102 y 104

Texto que se propone:

« Artículo 102. Concepto y clasificación.

1. Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con el presente título.
2. Las infracciones de la presente ley se clasifican en graves y leves con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.
3. **Las infracciones leves serán tipificadas y sancionadas como graves cuando el infractor hubiere sido sancionado por otras dos leves que sean firmes en vía administrativa dentro del período de un año. »**

« Artículo 104. Infracciones graves.

Son infracciones graves:

1. Infracciones en materia de suministro de datos al EDIM:
 - a) El suministro de datos falsos a los servicios competentes del EDIM.
 - b) No enviar los datos requeridos de manera reiterada, cuando haya obligación de suministrarlos.
 - ~~c) La comisión de una infracción leve cuando el infractor hubiere sido sancionado por otras dos leves que sean firmes en vía administrativa dentro del período de un año.~~
 - d)c) La utilización para finalidades distintas de suministro de datos al EDIM de los datos personales obtenidos directamente por parte de los operadores de transporte, gestores de infraestructura y centros de actividad. En este caso, el procedimiento sancionador será el establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales por el órgano competente en materia de protección de datos personales.
2. Infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad:
 - a) El inicio de pruebas de un proyecto sin la cobertura formal de admisión favorable.

14 cont.

b) La utilización para finalidades distintas del proyecto de los datos personales de los participantes obtenidos directamente por los promotores. En este caso, el procedimiento sancionador será el establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales por el órgano competente en materia de protección de datos personales.

c) El incumplimiento de contratación de un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente en los casos requeridos.»



G.P. Campaús-Surp



EH Bildu



TR 18

ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 142, 150, 152, 154 y 155 GMx (Rego Candamil, Néstor); 526, 528, 531 GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO; 622 GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO.

A algunos párrafos de los apartados II, III, IV, V, VI, VII, VIII, XI, XII, XIV y XVI de la Exposición de motivos

Texto que se propone

«Exposición de motivos:

[...]

II

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

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

15 cont.

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

[...]

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

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

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

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

Por ello, y entre otros instrumentos, Asimismo, en España se dispone de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como hoja de ruta para la transformación del sistema de transportes y movilidad, así como de la política nacional urbana, que apuesta por una visión integrada, coherente y transversal

de pueblos y ciudades y para ello marca como objetivo favorecer la ciudad de proximidad y los medios de transporte sostenible.

[...]

15 cont.

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

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

III

[...]

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

[...]

IV

[...]

15 cont.

Son varias las recomendaciones, procedentes de instituciones nacionales e internacionales para acometer reformas que propicien mecanismos más sólidos y robustos de coordinación y colaboración entre administraciones. Por ejemplo, la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 20 de julio de 2020, relativa al Programa Nacional de Reformas de 2020 de España, y por la que se Emite un Dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad para 2020 de España (2020/C 282/09), indica que "De modo más general, una coordinación reforzada y sostenida entre los distintos niveles de gobierno podría aumentar la eficacia de las políticas encaminadas a facilitar la recuperación". Y en el ámbito específico de las infraestructuras de transporte lo mismo ha hecho la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI, en el ya mencionado estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte ("spending review") presentado el 30 de julio de 2020, establece en su propuesta nº 13: "Crear mecanismos de coordinación y cooperación entre las administraciones y reformar la Conferencia Sectorial de Infraestructuras".

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

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

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

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

El primero ~~de ellos es la Conferencia Sectorial de Transportes, como principal órgano de cooperación entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y las Comunidades Autónomas en materia de movilidad y transportes.~~

~~El segundo~~ es el Foro **Territorial Administrativo** de Movilidad Sostenible, concebido como instrumento de cooperación entre las administraciones competentes en materia de transportes y movilidad, de los regulados en el

15 cont.

artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el que tendrán representación tanto las **C**omunidades **A**utónomas, y ciudades ~~con estatuto de autónomas~~ **autonomía**, como los municipios de más de **1 medio** millón de habitantes y las entidades locales **con competencias en materia de movilidad y transportes** designadas por **la federación española de municipios y provincias o entidad que la sustituya**, **garantizando la representatividad de todos los territorios**, así como las **administraciones públicas competentes en materia de movilidad y transportes en los territorios históricos e insulares** ~~asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación~~.

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

[...]

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

Cabe destacar que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible dispone, además, de un Consejo Asesor ~~que no se integrará en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible al tener, además de las funciones relativas a infraestructuras, funciones relativas al ámbito de la vivienda y la agenda urbana~~. Este Consejo Asesor también tiene funciones específicas asignadas por normativas sectoriales. En la disposición adicional primera se establecen los aspectos esenciales, mientras que su régimen de funcionamiento se regulará por orden ministerial.

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

[...]

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

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

V

El título II recoge las medidas para fomentar una movilidad sostenible. Concretamente integra un conjunto de preceptos, instrumentos, procedimientos e iniciativas sobre movilidad sostenible que complementan la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con el objetivo de favorecer la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos, medios, servicios y pautas de movilidad más eficaces, energéticamente eficientes, seguros, accesibles, asequibles, equitativos y con menos emisiones. Para lograr estos objetivos, la transición debe realizarse mediante una integración tanto vertical en todos los niveles de las administraciones públicas, como horizontal entre territorios, modos de transporte, sectores de actividad conexos y la ciudadanía, y de esta manera también se contribuirá a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y del resto de Acuerdos internacionales como la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas o el Acuerdo de París, contribuyendo al desarrollo de asentamientos urbanos sostenibles e inclusivos, ~~a la lucha contra el cambio climático~~ y la descarbonización a largo plazo.

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

Asimismo, se establece la necesidad de fomentar medidas que favorezcan concienciación y sensibilización y de incluir la movilidad sostenible en el sistema educativo así como en las acciones formativas vinculadas al ~~Sistema sistema de Formación formación Profesional profesional~~, pues el acceso a una información pública fiable y relevante, la comunicación regular y persuasiva, así como la formación en nuevos conocimientos y habilidades, son elementos básicos para la participación de la sociedad en el análisis y definición de las

15 out.

políticas públicas en materia de movilidad sostenible, así como para el respaldo de su adopción y evaluación. Asimismo, se fomentará el diseño e implementación de itinerarios urbanos seguros a los centros escolares que garantice la autonomía de movimiento de la infancia, en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de la ONU de 1989.

[...]

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

[...]

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

~~En la disposición adicional novena se recogen las obligaciones de información que afectan a los titulares de puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica de vehículos, al objeto de su integración en los Puntos de Acceso Nacional que contempla la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.~~

[...]

VI

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

150 it.

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

De esta manera, en primer lugar, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de definiciones, se establece que las administraciones públicas deben ~~contribuir a garantizar~~ **facilitar** el derecho a la movilidad a través de los servicios de transporte público, ~~en el sentido recogido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres~~, así como a través de los servicios de movilidad, que incluyen servicios como los de la movilidad compartida o colaborativa, o apoyándose en otros instrumentos, como subvenciones.

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

[...]

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

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

15 cont.

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

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

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

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

15 cont

~~Finalmente, se prevé que, de manera motivada, el Consejo de Ministros pueda autorizar la prestación del servicio en régimen de libre competencia.~~

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

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

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

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

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

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y ~~se justifique vaya acompañado de un estudio previo que trate de proporcionar justifique~~ la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.

15 cont

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

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

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

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

15 out

destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados.

[...]

VII

[...]

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

[...]

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

[...]

VIII

[...]

El nuevo sistema, que entrará en vigor en **2024 el ejercicio presupuestario siguiente al de la publicación de las bases reguladoras de las subvenciones con dicho fin y se liquidará en el ejercicio presupuestario posterior**, sustituye los dos sistemas actuales para contribuir a la financiación del transporte público colectivo urbano de personas, que siguen criterios y procedimientos diferentes: por una parte, un sistema de subvenciones nominativas aplicables a ámbitos concretos y, por otra parte, un sistema de subvenciones por concurrencia competitiva para el resto de los ámbitos locales. La nueva regulación crea un sistema homogéneo y objetivo para todo el territorio, pero teniendo en cuenta las condiciones objetivas que puedan tener relevancia para la prestación del servicio en cada caso concreto, así como las condiciones económicas de la entidad local titular del servicio con el fin de facilitar que todos los ciudadanos puedan acceder a un servicio de calidad con independencia de la capacidad de financiación de la entidad local titular del servicio.

[...]

15 cont.

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

~~Por último, en la disposición final décima se establece que este sistema de financiación se utilizará por primera vez para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025.~~

XI

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

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

La Estrategia Europea de datos **señala que es esencial disponer de más datos para hacer frente a los retos sociales, climáticos y medioambientales; hace hincapié en los beneficios que reportará a los ciudadanos la innovación basada en los datos; y propone la creación de espacios comunes de datos interoperables a escala de la UE en sectores estratégicos, incluido un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad. El objetivo general del espacio común europeo de datos sobre movilidad es contribuir a acelerar la transformación digital y ecológica del sector europeo de la movilidad y el transporte, reforzando su rendimiento y su cobertura territorial y contribuyendo a la integración global del sistema. publicada en 2020 tiene entre sus objetivos crear un mercado único de datos que garantice la competitividad global y la soberanía de los datos de Europa a través de la creación en nueve sectores estratégicos de espacios de datos europeos comunes, capaces de garantizar que haya más datos disponibles para su uso en la economía y la sociedad. Las acciones que llevan al desarrollo de estos espacios de datos se están vehiculando a través de las diferentes estrategias que la Comisión Europea está**

15 cont

~~desarrollando para cumplir con las prioridades establecidas para el periodo 2019-2024. Concretamente, se prevé la creación y desarrollo de un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad para situar a Europa en la vanguardia del desarrollo de un sistema de transportes inteligente, incluidos los automóviles conectados y otros modos de transporte.~~

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

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

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

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

[...]

Para facilitar la disponibilidad de datos abiertos en el ámbito del transporte y la movilidad de personas, es esencial, por una parte, impulsar la digitalización de las empresas de transporte y los gestores de infraestructuras, que son quienes deben proporcionar una parte importante de los datos; por otra parte, es necesario incluir en la ley la obligatoriedad de proporcionar estos datos, de acuerdo con la normativa europea, con características y funcionalidades

15 cont

específicas. Adicionalmente, es preciso también regular el acceso a esta información y modo de utilización de estos datos por parte de terceros.

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

~~En todo caso, para la información generada por las administraciones y determinados organismos, entidades y sociedades mercantiles del sector público algunas de ellas con competencias o que ejercen su actividad en el ámbito del transporte y sus infraestructuras resulta de aplicación lo establecido en la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, y que tiene por objeto facilitar la creación de productos y servicios de información basados en documentos del sector público, y reforzar la eficacia del uso transfronterizo de esta información por parte de los ciudadanos y de las empresas privadas para que ofrezcan productos y servicios de información de valor añadido.~~

[...]

XII

[...]

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

XIV

[...]

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

15 cont.

perjudicar al Sistema **General Nacional** de Movilidad Sostenible y prevé sanciones de cuantía no excesivamente elevada.

[...]

XVI

[...]

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

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


BMS (GRU)


G.P. Repullón

TR 19



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 38 GMx (Valido García, Cristina),

Nueva disposición final

Texto que se propone:

«Disposición final xxx: Modificación del Real Decreto-Ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad.

Se modifican los apartados 3, 4, 6 y 7 del artículo 59 que quedan redactados en los siguientes términos:

«3. Para la concesión de cada ayuda, en el plazo de 30 días desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, la Comunidad Autónoma beneficiaria deberá presentar en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un certificado firmado por el Consejero con competencias en transporte, que acredite que desde el 1 de enero de 2025 y hasta la fecha de firma del certificado se ha implantado un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas; y que existe el compromiso de mantener la medida hasta el 31 de diciembre de 2025. Dicho compromiso se entenderá a los únicos efectos de las ayudas recogidas en este Real Decreto-Ley para el año 2025. La presentación de este documento deberá ir acompañada de la documentación requerida a las Comunidades Autónomas para la concesión de las ayudas reguladas en el Capítulo I del Título II de este Real Decreto Ley que sea de aplicación a las beneficiarias de las ayudas reguladas en este artículo.

4. La concesión de estas ayudas se otorgará mediante resolución del titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

[...]

6. Las cuantías de las ayudas a conceder a los beneficiarios y los créditos con cargo a los que se financiarán en la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 41 «Dirección General de Estrategias de Movilidad», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al

16 oct.

Transporte Terrestre», en el concepto 453 «Subvenciones para establecer descuentos de abonos de transporte y títulos multiviaje», son las siguientes:

a) Comunidad Autónoma de Canarias, 120.000.000,00 euros, en el subconcepto 17.41.441M.453.01«A la Comunidad Autónoma de Canarias para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias» o equivalente.

b) Comunidad Autónoma de Illes Balears, 63.000.000,00 euros, en el subconcepto 17.41.441M.453.02«A la Comunidad Autónoma de Illes Balears para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Baleares» o equivalente.

7. Los beneficiarios tendrán derecho al pago de un anticipo por un importe equivalente al 65% de la cuantía de la ayuda, a abonar durante el ejercicio de 2025.

Para su financiación se tramitarán, en su caso, las correspondientes modificaciones presupuestarias con cargo al presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Durante el año 2026 se procederá a la liquidación de la ayuda y el abono o reintegro del saldo correspondiente de acuerdo con los términos de la resolución que al efecto apruebe la Secretaría General de Movilidad Sostenible. En ningún caso el importe a abonar podrá superar el importe máximo concedido.» »



**CRISTINA VALDES
CAPACIDAD CANARIA**

TR 20



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 233 GRUPO
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

«Disposición adicional XXX: Electrificación del transporte ferroviario

El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que, en el marco planificación del desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica con horizonte 2030, así como en sus diferentes actualizaciones y modificaciones de aspectos puntuales, se impulse el desarrollo del transporte ferroviario electrificado.»

GP. Comisiones - Sumar.

(47)

TR 21



ENMIENDA TRANSACCIONAL A LAS ENMIENDAS: 251 GRUPO
PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

Nueva disposición adicional

Texto que se propone:

«Disposición adicional XXX. Subvenciones para el impulso de los planes de movilidad sostenible al trabajo

Con objeto de incentivar la implantación de planes de movilidad sostenible al trabajo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará convocatorias de subvenciones para la financiación de planes de movilidad sostenible al trabajo a empresas que dispongan de centros de trabajo con más de 100 personas trabajadoras o 50 por turno, con criterios de concurrencia competitiva.

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

Gp. Corporación - SUMAR