

Enmiendas

Iniciativa: 121 / 9

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Plazo de enmiendas: 30/10/2024 18:00

Fecha Presentación	Número	Tipo de Enmienda	Autor	Observaciones
19/03/2024 13:03	1	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
10/04/2024 12:38	2	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
11/09/2024 16:41	3	Enm. totalidad devolución	Grupo Parlamentario Popular en el Congreso	
24/09/2024 16:56	4 - 6	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
09/10/2024 12:16	7 - 42	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
30/10/2024 12:41	43 - 75	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu	
30/10/2024 14:01	76 - 139	Enmiendas al articulado	Belarra Urteaga, Ione (GMx)	
30/10/2024 15:49	140 - 230	Enmiendas al articulado	Rego Candamil, Néstor (GMx)	
30/10/2024 16:12	231 - 252	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 16:16	253 - 283	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario VOX	
30/10/2024 16:19	284 - 302	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Grupo Parlamentario Republicano Rego Candamil, Néstor (GMx)	
30/10/2024 16:19	303 - 314	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Grupo Parlamentario Republicano	
30/10/2024 16:19	315 - 319	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu	
30/10/2024 16:19	320	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Rego Candamil, Néstor (GMx)	

Fecha Presentación	Número	Tipo de Enmienda	Autor	Observaciones
			Grupo Parlamentario Republicano	
30/10/2024 16:25	321 - 325	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 16:57	326 - 411	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Junts per Catalunya	
30/10/2024 16:57	412	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Junts per Catalunya Grupo Parlamentario Republicano	
30/10/2024 17:18	413 - 488	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)	
30/10/2024 17:22	489 - 502	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Socialista	
30/10/2024 17:22	503 - 523	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Socialista Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 17:22	524	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Rego Candamil, Néstor (GMx)	
30/10/2024 17:29	525	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Republicano Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 17:52	526 - 621	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Popular en el Congreso	
31/10/2024 09:44	622 - 750	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Republicano	Corresponde al nº de Registro General 46650

ÍNDICE

<u>Expediente: 121/000009</u>	17
Nº Enmienda: 302. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Disposiciones finales nuevas.....	17
Nº Enmienda: 303. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. ARTÍCULO 1..	20
Nº Enmienda: 304. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 4..	21
Nº Enmienda: 305. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Subsecciones nuevas.....	23
Nº Enmienda: 306. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 25.	24
Nº Enmienda: 307. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Secciones nuevas	25
Nº Enmienda: 308. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 40.	26
Nº Enmienda: 309. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Artículos nuevos	27
Nº Enmienda: 310. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 56.	29
Nº Enmienda: 311. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Artículos nuevos	30
Nº Enmienda: 312. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA.....	31
Nº Enmienda: 313. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Disposiciones adicionales nuevas.....	33
Nº Enmienda: 314. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Disposiciones finales nuevas.....	35
Nº Enmienda: 315. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 30.....	37
Nº Enmienda: 316. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 36.....	39
Nº Enmienda: 317. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu. Artículos nuevos.....	41
Nº Enmienda: 318. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 45.....	42

Nº Enmienda: 319. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 106.....	44
Nº Enmienda: 320. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. Republicano. Secciones nuevas.....	45
Nº Enmienda: 321. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones adicionales nuevas.....	47
Nº Enmienda: 322. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 96.....	49
Nº Enmienda: 323. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 36.....	50
Nº Enmienda: 324. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 2.....	53
Nº Enmienda: 325. G.P. Plurinacional SUMAR. Secciones nuevas.....	54
Nº Enmienda: 326. G.P. Junts per Catalunya. En todo el Proyecto.....	55
Nº Enmienda: 327. G.P. Junts per Catalunya. En todo el Proyecto.....	56
Nº Enmienda: 328. G.P. Junts per Catalunya. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	57
Nº Enmienda: 329. G.P. Junts per Catalunya. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	59
Nº Enmienda: 330. G.P. Junts per Catalunya. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	61
Nº Enmienda: 331. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 1.....	63
Nº Enmienda: 332. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 2.....	65
Nº Enmienda: 333. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 2.....	67
Nº Enmienda: 334. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 4.....	69
Nº Enmienda: 335. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 5.....	71
Nº Enmienda: 336. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 5.....	74
Nº Enmienda: 337. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 6.....	75
Nº Enmienda: 338. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 7.....	77
Nº Enmienda: 339. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 8.....	78
Nº Enmienda: 340. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 10.....	80
Nº Enmienda: 341. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 10.....	81
Nº Enmienda: 342. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 11.....	83

Nº Enmienda: 343. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 12.....	85
Nº Enmienda: 344. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 14.....	87
Nº Enmienda: 345. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 14.....	89
Nº Enmienda: 346. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 14.....	91
Nº Enmienda: 347. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 15.....	92
Nº Enmienda: 348. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 16.....	94
Nº Enmienda: 349. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 16.....	96
Nº Enmienda: 350. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 16.....	98
Nº Enmienda: 351. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 16.....	99
Nº Enmienda: 352. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 19.....	101
Nº Enmienda: 353. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 20.....	103
Nº Enmienda: 354. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 21.....	105
Nº Enmienda: 355. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 22.....	106
Nº Enmienda: 356. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 24.....	107
Nº Enmienda: 357. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 26.....	109
Nº Enmienda: 358. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 27.....	111
Nº Enmienda: 359. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 27.....	113
Nº Enmienda: 360. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 29.....	114
Nº Enmienda: 361. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 29.....	116
Nº Enmienda: 362. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 30.....	118
Nº Enmienda: 363. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 31.....	120
Nº Enmienda: 364. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 31.....	122
Nº Enmienda: 365. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 32.....	124
Nº Enmienda: 366. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 33.....	126
Nº Enmienda: 367. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 33.....	128

Nº Enmienda: 368. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 34.....	130
Nº Enmienda: 369. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 35.....	132
Nº Enmienda: 370. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 37.....	134
Nº Enmienda: 371. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 37.....	135
Nº Enmienda: 372. G.P. Junts per Catalunya. CAPÍTULO I.....	137
Nº Enmienda: 373. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 43.....	138
Nº Enmienda: 374. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 44.....	141
Nº Enmienda: 375. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 45.....	142
Nº Enmienda: 376. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 45.....	143
Nº Enmienda: 377. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 47.....	145
Nº Enmienda: 378. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 50.....	147
Nº Enmienda: 379. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 51.....	148
Nº Enmienda: 380. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 53.....	149
Nº Enmienda: 381. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 53.....	150
Nº Enmienda: 382. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 56.....	151
Nº Enmienda: 383. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 56.....	153
Nº Enmienda: 384. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 56.....	154
Nº Enmienda: 385. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 58.....	156
Nº Enmienda: 386. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 58.....	158
Nº Enmienda: 387. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 59.....	160
Nº Enmienda: 388. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 59.....	162
Nº Enmienda: 389. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 59.....	164
Nº Enmienda: 390. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 60.....	166
Nº Enmienda: 391. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 60.....	168
Nº Enmienda: 392. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 62.....	170

Nº Enmienda: 393. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 90.....	172
Nº Enmienda: 394. G.P. Junts per Catalunya. ARTÍCULO 96.....	174
Nº Enmienda: 395. G.P. Junts per Catalunya. Artículos nuevos.....	176
Nº Enmienda: 396. G.P. Junts per Catalunya. Artículos nuevos.....	178
Nº Enmienda: 397. G.P. Junts per Catalunya. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	181
Nº Enmienda: 398. G.P. Junts per Catalunya. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	183
Nº Enmienda: 399. G.P. Junts per Catalunya. DISPOSICIÓN ADICIONAL DÉCIMA.....	185
Nº Enmienda: 400. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones adicionales nuevas.....	187
Nº Enmienda: 401. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones adicionales nuevas.....	189
Nº Enmienda: 402. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones adicionales nuevas.....	190
Nº Enmienda: 403. G.P. Junts per Catalunya. DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.....	192
Nº Enmienda: 404. G.P. Junts per Catalunya. DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.....	194
Nº Enmienda: 405. G.P. Junts per Catalunya. DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	196
Nº Enmienda: 406. G.P. Junts per Catalunya. DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial..	198
Nº Enmienda: 407. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones finales nuevas.....	200
Nº Enmienda: 408. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones finales nuevas.....	202
Nº Enmienda: 409. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones finales nuevas.....	204
Nº Enmienda: 410. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones finales nuevas.....	208
Nº Enmienda: 411. G.P. Junts per Catalunya. Disposiciones finales nuevas.....	210
Nº Enmienda: 412. G.P. Junts per Catalunya; G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	213
Nº Enmienda: 413. G.P. Vasco (EAJ-PNV). EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	215

Nº Enmienda: 414. G.P. Vasco (EAJ-PNV). EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	218
Nº Enmienda: 415. G.P. Vasco (EAJ-PNV). EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	222
Nº Enmienda: 416. G.P. Vasco (EAJ-PNV). EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	226
Nº Enmienda: 417. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 2	227
Nº Enmienda: 418. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 2	230
Nº Enmienda: 419. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 3	231
Nº Enmienda: 420. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 4	232
Nº Enmienda: 421. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 5	233
Nº Enmienda: 422. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 6	235
Nº Enmienda: 423. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 6	236
Nº Enmienda: 424. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 7	237
Nº Enmienda: 425. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 8	239
Nº Enmienda: 426. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 10	240
Nº Enmienda: 427. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 11	241
Nº Enmienda: 428. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 14	243
Nº Enmienda: 429. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 16	245
Nº Enmienda: 430. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 18	247
Nº Enmienda: 431. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 19	248
Nº Enmienda: 432. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 20	250
Nº Enmienda: 433. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 21	251
Nº Enmienda: 434. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 22	253
Nº Enmienda: 435. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 22	254
Nº Enmienda: 436. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 25	255
Nº Enmienda: 437. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 26	256
Nº Enmienda: 438. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 27	258

Nº Enmienda: 439. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 27.....	259
Nº Enmienda: 440. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 27.....	260
Nº Enmienda: 441. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 27.....	262
Nº Enmienda: 442. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 27.....	264
Nº Enmienda: 443. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 29.....	266
Nº Enmienda: 444. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 29.....	268
Nº Enmienda: 445. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 30.....	269
Nº Enmienda: 446. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 31.....	270
Nº Enmienda: 447. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 32.....	272
Nº Enmienda: 448. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 34.....	273
Nº Enmienda: 449. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 34.....	274
Nº Enmienda: 450. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 34.....	276
Nº Enmienda: 451. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 36.....	277
Nº Enmienda: 452. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 37.....	280
Nº Enmienda: 453. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 41.....	282
Nº Enmienda: 454. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 42.....	283
Nº Enmienda: 455. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 43.....	285
Nº Enmienda: 456. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 45.....	286
Nº Enmienda: 457. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 47.....	288
Nº Enmienda: 458. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 50.....	289
Nº Enmienda: 459. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 52.....	290
Nº Enmienda: 460. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 52.....	291
Nº Enmienda: 461. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 53.....	292
Nº Enmienda: 462. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 54.....	294
Nº Enmienda: 463. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 56.....	295

Nº Enmienda: 464. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 66.....	296
Nº Enmienda: 465. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 83.....	297
Nº Enmienda: 466. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 87.....	298
Nº Enmienda: 467. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 90.....	299
Nº Enmienda: 468. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 91.....	301
Nº Enmienda: 469. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 94.....	302
Nº Enmienda: 470. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 94.....	303
Nº Enmienda: 471. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 96.....	304
Nº Enmienda: 472. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ARTÍCULO 96.....	306
Nº Enmienda: 473. G.P. Vasco (EAJ-PNV). Artículos nuevos.....	308
Nº Enmienda: 474. G.P. Vasco (EAJ-PNV). Artículos nuevos.....	310
Nº Enmienda: 475. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.....	312
Nº Enmienda: 476. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA.....	313
Nº Enmienda: 477. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA.....	314
Nº Enmienda: 478. G.P. Vasco (EAJ-PNV). Disposiciones adicionales nuevas.....	316
Nº Enmienda: 479. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.....	317
Nº Enmienda: 480. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	318
Nº Enmienda: 481. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	320
Nº Enmienda: 482. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	323
Nº Enmienda: 483. G.P. Vasco (EAJ-PNV). DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial. 326	
Nº Enmienda: 484. G.P. Vasco (EAJ-PNV). Disposiciones finales nuevas.....	327

Nº Enmienda: 485. G.P. Vasco (EAJ-PNV). Disposiciones finales nuevas.....	330
Nº Enmienda: 486. G.P. Vasco (EAJ-PNV). Disposiciones finales nuevas.....	333
Nº Enmienda: 487. G.P. Vasco (EAJ-PNV). Disposiciones finales nuevas.....	335
Nº Enmienda: 488. G.P. Vasco (EAJ-PNV). ANEXO I.....	339
Nº Enmienda: 489. G.P. Socialista. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	343
Nº Enmienda: 490. G.P. Socialista. ARTÍCULO 86.....	345
Nº Enmienda: 491. G.P. Socialista. ARTÍCULO 91.....	346
Nº Enmienda: 492. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.....	348
Nº Enmienda: 493. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.....	353
Nº Enmienda: 494. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	355
Nº Enmienda: 495. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	358
Nº Enmienda: 496. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	361
Nº Enmienda: 497. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	363
Nº Enmienda: 498. G.P. Socialista. Disposiciones adicionales nuevas.....	364
Nº Enmienda: 499. G.P. Socialista. Disposiciones adicionales nuevas.....	368
Nº Enmienda: 500. G.P. Socialista. Disposiciones transitorias nuevas.....	369
Nº Enmienda: 501. G.P. Socialista. Disposiciones finales nuevas.....	370
Nº Enmienda: 502. G.P. Socialista. Disposiciones finales nuevas.....	371
Nº Enmienda: 503. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 43.....	372

Nº Enmienda: 504. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 54.....	374
Nº Enmienda: 505. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 58.....	375
Nº Enmienda: 506. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 60.....	376
Nº Enmienda: 507. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 87.....	377
Nº Enmienda: 508. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 89.....	378
Nº Enmienda: 509. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 95.....	380
Nº Enmienda: 510. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA.....	382
Nº Enmienda: 511. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA.....	383
Nº Enmienda: 512. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN TRANSITORIA OCTAVA.....	385
Nº Enmienda: 513. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	386
Nº Enmienda: 514. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	388
Nº Enmienda: 515. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	392
Nº Enmienda: 516. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN FINAL SÉPTIMA. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.....	394
Nº Enmienda: 517. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN FINAL DÉCIMA. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.....	395
Nº Enmienda: 518. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ANEXO I.....	396
Nº Enmienda: 519. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. ANEXO II.....	401
Nº Enmienda: 520. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones adicionales nuevas.....	404
Nº Enmienda: 521. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones finales nuevas.....	406
Nº Enmienda: 522. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones finales nuevas.....	408

Nº Enmienda: 523. G.P. Socialista; G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones finales nuevas.....	409
Nº Enmienda: 524. G.P. EH Bildu; G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 49.....	410
Nº Enmienda: 525. G.P. Republicano; G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 27.....	411
Nº Enmienda: 526. G.P. Popular en el Congreso. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	413
Nº Enmienda: 527. G.P. Popular en el Congreso. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	415
Nº Enmienda: 528. G.P. Popular en el Congreso. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	417
Nº Enmienda: 529. G.P. Popular en el Congreso. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	418
Nº Enmienda: 530. G.P. Popular en el Congreso. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	419
Nº Enmienda: 531. G.P. Popular en el Congreso. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	420
Nº Enmienda: 532. G.P. Popular en el Congreso. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	421
Nº Enmienda: 533. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 1.....	422
Nº Enmienda: 534. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 2.....	424
Nº Enmienda: 535. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 3.....	427
Nº Enmienda: 536. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 4.....	428
Nº Enmienda: 537. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 5.....	430
Nº Enmienda: 538. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 7.....	432
Nº Enmienda: 539. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 8.....	433
Nº Enmienda: 540. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 10.....	435
Nº Enmienda: 541. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 12.....	436
Nº Enmienda: 542. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 13.....	437
Nº Enmienda: 543. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 14.....	438
Nº Enmienda: 544. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 15.....	440
Nº Enmienda: 545. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 16.....	441
Nº Enmienda: 546. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 17.....	443

Nº Enmienda: 547. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 19.....	445
Nº Enmienda: 548. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 20.....	447
Nº Enmienda: 549. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 21.....	449
Nº Enmienda: 550. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 22.....	450
Nº Enmienda: 551. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 23.....	451
Nº Enmienda: 552. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 24.....	453
Nº Enmienda: 553. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 25.....	455
Nº Enmienda: 554. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 26.....	457
Nº Enmienda: 555. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 27.....	458
Nº Enmienda: 556. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 29.....	460
Nº Enmienda: 557. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 30.....	462
Nº Enmienda: 558. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 31.....	464
Nº Enmienda: 559. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 33.....	465
Nº Enmienda: 560. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 34.....	467
Nº Enmienda: 561. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 36.....	469
Nº Enmienda: 562. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 37.....	471
Nº Enmienda: 563. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 38.....	473
Nº Enmienda: 564. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 39.....	474
Nº Enmienda: 565. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 40.....	476
Nº Enmienda: 566. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 41.....	478
Nº Enmienda: 567. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 42.....	479
Nº Enmienda: 568. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 43.....	481
Nº Enmienda: 569. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 44.....	483
Nº Enmienda: 570. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 45.....	484
Nº Enmienda: 571. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 46.....	485

Nº Enmienda: 572. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 47.....	487
Nº Enmienda: 573. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 48.....	488
Nº Enmienda: 574. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 50.....	490
Nº Enmienda: 575. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 52.....	491
Nº Enmienda: 576. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 53.....	492
Nº Enmienda: 577. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 54.....	493
Nº Enmienda: 578. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 56.....	494
Nº Enmienda: 579. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 58.....	496
Nº Enmienda: 580. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 59.....	498
Nº Enmienda: 581. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 60.....	500
Nº Enmienda: 582. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 61.....	502
Nº Enmienda: 583. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 62.....	503
Nº Enmienda: 584. G.P. Popular en el Congreso. Artículos nuevos.....	504
Nº Enmienda: 585. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 63.....	505
Nº Enmienda: 586. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 66.....	506
Nº Enmienda: 587. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 69.....	507
Nº Enmienda: 588. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 73.....	508
Nº Enmienda: 589. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 77.....	509
Nº Enmienda: 590. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 87.....	510
Nº Enmienda: 591. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 88.....	511
Nº Enmienda: 592. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 93.....	512
Nº Enmienda: 593. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 94.....	514
Nº Enmienda: 594. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 95.....	515
Nº Enmienda: 595. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 96.....	516
Nº Enmienda: 596. G.P. Popular en el Congreso. ARTÍCULO 99.....	518

Nº Enmienda: 597. G.P. Popular en el Congreso. Artículos nuevos.....	519
Nº Enmienda: 598. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.....	520
Nº Enmienda: 599. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	521
Nº Enmienda: 600. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA.....	523
Nº Enmienda: 601. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA.....	524

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 302

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final XXXX. Destino de los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero y la creación del Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte.

Apartado 2. Disposición para la modificación de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible para la creación del Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte.

Se añade un nuevo artículo noventa y uno bis en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, con la siguiente redacción: «Artículo 91 bis. Constitución de un Fondo de carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte. 1. Se crea el fondo carente de personalidad jurídica denominado «Fondo de carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de las infraestructuras de transporte F.C.P.J.» (FCDTRI), adscrito a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que tiene por objetivo principal fomentar la descarbonización del transporte y la resiliencia de sus infraestructuras. 2. El Fondo se dedicará a: a) Fomentar el trasvase modal del vehículo privado hacia modos activos, sistemas de transporte público colectivo o servicio públicos de préstamo de bicicletas, dando cumplimiento a los

objetivos marcados por el PNIEC. b) Potenciar y materializar el necesario trasvase modal del transporte de mercancías por carretera al ferrocarril, en coherencia con lo dispuesto en la Disposición Adicional Sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, los objetivos establecidos en el PNIEC, con el objetivo de alcanzar en 2030 una cuota modal equivalente a la media europea.

a) Propiciar, creando los incentivos necesarios, y potenciar, la electromovilidad en el transporte de mercancías por carretera y el transporte colectivo de viajeros por carretera.

b) Acelerar el despliegue de la infraestructura necesaria para asegurar, e incluso superar, el cumplimiento eficaz de los objetivos establecidos normativamente por la UE para el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.

c) Crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala que permitan una penetración acelerada de los electro combustibles cero emisiones de origen renovable en el sector marítimo y la aviación.

d) Programas y proyectos de las Administraciones públicas para una transición más justa en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes.

e) El desarrollo de actuaciones de adaptación a los efectos del cambio climático en las infraestructuras de transporte

f) Completar la electrificación de las líneas de ferrocarril convencional todavía sin electrificar.

3. Reglamentariamente se establecerán los términos de acuerdo con los cuales se financiarán las actuaciones señaladas en el apartado 2, que incluirán subvenciones y otro tipo de ayudas.

4. La administración del Fondo se llevará a cabo por un órgano colegiado presidido por la Secretaria de Estado de Transporte y Movilidad Sostenible, cuya composición y funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

5. El Fondo estará dotado con las aportaciones que anualmente se consignen en los Presupuestos Generales del Estado para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible procedentes del origen recogido en el artículo 30.4 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Podrán atenderse con cargo a las dotaciones del Fondo los gastos que ocasione su gestión».

Apartado 3.

Disposición sobre los créditos asignados al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) y al Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte (FCDTRI).

Los créditos asignados al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en las leyes de



Presupuestos Generales del Estado, en base a lo recogido en el artículo 30.4 de la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, se destinarán al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMOFCPJ) y al Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte (FCDTRI).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 303

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e 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.

b) conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC. A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 32 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2023-2030 en vigor,

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 304

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

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

2. Las administraciones públicas deberán garantizar el derecho al transporte sostenible en los términos establecidos en la ley, mediante el sistema de multimodal de transporte referido, constituido por el conjunto de infraestructuras para el transporte y por los servicios prestados sobre ellas, que permitan los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

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

digitales para facilitar estos objetivos.

4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

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

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 305

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Subsecciones nuevas

Texto que se propone

Al artículo 23. Instrumento de planificación estratégica estatal en movilidad, en el apartado 1 se añade:

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados. Dicha planificación debe aspirar a dejar de invertir y favorecer las infraestructuras de carretera, portuarias y aéreas para conseguir el cese de la financiación de nuevos proyectos en vías de alta capacidad y aeropuertos en 2028. La planificación deberá favorecer aquellos medios de transporte con menor huella de carbono, y en especial, favorecer la planificación de infraestructuras para trayectos de pasajeros transfronterizos en tren. Debe incluir un monitoreo del impacto climático y ambiental de cada de sus acciones e inversiones

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 306

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 25

Texto que se propone

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 10.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes, así como las áreas formadas por municipios colindantes que cumplan la anterior condición de población, deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 307

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Al Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad se añade un apartado nuevo y quedaría redactado así:

7. Dentro de estos planes de movilidad sostenible se incluire un objetivo obligatorio de incorporación de vehículos cero emisiones a las flotas de empresa, con más de 50 vehículos, según este calendario:

2026: 30%

2028:60%

2030:100%

Este objetivo obligatorio solo se puede cumplir con vehículos de cero emisiones y su cumplimiento tendra que estar ligado a sanciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 308

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 40

Texto que se propone

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.
2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos.
3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad compartida.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD **SOSTENIBLE**

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 309

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Artículo 43 bis

1. En virtud del artículo 20 del Reglamento (CE) no 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, quedan prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en todas las rutas aéreas dentro del territorio español que cuenten con una alternativa ferroviaria existente, directa y con diferentes frecuencias diarias de menos de cuatro horas de duración.
2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana precisará las condiciones de aplicación del primer párrafo del presente artículo, en particular las características de los itinerarios ferroviarios que deben reunir las conexiones ferroviarias para asegurar un servicio adecuado, así como las eventuales excepciones a la eliminación de los vuelos concernidos y las obligaciones para los aeropuertos enfocadas a la no utilización de los espacios liberados para la operación de otros servicios aéreos.
3. En el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará al Parlamento un informe sobre la posibilidad de eliminar los vuelos nacionales e internacionales de carga con origen o destino en los aeropuertos con un



volumen de tráfico de mercancías superior a 100.000 toneladas/año cuando exista una alternativa de transporte ferroviaria de duración inferior a seis horas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 310

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

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

2.A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano y metropolitano siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 311

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Artículo 57 bis. Financiación del Fondo Estatal para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ)

1. Este Fondo estará financiado por la recaudación de impuestos de una nueva fiscalidad ecológica con impuestos como:

a) Impuesto sobre hidrocarburos, que se modificará con una subida impositiva al diésel para equiparlo al tipo aplicado a la gasolina.

b) impuesto sobre el queroseno y cualquier combustible fósil utilizado en aviación.

c) impuesto sobre cualquier combustible fósil utilizado en el transporte marítimo.

d) Impuesto de matriculación, que se modificará de tal modo que desincentive la compra de vehículos más contaminantes y en función de su volumen y peso.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 312

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA

Texto que se propone

Disposición adicional quinta. Sendas indicativas.

1. En desarrollo del artículo 16 en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones sobre los valores de emisiones por sustancias de la Organización Mundial de la Salud. En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en esta Ley.

2. Estas sendas e hitos orientarán la planificación sectorial y la definición de políticas por parte de las administraciones públicas, y serán la referencia para el establecimiento de indicadores bajo el artículo 18 y la evaluación del nivel de cumplimiento de los objetivos en materia de energía y clima.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 313

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional 17ª. Zonas de bajas emisiones

1. En un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley se modificará el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. de tal modo que establezca con carácter obligatorio los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las zonas de bajas emisiones a nivel estatal para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO2 del sector de la movilidad- transporte y su implantación con criterios homogéneos en las ciudades. En la modificación del Real Decreto se estableciera con claridad la obligación de determinar inicialmente en cada una de las respectivas zonas de bajas emisiones un nivel de ambición suficientemente alto respecto a la reducción de las emisiones de CO2 y de las demás formas de polución, que se pueda considerar como un punto de partida a partir del cual las ciudades puedan ir más rápido y más lejos. Además, el Real Decreto modificado incluíra un mecanismo de revisión al alza que permita reforzar cada cierto tiempo las restricciones de acceso de los vehículos más contaminantes hasta conseguir llegar al nivel de emisiones cero. Así mismo, se unificará en el Real Decreto los criterios de tipología de vehículos que pueden acceder a las zonas de bajas emisiones, para lo que utilizará la nueva clasificación ambiental de los vehículos en virtud de sus emisiones de CO2 y de contaminantes atmosféricos que se determina en la Disposición Adicional 18a.

2. El uso general de las zonas de bajas emisiones se realizará por los vehículos que determine cada municipio atendiendo a la clasificación ambiental vigente, pudiendo circular libremente por estas zonas. La circulación por las zonas de bajas emisiones, de vehículos que no se incluyan en la selección realizada por parte del municipio para el uso general de las zonas de bajas emisiones, será considerada un aprovechamiento especial del dominio público, al permitirse la circulación pese al nivel de contaminación que genere el vehículo. Este aprovechamiento especial podrá ser gravado por el municipio mediante la aplicación de la correspondiente tasa, sin perjuicio de las excepciones que puedan establecerse en función de la propiedad del vehículo o su vinculación a ciertos servicios públicos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 314

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final XXXX. Destino de los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero y la creación del Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte.

Apartado 1 Disposición para la modificación de la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética con el objetivo de acelerar la consecución de los objetivos.

Se modifica el apartado cuatro del artículo 30 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con la siguiente redacción:

4. Los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero serán empleados para el cumplimiento de los objetivos en materia de cambio climático y transición energética, a través de los fines establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo; así como para las medidas e inversiones del artículo 8 del Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060. En tanto no se consigan los objetivos, se destinará el 100% de los ingresos procedentes de las



subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a políticas, medidas y actividades en los sectores de la energía, la industria, el transporte y la edificación. El reparto de los ingresos será proporcional al esfuerzo necesario para la consecución de los objetivos y priorizando aquellos que se encuentre en peor situación de acuerdo con los indicadores del PNIEC.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 315

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 30

Texto que se propone

Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

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

a) La elaboración de normativa municipal donde se recoja el reparto mayoritario de calles (peatonales y estanciales, no aptas para el tráfico) y de vías (aptas para el tráfico a motor) y su diseño diferenciador y las condiciones en que se tolere la entrada de vehículos a motor. A tal efecto se aplicará de manera diferencial la ley de tráfico (RD_L 6/2015 y el art.1.2.c, del RGC) según su aptitud para el tráfico a motor.

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada. En particular, el desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas, que sera segregada en las vías compartidas con el tráfico a motor de más 30 km/h, que garantice su seguridad, comodidad y rapidez.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de

vehículos no motorizados para garantizar la intermodalidad, bici con transporte público se reconocerá la bici como equipaje de mano.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 316

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. 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, promoverán 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, 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. Además, todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán

la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para tomar las medidas necesarias para asegurar el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados de tal manera que en el 2025 este servicio esté asegurado en todas las terminales de pasajeros, en 2030 en las terminales de buques portacontenedores, cargueros y tanqueros y en 2035 en todas las terminales de todos los puertos antes mencionados.

3. A estos efectos, las fuentes de energía que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, y todas aquellas que, teniendo en cuenta una evaluación del ciclo de vida, sean cero emisiones de gases de efecto invernadero con especial énfasis en hidrógeno obtenido por electrólisis del agua mediante electricidad renovable (hidrógeno verde) o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en el ámbito portuario. Se establece una cuota mínima obligatoria para 2030 del 6% de uso de electro combustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos que entren en puertos españoles, con el fin de crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala.

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

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

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

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

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 317

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Artículo 36 bis. Límite de velocidad en aguas de zona II de puertos.

1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en el espacio que comprende la zona de aguas II (aguas exteriores) de los puertos deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos o a la mínima velocidad de gobierno para evitar la posibilidad de que, en las aguas de influencia portuaria, se produzcan colisiones de embarcaciones con cetáceos con efectos fatales para éstos, así como para ayudar en los esfuerzos encaminados a la reducción del ruido submarino, de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el sentido de la presente ley, se entenderá por zona de aguas II la definida por el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. A efectos del párrafo anterior las capitanías marítimas y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la navegación y seguridad marítima y las Ordenanzas portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 318

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Texto que se propone

Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

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

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Debera considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Debera tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial. Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación. f) Cooperación y corresponsabilidad entre

administraciones públicas.

g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.

h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

i) Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.

j) proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 319

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VIII. ARTÍCULO 106

Texto que se propone

Artículo 106. Cuantía de las sanciones.

1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de de 12.001 a 50.000 euros.
2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 12.000 euros.
3. La cuantía de las sanciones establecidas en los apartados anteriores se graduará atendiendo, en cada caso, a la propia gravedad de la infracción, a la naturaleza de los daños y perjuicios causados y a la conducta anterior de los infractores.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 320

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Al artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) se añade una sección y quedaría redactado de la siguiente manera:

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

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accedera mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten. Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podra destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire,

protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

d) Financiar proyectos:

- de diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos con accesibilidad universal y de calidad, diferenciando claramente calles de vías y éstas según sean de destino (barrio) o de paso.
- orientados a lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bicicleta pública) que dé respuesta a las necesidades de toda la población vinculada (residente y visitante).
- de apoyo a los planes de transporte de empresas (incluidos las propias administraciones y sus entes públicos) y planes de movilidad a centros escolares.
- orientados a la aplicación de las medidas de seguridad que erradiquen la siniestralidad grave. - para la creación de aparcamientos disuasorios y la dotación de aparcamientos de corta duración.
- de impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad y a los procesos participativos de calidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 321

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se añade una disposición final XXXX. Modificación de la disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Enmienda de Adición

Propuesta.

Se añade una disposición final XXXX de modificación de la disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico en los siguientes términos:

Disposición final XXX. Modificación de la disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica la Disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico con la siguiente redacción:

Sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, las Autoridades Portuarias y los gestores de aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente. Alternativamente, las Autoridades Portuarias, en su condición de consumidores, podrán ceder o transmitir, total o parcialmente, el derecho para la prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, y servicios inherentes a la

prestación del servicio, a terceros que hayan sido autorizados para la prestación de dichos servicios con arreglo a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Asimismo, las personas jurídicas que tengan la condición de consumidores, y que hayan sido autorizadas por una Autoridad Portuaria, con arreglo a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para prestar el servicio de suministro de energía eléctrica a buques, podrán hacer entrega de energía eléctrica a buques a título oneroso, así como prestar el conjunto de servicios que puedan ser inherentes a dicha entrega.

Justificación

Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, el artículo 36 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible establece que las autoridades portuarias promoverán medidas para el suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, siendo prioritarias, entre otras, la electricidad.

De acuerdo con la redacción actual de la Ley del Sector Eléctrico, únicamente aquellos consumidores que gestionen un puerto (Autoridad Portuaria) pueden prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones. No existiendo ningún mecanismo que habilite a operadores privados a prestar dicho servicio.

En pro de facilitar el acceso al suministro de electricidad a buques a otros agentes, fomentando la competencia, y de una mayor seguridad jurídica, la normativa debería recoger expresamente dicha cesión de explotación a un tercero.

La propuesta de enmienda permite que las Autoridades Portuarias puedan ceder o autorizar a terceros el derecho a prestar servicios de suministro eléctrico a buques. En el caso de la cesión, el suministro se efectúa desde un punto de suministro conectado a la red interior de la Autoridad Portuaria. Por otro lado, en el caso de la autorización, el suministro se realiza desde un punto de suministro propiedad del tercero, independiente de la red eléctrica que, en su caso, pueda gestionar la Autoridad Portuaria, para el cual el tercero deberá solicitar acceso y conexión a la red eléctrica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 322

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Al artículo 96

Enmienda de modificación

Propuesta.

Se modifica la redacción del apartado 4 de la siguiente forma:

Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica

4.- Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible, incluyendo las relativas a 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.

Justificación

La enmienda tiene como objetivo garantizar que las necesidades eléctricas de los nodos logísticos de importancia estratégica son tenidas en cuenta, y en su caso priorizados, en el proceso de planificación de las redes de transporte y distribución eléctrica. Todo ello con el fin de favorecer la progresiva electrificación del transporte, y con ello contribuir a la reducción de su huella de carbono.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 323

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

Al artículo 36

Enmienda de modificación

Propuesta.

Se modifica el artículo 36 en sus apartados 1,2 y 5

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 suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil.

(.....)

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.

Justificación

1. Se acota la intervención de la Autoridad Marítima (pues su intervención en algunos casos puede no ser preceptiva, ni necesaria), enfatiza el papel de las autoridades portuarias en el proceso y se amplía el ámbito aplicativo del precepto a otras actividades en la medida que también pueden contribuir a la mejora de la calidad del aire.
2. Hay más de 400 comercializadora, las cuales no intervienen en la planificación de la red, la CNMC sí interviene indirectamente en la planificación y en la regulación de condiciones de acceso. Adicionalmente, se amplía el ámbito aplicativo del precepto a otras actividades en la medida que también pueden contribuir a la mejora de la calidad del aire.
5. Se modifica el término “Plan de despliegue” por “marco de actuación” con la finalidad de alinear las terminologías utilizadas en el Proyecto de Ley con las previstas en el citado 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. En dicho Reglamento se hace referencia a la elaboración de un marco de acción nacional. También se propone suprimir la expresión portuario, ya que el concepto de servicio portuario remite en la legislación española de puertos a un determinado régimen jurídico, que debe ser ajeno al suministro de cualquier tipo de suministro a buque, que ha de ser caracterizado a efectos de esa legislación como un servicio comercial. En cualquier caso, en evitación de eventuales polémicas parece lo más razonable eliminar el calificativo de portuario.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 324

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Propuesta.

Se añade al artículo 2 la siguiente definición:

Artículo 2. Definiciones:

Letra XXXX. Servicio de suministro eléctrico a buques: el que tiene como finalidad la entrega, a título oneroso, de energía eléctrica a buques atracados en puerto y que se presta desde instalaciones fijas o móviles, de transformación, adaptación y control, conectadas a la red eléctrica, a fin de que los buques puedan apagar sus motores auxiliares en su estancia en puerto. Dicho servicio incluye la manipulación inherente de equipos de transformación, control y conexión necesarios para suministrar energía desde la red eléctrica a las embarcaciones, y será prestado, con carácter general, por una persona jurídica, que podrá tener la condición de consumidor, y que estará autorizada a tal fin por la Autoridad Portuaria conforme a los procedimientos de regulación de servicios establecidos en el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

Justificación

En varias partes del articulado se hace referencia al suministro eléctrico a buques sin dar una definición, por ello se propone su inclusión en el artículo 2 de definiciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 325

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Se añaden un nuevo apartado 6

Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.

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, o instrumento equivalente, 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.

Justificación

El objetivo es la ampliación del concepto de autoconsumo en un puerto facilitando una redacción coherente con la del sector eléctrico.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 326

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

Texto que se propone

Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible

Justificación

No existe un sistema nacional de movilidad, en todo caso existe un sistema general de movilidad compuesto por distintos sistemas y subsistemas de movilidad de acuerdo con el modo de transporte, el ámbito territorial, la administración competente o el tipo de operador, entre otros, que en general terminan total o parcialmente conectados o compartiendo infraestructuras.

Por tanto, es coherente utilizar la terminología del artículo 4.2 y hablar de un sistema de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 327

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

Texto que se propone

Sistema ~~Nacional~~-General de Trasnportes

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 328

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

I

(...)

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

(...)

Justificación

En lo que se refiere al título competencial, el Proyecto de Ley establece que esta ley se dicta juntamente con otras, al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1. 1ª de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales.

El Proyecto afirma que la creación del "Sistema Nacional de Movilidad Sostenible" "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."

Este párrafo es ilustrativo del alcance de la vulneración del marco constitucional que propicia el Proyecto de Ley.

En primer lugar, porque la "doctrina constitucional" no es quien distribuye las competencias en España, sino que lo hace el denominado bloque de constitucionalidad, integrado principalmente por la Constitución y los Estatutos de Autonomía.

En segundo lugar, porque determinar el grado de "ejercicio cooperativo, coordinado y eficiente de las competencias" por parte del legislador estatal no tiene cabida constitucional, a no ser que exista habilitación expresa para ello con relación a un ámbito competencial concreto. Y no es el caso. Huelga decir, además, que esta idea es la propia de un modelo de estado centralizado y centralizador, con un afán irreductible de "coordinar" a todos los demás, que, por cierto, siempre se presumen "subordinados".

Existe sobrada jurisprudencia constitucional que apoyan esta tesis, especialmente si en este ámbito, el transporte y la movilidad, donde hay transferencias traspasadas a las Comunidades Autónomas, incluso, competencias exclusivas, como es el caso de la Generalitat de Catalunya y competencias municipales.

Aceptar este principio, sería aceptar que las competencias exclusivas traspasadas a las comunidades autónomas no lo son, o que pueden desaparecer en cualquier momento a través de una ley si el estado regula bajo títulos genéricos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 329

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

III

(...)

~~El sistema de transportes español se encuentra entre los mejores del mundo, tanto en parámetros cuantitativos como cualitativos, con una red de infraestructuras de primer nivel, reconocida internacionalmente, pero precisado de adaptación 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.~~

(...)

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 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.~~

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 330

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

(...)

V

(...)

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 un 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.

(...)

Justificación

En esta caso, la Generalitat de Catalunya, entre otros, tiene competencias exclusivas en transportes y movilidad, que además, también tiene una estrategia de la bicicleta, así como una mesa de la

bicicleta con el sector.

Se propone eliminar el concepto coordine ya que es una pretensión centralista e intervencionista que el gobierno español quiera "coordinar" a las administraciones más cercanas a la ciudadanía, como ayuntamientos y comunidades autónomas, en un medio de transporte de proximidad y corta distancia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 331

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e 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 integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.
- 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 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 igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

3. Esta ley se desarrollará respetando las competencias exclusivas y compartidas de las Comunidades Autónomas en materia de movilidad, transportes y sostenibilidad, tal y como establecen los Estatutos de Autonomía y la Constitución Española.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 332

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

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

(...)

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

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

nueva) Hub de servicios de movilidad: plataformas u espacios como aparcamientos, estaciones de servicio, u otras instalaciones nuevas o existentes que integren un conjunto de tecnologías y servicios que favorezcan la intermodalidad y que funcionen como espacios estratégicos de movilidad sostenible, facilitando el acceso a las distintas opciones de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa o "carpooling"; con dotación de infraestructura de recarga y/o repostaje; y con espacio para actuar como plataforma de última milla.

(...)>>

Justificación

Se introducen algunos terminos para la clarificación del texto en aras a una movilidad sostenible que contemple los diversos medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.

Asimismo, se propone incorporar una letra nueva con la definición del concepto "hub de servicios de movilidad" es necesario si se quieren definir aquellas plataformas o espacios destinados a la integración de los diferentes servicios de movilidad más sostenibles, y que proporcionen un mix de servicios y una alternativa para facilitar la distribución de mercancías (plataforma de última milla).

Estas plataformas u espacios pueden localizarse en los actuales aparcamientos, las estaciones de servicio u otras instalaciones nuevas o existentes, facilitando así la transformación y adaptación de estos espacios a los nuevos modelos de movilidad, y partiendo de la premisa de que estos espacios ya disponen de la infraestructura y servicios para favorecer la intermodalidad, la sostenibilidad y que además cubren las demandas de la sociedad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 333

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

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

(...)

nueva) Energías alternativas en movilidad: Son todas aquellas fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles clásicos como fuente de energía en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Incluyen, entre otros: electricidad, hidrógeno, biocarburantes (según art.2 g de la Directiva 2009/28/CE), combustibles sintéticos y parafínicos, gas natural (GNC y GNL), biogas y GLP.

(...)

Justificación

Se propone añadir la definición de energías alternativas en movilidad ya que contribuyen a mitigar el cambio climático, permitir el desarrollo sostenible, protegen el medio ambiente y mejoran la salud de los ciudadanos. Además, son impulsoras del crecimiento económico inclusivo, con su contribución a la creación de empleo y el refuerzo de la seguridad energética.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 334

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

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

Este sistema de movilidad sostenible ofrecerá a los ciudadanos y las ciudadanas un amplio abanico de medios y modos de transporte sostenibles entre los que, podrán elegir libremente cómo desean ejercer su derecho a la movilidad.

(...)

4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida, **servicios particulares**, y servicios de movilidad colaborativa y **hub de servicios de movilidad**.

(...)

Justificación

El derecho de las personas a la movilidad sostenible debe ser asimismo un derecho a elegir libremente el medio y modo de transporte que desean utilizar para satisfacer las necesidades de transporte. Por ello es necesario incluir los servicios particulares dentro del sistema de movilidad ya que es un eslabón más dentro de las posibilidades de una movilidad sostenible.

Por otro lado, solicitamos incluir el concepto hub de servicios de movilidad dentro de lo detallado como sistema de movilidad en este punto, como plataforma o espacio que impulse los diferentes modelos de movilidad, favoreciendo la intermodalidad, proporcionando diferentes servicios y una alternativa para facilitar la distribución de mercancías (plataforma de última milla).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 335

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

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

(...)

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

(...)

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, **tomando como base la neutralidad tecnológica para alcanzar los objetivos climáticos.**

(...)

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo

económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva **y el de coste-eficiencia.**

(...)

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos **contaminantes que no sean necesarios** ~~habituales necesarios y se acorte su longitud~~, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

12. Potenciar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad.

Justificación

En primer lugar, se propone la modificación del redactado referente al "fomeno de la ciudad de proximidad" sustituyendo la mención a la minimización de los desplazamientos habituales necesarios, que parece muy invasiva y contraria a los derechos de los ciudadanos mencionados por la mención a "desplazamientos contaminantes que no sean necesarios",

Por otro lado, se propone incluir el concepto de neutralidad tecnológica. Este principio regulatorio de la Unión Europea, incluido en el Pacto Verde Europeo por el cual se evita fomentar artificialmente determinadas opciones tecnológicas en detrimento de otras, permitiendo que dentro de un marco regulatorio que contemple adecuadamente las externalidades ambientales y climáticas las tecnologías más eficientes sean las que contribuyan de manera más decisiva a la consecución de los objetivos buscados.

Este principio tiene su origen en la regulación comunitaria de las comunicaciones electrónicas, de dónde se ha extendido a otros sectores económicos, especialmente al energético y al transporte por su potencialidad para facilitar la innovación y la defensa de la libre competencia. En materia climática, está reconocido expresamente en el Pacto Verde Europeo al establecer que para el cumplimiento de los objetivos "es fundamental que el mercado energético europeo esté plenamente integrado, interconectado, digitalizado y que, al mismo tiempo, se respeta plenamente la neutralidad tecnológica" (2.1.2)

Básicamente, la regulación debe definir y focalizarse en los objetivos en lugar de predeterminedar los medios tecnológicos para conseguir aquellos. Con ello se estimula la innovación y competitividad y se evitan distorsiones en el mercado.

En la base de este principio está la constatación empírica de que la tecnología evoluciona más rápidamente que la regulación, y, por tanto, en términos de sostenibilidad lo ideal es que la

regulación sea abierta, flexible y adaptable a los constantes desarrollos y avances tecnológicos, facilitando la previsibilidad de escenarios diversos. No tienen las mismas limitaciones los distintos modos de transporte (terrestre, naval o aéreo) ni los distintos servicios (viajeros, mercancías pesadas, última milla); como tampoco tienen el mismo grado de madurez las distintas tecnologías. Es por ello por lo que se debiera recoger este principio que encaja plenamente con los ambiciosos objetivos de la futura norma y con su carácter programático.

Además, hay que mencionar que, en el dictamen 12/2022 sobre el Anterproyecto de Ley de movilidad sostenible publicado por el Consejo Económico y Social (CES) se recomienda que entre los principios rectores de la Ley debería recogerse, como hace la Ley de Cambio climático y transición energética, el de coste-eficiencia y el de neutralidad tecnológica, permitiendo el uso de todas las tecnologías limpias y eficientes que ayuden a alcanzar los objetivos. Es por esto último que también hay que incluir el concepto coste-eficiencia al hablar de desarrollo económico.

Por otra parte, las administraciones deben potenciar y posibilitar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad en plataformas o espacios como los hub de servicios de movilidad en los centros de las ciudades donde se concentren los diferentes servicios de movilidad (movilidad compartida, MVP, servicios de recarga y repostaje, recogida de comercio electrónico, plataformas de última milla).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 336

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

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

(...)

nuevo.- Reconocimiento y respeto a la autonomía local, la competencias de los entes locales y el estricto cumplimiento de los principios de subsidiariedad y de proximidad en la atribución de competencias.

(...)

Justificación

Protección de las competencias de los entes locales.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 337

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

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

1. Se crea el Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.
2. El Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible responde a una acción coordinada y cooperativa de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades locales y podrá contemplar medidas en todas las áreas que afectan a la movilidad y los transportes, tanto de personas como de mercancías, respetando el reparto competencial vigente.
3. El Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible facilita la participación de los sectores productivos, el ámbito académico y la sociedad civil en la definición de las políticas de transporte y movilidad.
4. **El Sistema de Movilidad Sostenible deberá diseñarse de forma que garantice la participación igualitaria y la cogobernanza entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas. En ningún caso, este sistema podrá interferir en las competencias**

exclusivas o compartidas de las comunidades autónomas.

45. El Sistema Nacional General de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:

- a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
- b) ~~El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~
- c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- d) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
- e) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.

Estos instrumentos corresponderán exclusivamente a los servicios de transporte y a las competencias de ordenación concurrentes del Estado, y respetando las competencias exclusivas de las Comunidades Autónomas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas, infraestructuras y servicios de transporte.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas. Este artículo establece una estructura de gobernanza centralizada que otorga un papel secundario a las comunidades autónomas, a pesar de que muchas de estas tienen competencias exclusivas en esta materia. Catalunya, en particular, ha desarrollado un sistema propio de planificación y gestión de la movilidad, y la participación de las comunidades en este sistema debe de ser equitativo. También se propone sustituir nacional por general.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 338

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 7

Texto que se propone

Artículo 7. Objetivos del Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible **sin perjuicio de las competencias exclusivas de las Comunidades Autónomas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas, infraestructuras y servicios de transporte**, serán los siguientes:

(...)

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 339

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 8

Texto que se propone

Artículo 8. La Conferencia Sectorial de Transportes.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes es un órgano de cooperación de los previstos en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, ~~y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación~~ **La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transporte y movilidad, respetando las singularidades y especificidades de los territorios así como la regulación preexistente.**

3. La Conferencia Sectorial de Transportes podrá ejercer funciones consultivas, decisorias o de

coordinación.

4. Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes aprobar la estructura y funcionamiento del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), así como acordar los objetivos y contenidos de la información.

5. El régimen de adopción de acuerdos de la Conferencia Sectorial de Transportes será el establecido en el título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

6. En ningún caso las actuaciones del Foro de Movilidad Sostenible podrán considerarse sustitutivas de las que correspondan a la Conferencia Sectorial de Transportes de acuerdo con la normativa de aplicación.

7. En ningún caso las actuaciones de la Conferencia Sectorial de Transportes irán en detrimento de las competencias exclusivas de las Comunidades Autónomas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas, infraestructuras y servicios de transporte.

8. La Conferencia Sectorial de Transportes 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.

9. La Conferencia Sectorial de Transportes estará compuesta por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente y el número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La Conferencia Sectorial de Transportes aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 340

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Justificación

En concordancia con la propuesta de fusionar las competencias del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y la Conferencia Sectorial de Transportes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 341

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

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

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.
2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.
4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal **y las entidades más 2 vocalías de la entidad más representativa del País Vasco y 2 vocalías para la ACM (Associació Catalana de Municipis i Comarques de Catlunya).**~~con mayor implantación.~~

5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 342

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 11

Texto que se propone

Artículo 11. Funciones ~~del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ **de la Conferencia Sectorial de Transportes.**

1. ~~El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ **La Conferecia Sectorial de Transportes** tendrá, las siguientes funciones:

- a) Informar el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones.
- b) Informar el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) antes de su aprobación.
- c) Informar sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.
- d) Contribuir a la elaboración de la memoria bienal sobre el funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

- e) Solicitar los informes que se acuerden al Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
 - f) Tomar en consideración los informes que emanen del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
 - g) Todas aquellas que contribuyan a mejorar la cooperación de las administraciones públicas en materia de movilidad y transportes, sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.
2. A tales efectos, se elaborará un Plan de Trabajo Bienal.

Justificación

En concordancia con la propuesta de fusionar las competencias del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y la Conferencia Sectorial de Transportes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 343

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 12

Texto que se propone

Artículo 12. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, las personas usuarias y las administraciones públicas.
3. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible se organizará por secciones correspondientes a los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.
4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

5. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible estará compuesto de forma que las comunidades autónomas, incluyendo Catalunya, tengan una representación paritaria con el Estado. Las decisiones del Consejo sólo serán vinculantes cuando cuenten con la aprobación mayoritaria de las comunidades autónomas.

Justificación

Actualmente, la propuesta del Consejo Superior de Movilidad Sostenible establece una estructura dónde el gobierno español tiene un papel dominante. Esta enmienda garantiza que Catalunya y el resto de las comunidades tengan una voz decisiva, evitando una gestión centralizada de la movilidad que pueda interferir en sus competencias exclusivas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 344

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

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

(...)

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16. **Los datos recogidos por el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) referentes a la movilidad en territorios autonómicos serán gestionados de forma compartida con las comunidades autónomas, que podrán hacer uso de estos datos para desarrollar políticas adaptadas a sus necesidades.**

(...)

Justificación

El presente artículo plantea la centralización de los datos de movilidad a través del Estado. Para respetar las competencias de Catalunya, es esencial que los datos que afecten a su territorio sean gestionadas de forma compartida o independiente por la Generalitat de Catalunya, para facilitar una planificación efectiva de la movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 345

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

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

(...)

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

(...)

8. En ningún caso la información contenida en el EDIM podrá ser del ámbito de los usuarios.

Justificación

Con el fin de integrar los diferentes modos y servicios para la movilidad se debe ofrecer información integrada sobre la ubicación de los hub de servicios de movilidad y los servicios que ofrecen al ciudadano.

Aparte, el EDIM garantiza la disponibilidad para todas las administraciones de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte, los gestores de infraestructura, entre otros.

Debe quedar claro que esta información en ningún caso contendrá exigencias sobre datos de vehículos o clientes. La referencia a "entre otros" nos hace pensar que su desarrollo podría ir en esta línea.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 346

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

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

(...)

8. Los datos recogidos por el EDIM referentes a la movilidad en territorios autonómicos serán gestionados de forma compartida con las Comunidades Autónomas, que podrán hacer uso de estos datos para desarrollar políticas adaptadas a sus necesidades.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 347

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 15

Texto que se propone

Artículo 15. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

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

a) Costes de funcionamiento y secretaría del propio Sistema Nacional de Movilidad Sostenible y de sus instrumentos de gestión y participación.

b) El adecuado desarrollo del EDIM.

c) Programas de sensibilización e información a la ciudadanía, **excepto en las Comunidades Autónomas que dispongan de las competencias en materia de movilidad.**

d) Otras actividades de análogo carácter que se determinen en el Plan de Trabajo bienal al que se refiere el artículo 11.

(...)

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 348

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

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

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

2. El DOMOS y los documentos complementarios forman parte del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

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

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha

comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

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

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

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

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

(...)

Justificación

Protección de las competències de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 349

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

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

(...)

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

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

Contemplando, en todo caso, un sistema de movilidad multimodal plenamente integrado y fluido, que satisfaga las necesidades de transporte para las personas y mercancías de modo sostenible y garantice que la legislación en materia de calidad del aire sea cumplida.

(...)

Justificación

El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte de mercancías y viajeros y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

El DOMOS debería ser objeto de revisión como mínimo cada 5 años en línea con la revisión de documentos de menor importancia que prevé el propio Anteproyecto y, dada la velocidad a la que se producen transformaciones en el ámbito de la movilidad sostenible.

Las directrices generales para una movilidad sostenible deben contemplar un sistema multimodal, que se configure de manera que el ciudadano se sitúe en el centro del sistema y pueda elegir entre una gran variedad de modos de transporte sostenible.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 350

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

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

(...)

nuevo. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento: El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible creará una comisión técnica participada por las Comunidades Autónomas que lo deseen y el resto de administraciones, cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

El presente artículo excluye la participación de las Comunidades Autónomas en la elaboración del DOMOS, documento importante en la elaboración de contenidos que presentará el Ministerio, además de ser vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condiciona la política de ayudas del Estado en materia de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 351

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

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

(...)

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

- a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.
- b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.
- c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura, **incluyendo la infraestructura de recarga para vehículos eléctricos**, como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

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

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

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 352

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

(...)

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

(...)

f) Distribución ~~urbana~~ de mercancías **y plataformas de última milla.**

g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios, **y hub de servicios de movilidad en las ciudades, con descripción de los servicios de movilidad que ofrecen y señalización en las entradas de las ciudades y en su interior sobre su ubicación y servicios de movilidad que ofrecen.**

(...)

Justificación

En primer lugar, suprimiendo el término urbana del punto f) se consigue englobar la distribución de mercancías en las zonas rurales o con menos densidad de población. De igual forma hay que incluir las plataformas de última milla ya que son espacios públicos ubicados en el centro de la ciudad

idóneos para facilitar la distribución y recogida eficiente de mercancías.

Por otro lado, es importante incluir la red hub de servicios de movilidad en las ciudades ya que constituirán una herramienta fundamental en la gestión de la política de movilidad. También se propone incluir la descripción de los servicios de movilidad que ofrecen (movilidad compartida, bicicletas, patinetes, VMP, dotación de infraestructura de recarga eléctrica y repostaje, recogida e-commerce). De esa forma, la información sobre los hub de movilidad sostenible puede ayudar en la gestión de la política de movilidad y de aparcamiento.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 353

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

(...)

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

a) El fomento de la movilidad **sostenible** activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

(...)

g) Señalización adecuada de los Hub de servicios de movilidad que incluya información sobre los servicios de movilidad que ofrezcan.

Justificación

La movilidad sostenible ha de entenderse como un conjunto amplio de modos de transporte respetuoso con el medio ambiente.

Por otro lado, las plataformas o espacios destinados a ser un punto de acceso y de unión de diferentes tipos de movilidad y de servicios, como los hub de servicios de movilidad, deben de disponer de una adecuada señalización de las infraestructuras públicas con la finalidad de evitar

tráfico de agitación.

Una señalización adecuada podría contribuir a que, en caso de restricciones a la entrada de vehículos a la ciudad por cualquier motivo, los vehículos que se dirijan a un hub de servicios de movilidad puedan acceder, mediante las acreditaciones previas que pudieran ser necesarias. Entre otras, estas acreditaciones podrían consistir en una reserva previa en el hub de servicios de movilidad para estacionar un período concreto, o que el estacionamiento esté ligado a un trayecto intermodal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 354

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 21

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 355

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 22

Texto que se propone

Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

(...)

nuevo. El sistema educativo y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello, atendiendo a lo estipulado en cada Comunidad Autónoma que tenga las competencias en educación transferidas.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 356

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 24

Texto que se propone

Artículo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

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

2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas que lo hubieran informado positivamente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16.

nuevo. Las Comunidades Autónomas, en ejercicio de sus competencias exclusivas en materia de transporte, podrán desarrollar e implementar sus propios instrumentos de planificación de la movilidad, adaptados a las necesidades territoriales y económicas de su ámbito de actuación.

Justificación

Este artículo incluye referencias a la subordinación de las políticas de movilidad autonómicas al sistema de movilidad desde el punto de vista único estatal. L'Estatut d'Autonomia de Catalunya atorga a la Generalitat de Catalunya competencias exclusivas en movilidad y transporte, y esta enmienda defensa el derecho de la Generalitat a gestionar de forma independiente la planificación de la movilidad en su territorio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 357

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 26

Texto que se propone

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

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

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

Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.

Corresponderá a las Comunidades Autónomas competentes el establecimiento de sus criterios y la identificación de sus grandes centros de actividad, así como la aprobación de sus planes de movilidad.

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

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

(...)

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 358

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

(...)

Nuevo. 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.

Justificación

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, futuro marco normativo encargado de vincular la movilidad a un derecho del ciudadano y establecer las condiciones para el disfrute de un sistema de movilidad sostenible, recoge la obligación de realizar planes de movilidad sostenible para entidades

locales y grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno, que necesariamente incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, promoviendo el uso de medios de transporte de bajas emisiones.

En este contexto, las tarjetas de transporte reguladas en el artículo 42.3.e) de la Ley del IRPF suponen un medio idóneo para ayudar a las empresas a la consecución de dichos objetivos a la vez que se cumplen las exigencias, contribuyendo a la consecución de objetivos del Proyecto de Ley, al facilitar el cumplimiento de los objetivos de descarbonización de la economía, mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones, así como evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Esta medida contempla soluciones que promueven alternativas que permiten satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos, como impulso del transporte colectivo y la utilización de alternativas al transporte público tradicional en los desplazamientos entre el lugar de residencia y el trabajo como la movilidad de cero emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida.

Además, la utilización de tarjetas de transporte, de uso exclusivamente digital, permite, tanto a las empresas como a la Administración Pública, la digitalización de la gestión, con un mayor control e información de la trazabilidad en las transacciones realizadas y una mejor evaluación de las políticas y cuantificación de los objetivos (por ejemplo, con la información sobre la fecha de los desplazamientos, el medio de transporte utilizado, etc.)

Sin duda, el poder ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte, supone una flexibilidad enorme para las empresas a la hora de implantar estas políticas públicas, entre otras, por su bajo coste de implantación y por la contrastada experiencia de los sectores, empresas y trabajadores que las promueven y utilizan.

Esta posibilidad permitirá a los trabajadores ampliar sus opciones de movilidad al trabajo con un tratamiento fiscal favorable, favoreciendo la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos y servicios de movilidad más eficientes, accesibles, equitativos y sostenibles.

Por último, también hay que tener en cuenta que medidas similares (con incentivos y bonificaciones fiscales a la movilidad eléctrica) ya se aplican exitosamente en Europa, como en el caso de Países Bajos, Austria, Francia, y sobre todo Bélgica, donde más de 400.000 personas (9% de los trabajadores) han elegido desplazarse al trabajo en medios sostenibles y beneficiarse de la bonificación, recorriendo más de 420 millones de km desde 2015, con la consiguiente reducción de CO2 y tráfico que eso significa.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 359

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público **estatal** de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 360

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

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

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

b) El transporte público colectivo.

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

d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que

supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

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

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

nuevo. Los supuestos contenidos en este artículo no serán de aplicación en aquellas Comunidades Autónomas y Administraciones Locales competentes en materia de planificación urbana, en aras del respeto competencial establecido por los Estatutos de Autonomía.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 361

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

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

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

b) El transporte público colectivo.

c) ~~Los esquemas de movilidad~~ **Vehículos** de alta ocupación **(+3)** que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros **y motocicletas**.

d) **Vehículos eléctricos o híbridos (etiquetas CERO o ECO).**

ð) e) En relación con el **resto de vehículos privados**, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

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

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclologística y las soluciones de optimización de los repartos.

Justificación

Definir vehículos de alta ocupación para evitar ambigüedades y promover nuevos modelos de movilidad como la movilidad compartida y los vehículos eléctricos, híbridos, taxis y VTC.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 362

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 30

Texto que se propone

Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

(...)

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

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

(...)

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad, **la multimodalidad, la movilidad sostenible y la movilidad activa** mediante actuaciones como:

(...)

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos

como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público **y vehículos de bajas emisiones**, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

(...)

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

nueva) Los supuestos contenidos en este artículo no serán de aplicación en aquellas Comunidades Autónomas y Administraciones Locales competentes en materia de planificación urbana, en aras del respeto competencial establecido por los Estatutos de Autonomía.

Justificación

El desarrollo de las ciudades sostenibles del futuro pasa por integrar y coordinar las políticas urbanísticas con las de movilidad. Así, la movilidad del futuro requiere de desarrollos urbanísticos basados en criterios de sostenibilidad y autonomía del ciudadano, optimizando y equilibrando, asimismo, el uso del espacio público.

Así, tiene todo el sentido que la futura ley incluya un artículo de planificación urbana para el fomento de la movilidad sostenible. Si bien, no deben enfrentarse ni priorizarse unos modos de transporte frente a otros, sino trabajar en la integración de estos de una manera sostenible y eficiente para atender a las necesidades de movilidad de la ciudadanía y mercancías.

Asimismo, se propone una letra nueva para proteger las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 363

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 31

Texto que se propone

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

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

Justificación

En línea con lo establecido en la exposición de motivos del Proyecto de Ley de movilidad es un derecho de la ciudadanía, citando el Informe del Parlamento Europeo sobre movilidad sostenible del año 2014 (2014/2242) que indica que la misión de la movilidad es facilitar a todos, incluidas las personas de movilidad reducida, el acceso a los centros de enseñanza, al trabajo, a la cultura, a las actividades de ocio y a los servicios de salud (...).

De acuerdo con lo anterior, un principio rector de las acciones de las administraciones públicas debe ser garantizar que las personas puedan desplazarse libremente de manera fácil y sin obstáculos, y en especial esa movilidad debe estar garantizada para personas que tengan una movilidad reducida, incluyendo su acceso garantizado al centro de la ciudad, incluso en transporte particular si de otra manera les es muy dificultoso.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 364

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 31

Texto que se propone

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

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

- a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas.
- b) Priorizarán sus inversiones en movilidad inclusiva teniendo en cuenta la situación de los distintos modos y medios de transporte en cuanto a accesibilidad y su nivel de utilización.
- c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, tales como garantizar la información que deberá ser accesible y en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, facilitar el acceso a las zonas de bajas emisiones o extender la figura de los asistentes de movilidad a aquellos modos de transporte donde sea posible.
- d) Fomentarán las campañas de información y acciones formativas para promover la accesibilidad y la no discriminación de las personas con discapacidad o movilidad reducida en la utilización de los bienes y servicios a disposición del público.
- e) Podrán considerar a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las

tarifas de los servicios de transporte.

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

nuevo. Los supuestos contenidos en este artículo no serán de aplicación en aquellas Comunidades Autónomas y Administraciones Locales competentes en materia de planificación urbana, en aras del respeto competencial establecido por los Estatutos de Autonomía.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 365

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 32

Texto que se propone

Artículo 32. Perspectivas de género e igualdad de trato y no discriminación en la movilidad.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán sus políticas de transportes y movilidad para detectar dificultades en el acceso a los diversos modos de transportes en función del sexo, la edad o el poder adquisitivo, u otras circunstancias sociales relevantes.
2. Asimismo, las administraciones adoptarán las medidas que resulten oportunas, incluyendo el establecimiento de indicadores de seguimiento, para erradicar dichas disfunciones y evitar así cualquier tipo de discriminación, directa o indirecta, por cualquier circunstancia o condición social y, en particular, en función de su sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.
3. El análisis, medidas e indicadores de seguimiento habrán de incluirse en los planes de movilidad sostenible contemplados en la presente ley.

nuevo. Los supuestos contenidos en este artículo no serán de aplicación en aquellas Comunidades Autónomas y Administraciones Locales competentes en materia de planificación urbana, en aras del respeto competencial establecido por los Estatutos de Autonomía.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 366

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 33

Texto que se propone

Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.

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

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

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

nuevo. Los supuestos contenidos en este artículo no serán de aplicación en aquellas Comunidades Autónomas y Administraciones Locales competentes en materia de planificación urbana, en aras del respeto competencial establecido por los Estatutos de Autonomía.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 367

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 33

Texto que se propone

Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.

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

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

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

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

Justificación

El desarrollo de la movilidad eléctrica necesita de un impulso por parte de la Administración. Se considera necesario distinguir entre los puntos de recarga situados en estaciones de dispensación de combustibles fósiles para vehículos (gasolineras) y las infraestructuras diseñadas únicamente para la recarga rápida y ultrarápida de vehículos eléctricos (electrolineras).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 368

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

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

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

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

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1,

centrado en la posibilidad y conveniencia de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.

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

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

nuevo. Los supuestos contenidos en este artículo no serán de aplicación en aquellas Comunidades Autónomas y Administraciones Locales competentes en materia de planificación urbana, en aras del respeto competencia establecido por los Estatutos de Autonomía.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 369

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 35

Texto que se propone

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos **de titularidad estatal**.

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

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

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

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en el sector aéreo, junto con los gestores de infraestructuras aeroportuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica,

analizarán la situación individual de los aeropuertos de interés general para evaluar las necesidades de fomento de la eficiencia energética y electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a las aeronaves estacionadas.

3. Reglamentariamente se podrá ampliar la relación de aeropuertos de interés general que deban disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad y aire acondicionado a las aeronaves estacionadas en las posiciones dotadas de pasarelas.

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

Justificación

Los supuestos establecidos en este artículo serán de aplicación exclusiva a los aeropuertos de titularidad estatal, sin afectar a los aeropuertos de titularidad d'una Comunidad Autónoma.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 370

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

(...)

nuevo. Las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus competencias, podrán ampliar el alcance de las obligaciones recogidas en dicho artículo siendo la regulación supletoria de la Administración General del Estado aplicable a aquellas Comunidades Autónomas que no tienen regulada esta materia.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 371

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

(...)

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto. **Para establecer esta propuesta de reglamentación, se realizará una consulta previa a las organizaciones empresariales más representativas potencialmente afectadas por la futura normativa, con el fin de que puedan tener voz sobre los mecanismos más adecuados para el cálculo e información de la huella de carbono.**

Justificación

Medir la huella de carbono es una herramienta importante para lograr una economía más sostenible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. La medición de la huella de carbono puede ayudar a las empresas a tomar decisiones más sostenibles, mejorar su imagen y reputación y contribuir a la educación ambiental. En este sentido, la medición de la huella de carbono puede ser particularmente importante en sectores y actividades que son grandes fuentes de emisiones, como el transporte. En algunas industrias ya existen metodologías acordadas para estos cálculos por lo que es importante que el gobierno tenga en cuenta a las organizaciones empresariales que les afecte la futura normativa regulada por reglamento con el fin de especificar cuáles son los mecanismos más adecuados para ese cálculo y evitar inconsistencias con metodologías existentes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 372

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO III. CAPÍTULO I

Texto que se propone

CAPÍTULO I

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 373

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 43

Texto que se propone

Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

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

2. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas 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 líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

~~2.~~ **3.** Asimismo, los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte ferroviario y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un

servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

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

3. 5. En cualquiera de los supuestos citados, En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas y los operadores de líneas de transporte regular, podrán promover estos servicios siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales. , aplicándose para ello el régimen previsto en el artículo 75.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para la modificación de contratos en vigor. Desarrollando el régimen previsto en este artículo, la Administración titular del contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, una vez conocida la solicitud de establecimiento del nuevo servicio por parte de las entidades solicitantes, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a la nueva necesidad de demanda potencial que se pretende satisfacer estableciendo nuevos servicios o modificando los ya existentes. El acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista. Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público.

Justificación

Se propone esta nueva redacción para el artículo 43, de tal forma que el mismo derecho que se pretende reconocer para promover la intermodalidad del ferrocarril, en cuanto a establecimiento de tráficos adyacentes o complementarios por carretera para atender nuevas localidades que se comercialicen con un billete único, se reconozca también en promoción de la comodidad con líneas regulares de transporte de viajeros preexistentes, que puedan combinarse de la misma forma con tráficos adyacentes o complementarios para atender nuevas localidades. Respetando siempre, en ambos supuestos, que no existan servicios regulares preexistentes.

En el caso de que exista un contrato de concesión de transporte regular por carretera en vigor, se solicita suprimir el procedimiento propuesto para establecer los servicios, al ser contrario al régimen de exclusividad de tráficos que contempla la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

(LOTT), más si cabe cuando la propia LOTT en su artículo 75.3 define ya un procedimiento para modificar los contratos preexistentes a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación. El artículo 75.3 de la LOTT está recogido, además, en el artículo 92.2 del Reglamento que desarrolla la ley (ROTT).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 374

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 44

Justificación

El concepto de obligaciones de servicio público en el transporte ya se encuentra definido en normativas europeas (Reglamento CE nº 1370/2007) y estatales (LOTT) por lo que no sería necesario incorporarlo en esta ley para evitar problemas de interpretación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 375

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Justificación

Las obligaciones de servicio público (OSP) se encuentran definidas ya en la normativa europea como exigencias que determina la administración para garantizar servicios público de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación. Introducir principios como la proporcionalidad en la intervención pública, eficiencia en el sistema de transportes, eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público o la intervención temporal pueden poner en cuestión y vaciar de contenido el objetivo claro de las OSP que es atender servicios públicos de transporte de interés general.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 376

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Texto que se propone

Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

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

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial.
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.

g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.

h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

Las Comunidades Autónomas participarán en el establecimiento de las obligaciones del servicio público en aquellos transportes de competencia estatal que afecten a sus territorios.

Justificación

Las Comunidades Autónomas deben participar en el establecimiento de las obligaciones que han de prestar los servicios públicos por aquellos casos dónde afecten las infraestructuras de su territori.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 377

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 47

Texto que se propone

Artículo 47. Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

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

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

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

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

Justificación

Se propone esta modificació para que sea el titular de la infraestructura o servicio el responsable de financiar el proyecto.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 378

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 50

Justificación

Mejora técnica.

La propuesta del artículo 50 contenida en el Proyecto de Ley no contribuye a garantizar el derecho a la movilidad ni a conseguir los objetivos del Sistema de Movilidad que pretende el proyecto normativo por cuanto que desregula la prestación de servicios y elimina el carácter de servicio público del transporte en autobús.

El texto propuesto, además, es inconcreto e inespecífico en relación con el tipo de obligaciones a cumplir por los operadores. En el caso del transporte regular de viajeros deber garantizarse un servicio mínimo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 379

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 51

Texto que se propone

Artículo 51. Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal.

La planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal responderá a los criterios establecidos en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) al que se refiere el artículo 23 a los procedimientos establecidos en las leyes sectoriales de aplicación y a los preceptos establecidos en la presente ley.

Las Comunidades Autónomas y Entidades Locales participarán en los procedimientos de planificación y definición de actuaciones ferroviarias y viarias por razón de su titularidad.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 380

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

(...)

7. Este análisis preliminar contemplará las diversas alternativas, modos de transporte ~~incluyendo, cuando proceda, la movilidad activa~~, previsiones de demanda y efectos económicos, sociales y medioambientales esperados, incluyendo criterios sostenibles de ocupación del suelo, para los diferentes agentes implicados. Se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 sobre la metodología de los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental.

(...)

Justificación

El análisis preliminar deberá tener en cuenta los citados aspectos teniendo en cuenta la modificación propuesta.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 381

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

(...)

nuevo. El resto de las Administraciones Públicas podrán emitir informes cuando les afecte a sus políticas de movilidad y sus competencias correspondientes.

Justificación

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 382

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

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

1. ~~La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.~~ **La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de servicios público de transporte colectivo de viajeros.**

(...)

5. **Adicionalmente, este fondo financiará el sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad deficitarios, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.**

Justificación

Se propone cambiar el título del artículo y la redacción del apartado 1, así como se propone añadir un nuevo apartado 5, con el objetivo de garantizar que la Ley dé cobertura integral a todas las necesidades de movilidad sostenible, no sólo en ámbitos urbanos y metropolitanos. Atendiendo además a las necesidades de conectividad de territorios como las zonas rurales, que presenta graves carencias de movilidad interurbana en transporte público.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 383

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

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

(...)

nuevo. La contribución financiera del Estado se realizará con respecto a las prioridades establecidas por las Comunidades Autónomas, de acuerdo con sus competencias exclusivas en materia de movilidad y transporte. Los fondos serán distribuidos en función de criterios objetivos, considerando las necesidades territoriales, demográficas y de cohesión social.

Justificación

El artículo 56 centra la distribución de los fondos en criterios centralizados, sin tener en cuenta las prioridades de las Comunidades Autónomas. Catalunya, con competencias en esta materia, debe poder decidir como se destinan estos fondos para cubrir sus necesidades específicas en transporte y movilidad sostenible.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 384

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

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

~~1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.~~

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad sostenible (FECMO), contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de servicios públicos de transporte colectivo de viajeros.

(...)

5. Adicionalmente, este fondo financiará el sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad deficitarios, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

Justificación

Se propone cambiar el título del artículo y redacción de apartado 1, así como añadir un nuevo apartado 5, que además va en concordancia con lo dispuesto en el artículo 58.c.

Con ello se pretende garantizar que la Ley dé cobertura integral a todas las necesidades de movilidad sostenible, no sólo en ámbitos metropolitanos. Atendiendo además a las necesidades de conectividad de territorios como las zonas rurales, que presentan graves carencias de movilidad interurbana en transporte público.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 385

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 58

Texto que se propone

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

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

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos ~~urbanos~~ de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente.**

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

(...)

Justificación

La incorporación propuesta es necesaria para cumplir el objetivo que persiguen los servicios públicos de transporte y los fines que persigue el proyecto de crear un Sistema de Movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 386

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 58

Texto que se propone

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

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

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos ~~urbanos~~ de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente.**

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

(...)

Justificación

La incorporación de esta frase es necesaria para cumplir el objetivo que persiguen los servicios públicos de transporte y los fines que persigue el proyecto de crear un Sistema de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 387

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 59

Texto que se propone

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

(...)

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

- a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.
- b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.
- c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el artículo 29.
- d) La mejora de la movilidad y su sostenibilidad medioambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad del aire a través de la reducción de contaminantes atmosféricos, incluyendo las políticas de modernización de flotas orientadas a la utilización de energías limpias y la promoción de la movilidad activa.

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

f) Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

Justificación

Se propone este nuevo apartado para incentivar la gestión eficiente de los beneficiarios a la hora de establecer el model de prestación del servicio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 388

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 59

Texto que se propone

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

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

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

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

2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurran simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a ~~36.000~~ **25.000** en la fecha señalada. **Además, los pueblos que no cumplan los requisitos por sí solos pueden unirse para cumplirlos, en una unión dónde se de servicio conjunto a esta modalidad de transporte.**

3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º)

y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.

nuevo. Los municipios pequeños que no cumplan con los requisitos descritos en los apartados (1.º) y (2.º), pero que presenten una necesidad especial de transporte colectivo debido a su ubicación o características demográficas.

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

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.

(...)

Justificación

Hay muchos municipios pequeños que no cumplen con ninguno de los requisitos establecidos en el presente artículo, pero que requieren igualmente de soluciones de transporte colectivo que actualmente no existen.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 389

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 59

Texto que se propone

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

(...)

3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo ~~urbano~~ de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

(...)

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

- a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.
- b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.

c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el artículo 29.

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

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

nueva) Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

Justificación

La supresión del término urbano obedece a ampliar el ámbito de aplicación del fondo. Se propone añadir una nueva letra al apartado 5 que incentive la gestión eficiente de los beneficiarios a la hora de establecer el modo de prestación del servicio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 390

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 60

Texto que se propone

Artículo 60. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

(...)

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

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

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

básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

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

- 1.º La población total receptora del servicio.
 - 2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.
 - 3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.
 - 4.º Otras condiciones relevantes como la 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 **1,0** 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.

Justificación

Se propone modificar la redacción del Factor de Equidad de forma que no pueda penalizar, a futuro, a entidades beneficiarias que tengan una mayor capacidad de financiación con recursos propios debido a su buena gestión y dedicación preferente de fondos, respecto a otros territorios con una organización menos eficiente. No se trata de "penalizar al que dedica más recursos" sino "al que se organiza de forma no eficiente".

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 391

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 60

Texto que se propone

Artículo 60. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

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

a) Déficit acumulado de la no ejecución presupuestaria de los Presupuestos Generales del Estado en años anteriores en dicha Comunidad Autónoma.

ab) 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.

bc) 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.

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

1.º La población total receptora del servicio.

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

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

4.º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

de) 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. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 ni superior a 1,2.

ef) 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.

Justificación

Esta modificación compensará los déficits de inversiones de años precedentes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 392

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 62

Texto que se propone

Artículo 62. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana.

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

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

nuevo. Las subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana que aprueben las Comunidades Autónomas y cuenten con financiación de la Administración General del Estado serán transferidas directamente a la administración autonómica.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 16:57:27

Entrada: 5546

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 393

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 90

Texto que se propone

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

1. Las administraciones públicas harán públicos y fácilmente accesibles los datos estadísticos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad y su impacto sobre la seguridad y la sostenibilidad, teniendo en cuenta la legislación vigente sobre transparencia y protección de datos, reutilización de la información del sector público, **gobernanza del dato**, así como las provisiones relativas al respeto del secreto estadístico.

Estos datos se ~~podrán~~ **proporcionarán** de forma desagregada por sexo y edad para facilitar el conocimiento de las distintas necesidades de mujeres y hombres en cuanto a la movilidad y la utilización de espacios, infraestructuras y servicios.

2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística nacional y europea, particularmente la Ley 12/1989, de 9 de mayo, de la Función Estadística Pública y el Reglamento (CE) No. 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009 relativo a la Estadística Europea, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas estarán a disposición del Instituto

Nacional de Estadística y de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales cuando estos se soliciten.

La recogida de datos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad con fines estadísticos se incluirá dentro del Plan Estadístico Nacional y tendrá la consideración de estadísticas para fines estatales.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 394

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica.

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España.

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica 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 se realizará mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.

nuevo. La planificación de los nodos logísticos de transporte de mercancías se llevará a cabo en coordinación y participación de las Comunidades Autónomas, respetando sus competencias en materia de planificación territorial y movilidad. Cualquier modificación o decisión en este ámbito requerirá el consentimiento previo de las comunidades autónomas afectadas.

Justificación

Catalunya es un punto estratégico en el transporte de mercancías a nivel estatal y europeo, y l'Estatut d'Autonomia de Catalunya le confiere competencias clave en esta materia. Esta enmienda se propone para evitar la recentralización de la gestión de los nodos logísticos y garantizar una gestión territorial eficiente y adaptada a sus necesidades concretas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 395

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

«Artículo nuevo. Medidas de maximización del uso de las plazas de autocares y autobús y de fomento del transporte público.

1. De conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) nº.1073/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 561/2006, los vehículos de transporte de viajeros pueden hacer en España aquellas paradas para bajada y recogida de viajeros que solicite el transportista y que figuren en el correspondiente título habilitante, incluidas las licencias comunitarias otorgadas en un país miembro de la Unión Europea.

El régimen aplicable a las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal previsto en el artículo 49.3 de la presente Ley, resultará igualmente de aplicación a los servicios con licencia comunitaria otorgada en un país miembro de la Unión Europea que permita el tránsito por España los títulos otorgados en cualquier país miembro de la Unión Europea, admitiéndose las paradas intermedias para bajada y recogida de viajeros en España, cualquiera que sea el punto de origen o de destino de los mismos, siempre que no se efectúen independientemente del servicio

internacional

2. Se autoriza que, en aquellos servicios discrecionales contratados por el transporte de grupos, las plazas autorizadas sobrantes puedan ser comercializadas por el transportista separadamente, con objeto de maximizar el aprovechamiento del vehículo, de reducir la contaminación y de garantizar el mayor grado de seguridad vial.»

Justificación

Permitir la comercialización separada de las plazas vacantes en servicios discrecionales y regulares especiales.

Permitir que los vehículos de transportes de viajeros pueden hacer en aquellas paradas para bajada y recogida de viajeros que solicite el transportista y que figuren en el correspondiente título habilitante, incluidas las licencias comunitarias otorgadas en un país miembro de la Unión Europea.

Fomentar el transporte de viajeros por carretera, el ahorro energético, la reducción de la contaminación y la garantía de seguridad en el mismo, facilitando la reducción del número de vehículos de transporte de viajeros en circulación y optimizando su uso.

Asimismo, conforme al artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los reglamentos tienen un alcance general y son de obligado cumplimiento en todos sus elementos y directamente aplicables en cada Estado miembro, sin necesidad de transposición.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 396

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

«Artículo (nuevo). Programa de descarbonización acelerada de las flotas de buses interurbanos.

1. Con el fin de permitir al sector del transporte colectivo interurbano de viajeros acelerar su proceso de transición hacia entornos de economía verde, y conseguir que cuanto antes se alcance el objetivo de que un mínimo del 50% de vehículos de las flotas de transporte interurbano sean de emisiones "0" (100% eléctricos, gas o biogás, otros biocombustibles y motorizaciones "0"emisiones), en el plazo de 6 meses se establecerá mediante Real Decreto un Programa plurianual de ayudas a la sustitución y ampliación de vehículos de las flotas de operadores de líneas regulares estatales y autonómicas.

2. Las ayudas previstas por el programa podrán tener la forma tanto de subvenciones como de financiación diferida. A estos efectos, se establecerá la correspondiente previsión presupuestaria anual en los créditos destinados a los Ministerios de Transporte y Movilidad Sostenible, para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico o a los que los sustituyan en dichas competencias.

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, resolverán sobre el otorgamiento de las ayudas relativas a las

concesiones de sus respectivas titularidades competenciales, según los procedimientos que respectivamente aprueben, y teniendo en cuenta lo que se disponga en el Real Decreto al que se hace referencia en el apartado 1 del presente escrito.

4. El concesionario deberá solicitar la ayuda de la Administración que le otorgó la concesión o contrato de servicio público, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto citado en el apartado 1. En todo caso el beneficiario de la ayuda deberá destinarla a la sustitución o ampliación de vehículos vinculados a cada flota asignada a la correspondiente concesión o contrato de servicio público y a la adecuación de sus instalaciones fijas y equipamiento de recarga y suministro, con el fin de lograr los objetivos de emisiones "0" fijados en el Programa.

5. Para el supuesto en que los plazos de amortización de las inversiones requeridas para la adquisición de vehículos o adecuación de cocheras y bases, superen los periodos de duración de las concesiones vigentes en el momento de la solicitud de las ayudas, se habilita a las Administraciones titulares de las concesiones de transporte colectivo interurbano de viajeros para que puedan ampliar los plazos concesionales hasta como máximo el 3 de diciembre del año 2039, a los efectos de garantizar la amortización financiera y funcional de los activos adquiridos e instalados.

6. Las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de sus competencias y en el marco de la aplicación de lo dispuesto en el apartado interior, podrán introducir en sus respectivos ordenamientos las disposiciones de carácter normativo que den cobertura suficiente a los programas de inversiones derivados de la implantación en cada concesión o contrato de servicio público concreta de estas medidas de descarbonización.

7. La ampliación del periodo concesional deberá modularse y justificarse en base a la necesaria amortización de las inversiones que se requieran para poder llevar a cabo la descarbonización de las flotas de vehículos de transporte.»

Justificación

De la misma manera que se prevén mecanismos para la progresiva descarbonización del transporte aéreo y la navegación el transporte interurbano por carretera requiere de un mecanismo específico que permita acelerar el necesario proceso de sustitución del parque automotor por otros vehículos que tiendan a reducir las emisiones de contaminantes a la atmosfera. No es posible promover una movilidad sostenible basada en el transporte público sin incidir muy intensamente en la necesidad de que éste sea también inocuo a efectos de emisiones.

Por otra parte, en un entorno tarifario de reducción del coste del transporte a soportar por las familias, este proceso, que supone una externalidad evidente para el conjunto del sistema de movilidad, sólo puede ser implementado a través de importantes ayudas públicas, procedentes de los fondos destinados a la lucha contra la contaminación atmosférica y el cambio climático.

Y el Programa que se pretende implementar sólo alcanzará sus objetivos si los operadores de transporte, estatales y autonómicos, gozan de una estabilidad concesional que les permita programar sus planes de inversiones, a horizontes adecuados a los requerimientos de entidades financieras, al ritmo de las concesiones y pagos de las ayudas públicas y a la capacidad del sector de la automoción para suministrar el elevado número de vehículos no contaminantes que el transporte público colectivo del estado español requiere, en un momento en que el segmento de los buses interurbanos está experimentando el mayor crecimiento porcentual entre todos los modos de transporte colectivo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 397

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

1. El Gobierno dispondrá de una Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

~~b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.~~

~~c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.~~

~~2. La Estrategia o Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia o Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su~~

~~efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia o Plan será revisado y actualizado cada 5 años.~~

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Se debe reservar al gobierno español el rol de impulso o de promoción de un transporte sostenible, pero no como se estructuran las acciones o actuaciones de transporte de corta distancia, ya que se trata de acciones propias de las administraciones de proximidad como los ayuntamientos, diputaciones, o comunidades autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 398

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Disposición adicional octava. Estrategia o Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta.

1. El Gobierno dispondrá de una Estrategia o Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.

c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.

2. La Estrategia o Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia o Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia o Plan será revisado y actualizado cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 399

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL DÉCIMA

Texto que se propone

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

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará una evaluación ex post, **únicamente sobre vías de ámbito estatal**, de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera, de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias puestas en servicio desde el año 2010. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación mediante estas formas de financiación.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 16:57:27

Entrada: 5546

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 400

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

«Disposición Adicional (nueva). Equilibrio entre los taxis y las VTC.

Es imprescindible el equilibrio entre ambos, el sector del taxi y el sector de VTC, en el marco de la movilidad urbana y la competencia. Ese equilibrio se tiene que conseguir mediante los siguientes principios:

1. Equilibrio entre taxis y VTC: Limitar el número de licencias VTC para evitar una competencia excesiva y desigual frente a los taxis, que operan con una regulación más estricta y costos adicionales (por ejemplo, licencias más caras y restricciones horarias). Esta limitación se tiene que dar mediante una proporción de licencias en relación con las necesidades locales (congresos, turismo, etc.) para asegurar un reparto más justo del mercado y de las necesidades y voluntad de los clientes entre ambos servicios para que no haya una proliferación de VTC que perjudique al sector del taxi.
2. Regulación estricta de las VTC: Los servicios de VTC deben ser contratados con antelación, evitando que estos vehículos puedan circular libremente en busca de clientes como lo hacen los taxis. La pre-contratación garantiza que el cliente no pueda solicitar un VTC

instantáneamente desde la calle, lo que protege a los taxistas que sí pueden recoger a pasajeros sin reserva previa.

3. Sostenibilidad y transición ecológica. Promoción de vehículos eléctricos mediante incentivos fiscales y ayudas para la renovación de la flota.
4. Competencia justa y seguridad jurídica. Mayor control y sanciones a las siguientes infracciones:
 - a. Incumplimiento del tiempo de pre-contratación.
 - b. Circular sin licencia.»

Justificación

Las normativas tienen que estar bien definidas para garantizar seguridad jurídica y no generar incertidumbre entre los operadores. Es fundamental reglar el sector del taxi y los VTC para asegurar la competencia y calidad del servicio, así como proteger los derechos de los trabajadores del sector.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 401

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

«Disposición Adicional (nueva).

Mientras no se acuerda un sistema de cofinanciación de las carreteras de altas prestaciones de acuerdo con el principio europeo de pago por uso a la espera del consenso social y político, se introduce un pago por uso por viñeta digital para vehículos extranjeros en tránsito que transiten por las infraestructuras viarias de alta capacidad. El ingreso generado se distribuirá según la titularidad de la vía afectada, destinando un 20% del total al territorio afectado en concepto de emisiones de gases contaminantes y afectación al tráfico de sus habitantes. Este peaje será proporcional, en consideración de las emisiones emitidas y el tipo de vehículo, teniendo los vehículos eléctricos una bonificación del 20%.»

Justificación

La implementación de un peaje por viñeta digital permitirá una mejor gestión del tráfico y sobre todo que el impacto de los vehículos extranjeros y los vehículos pesados tenga un retorno en el territorio afectado.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 402

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

« Disposición adicional (nueva). Plan para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios.

El Gobierno elaborará un Plan para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.

La elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al ministerio o ministerios y autoridades competentes. El Plan para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad:

- a) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios que tengan entre 2.000 y 30.000 habitantes, pudiendo variar estos números dependiendo de la Comunidad Autónoma, si bien, siempre siendo 2.000 habitantes o menos el límite inferior y 30.000 habitantes o más el límite superior. El límite inferior será siempre reducido con el fin del cumplimiento del punto (b).
- b) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en el 20% de los municipios más

poblados de menos de 30.000 habitantes de cada Comunidad Autónoma, siempre y cuando estos tengan más de 500 habitantes. Siendo siempre este número superior con el fin de garantizar el punto (c).

c) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en un municipio en un radio de 25 km.

El punto de recarga de vehículos eléctricos instalado tendrá que cumplir los siguientes requisitos:

a) Disponer de una potencia de carga de al menos 50 kilovatios de corriente continua.

b) Estar situado dentro del casco urbano.»

Justificación

Se propone esta enmienda para que el Gobierno desarrolle un plan para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 403

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Texto que se propone

Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

(...)

Se añade un nuevo artículo al Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, con el siguiente redactado:

Artículo (nuevo). Vehículos de movilidad personal (VMP) y bicicletas.

- 1. Se establece la obligatoriedad del uso de casco para todos los ciclistas en entornos urbanos de más de 5.000 habitantes, así como en vías interurbanas. Además, los ciclistas deberán circular obligatoriamente por los carriles bici siempre que estos existan en la vía correspondiente.**

2. Se establece la obligatoriedad del uso de casco homologado para usuarios de vehículos de movilidad personal, así como la prohibición de circular por aceras y otras zonas destinadas exclusivamente a peatones. En su lugar, deberán utilizar los carriles bici o, en su defecto, la calzada siempre que no comprometa la seguridad de los usuarios. Los VMP tampoco podrán circular por calles o vías en las que el límite de velocidad sea igual o superior a 50 km/h.
3. Los VMP deberán estar matriculados y contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil y accidentes que cubra tanto daños a terceros como al propio conductor siempre que se circule por ámbito urbano y el VMP cuente con motorización. »

Justificación

La presente disposición responde a la necesidad de garantizar una mayor seguridad tanto para los usuarios de bicicletas y VMP como para los peatones, armonizando las normativas y estableciendo obligaciones claras para fomentar el uso responsable de estos medios de transporte en el marco de la movilidad urbana sostenible.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 404

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Texto que se propone

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:

~~Uno. Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:~~

~~«v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»~~

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad

derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones. **Los vehículos que accedan a la zona de bajas emisiones y se dirijan a estacionar en un hub de servicios de movilidad o plaza de estacionamiento regulado en superficie, no estarán sujetos a la mencionada tasa.»**

Justificación

Muchos municipios no han implantado sus zonas de baja emisiones tal y como se establece en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, por lo que faltan todavía muchos elementos para decidir si su implantación ha sido exitosa o si son necesarias, medidas adicionales.

Debe autorizarse el acceso a las zonas de bajas emisiones de aquellos vehículos que vayan a estacionar en hub de servicios de movilidad sin que se aplique tasa alguna, todo ello a fin de minimizar los vehículos en circulación, estacionamiento en superficie y en aras a una movilidad sostenible.

Por otra parte, la introducción de una tasa para poder acceder a determinados vehículos a una zona de bajas emisiones no tiene sentido si lo que se quiere es mejorar la sostenibilidad y evitar que los vehículos más antiguos y contaminantes entren al centro de las ciudades; para ello mejor sería prohibir la circulación de los mismos a la par que se fomenta la renovación del parque automovilístico.

La posibilidad de crear una tasa para permitir el acceso de dichos vehículos tiene más un carácter puramente recaudatorio que medioambiental y sostenible y, cuando menos, deberían de realizarse excepciones en la circulación de vehículos necesarios para la provisión de servicios esenciales, sobre todo de abastecimiento.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 405

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Texto que se propone

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, estará constituida por el miembro del Gobierno que, en representación de la Administración General del Estado, resulte competente en materia de transportes, y por los correspondientes miembros de los Consejos de Gobierno, en

representación de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes se regirá por lo dispuesto en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015

Cualquier modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, deberá respetar las competencias exclusivas en materia de transportes atribuida a las Comunidades Autónomas por sus Estatutos de Autonomía.

(...)»

Justificación

Para proteger las competencias de la Comunidades Autónomas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 406

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial.

Texto que se propone

Disposición final octava. Título competencial.

1. Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de ~~las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1. 1.ª de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales;~~ en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el artículo 149.1.18.ª de la Constitución Española, relativa las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; en el artículo 149.1.23.ª de la Constitución Española, de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el artículo 149.1.25.ª de la Constitución Española, de bases del régimen minero y energético.

(...)

Justificación

En lo que se refiere al título competencial, el Proyecto establece que esta ley se dicta conjuntamente con otras, al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1.1ª de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes

constitucionales.

El Proyecto afirma que la creación del "Sistema Nacional de Movilidad Sostenible" "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."

Este párrafo es ilustrativo del alcance de la vulneración del marco constitucional que propicia el Proyecto de Ley. En primer lugar, porque la "doctrina constitucional" no es quien distribuye las competencias en España, sino que lo hace el denominado bloque de constitucionalidad, integrado principalmente por la Constitución y los Estatutos de Autonomía.

En segundo lugar, por qué determinar el grado de "ejercicio cooperativo, coordinado y eficiente de las competencias" por parte del legislador estatal no tiene cabida constitucional, a no ser que exista habilitación expresa para ello en relación a un ámbito competencial concreto. Y no es el caso. Huelga decir, además, que esta idea es la propia de un modelo de estado centralizado y centralizador, con un afán irreducible de "coordinar" a todos los demás, que, por cierto, siempre se presumen "subordinados".

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 407

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

«Disposición Final (nueva). Servicios ferroviarios en Catalunya.

Con el objetivo de mejorar la eficiencia, calidad y proximidad de los servicios ferroviarios de cercanías en Catalunya, se dispone lo siguiente:

1. Se transfiere a la Generalitat de Catalunya la titularidad, gestión y plena competencia sobre todas las líneas de Cercanías ferroviarias actualmente gestionadas por el Estado en el territorio catalán (R1, R2, R2S, R2N, R3, R4, R7, R8, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, RG1, RT1, RT2, RL3), así como también de los trenes de media y larga distancia que operen en Catalunya. Esta transferencia incluye todas las infraestructuras ferroviarias, estaciones, instalaciones de mantenimiento, y el parque móvil afecto a estas líneas.
2. El Estado se compromete a realizar una transferencia de fondos a la Generalitat de Catalunya, destinados al mantenimiento de infraestructuras, estaciones y parque móvil de las líneas de Cercanías. Esta transferencia tendrá carácter permanente y se actualizará anualmente conforme al índice de precios de consumo (IPC).
3. El Estado transferirá a la Generalitat de Catalunya la cantidad de 35.000 millones de euros en concepto de compensación por los déficits de inversión y mantenimiento durante el periodo

2009-2023.»

Justificación

Esta disposición responde a la necesidad de corregir los déficits de inversión y gestión en el servicio de Cercanías en Catalunya, garantizando que sea la Generalitat, como administración más cercana, quien tenga las competencias exclusivas sobre este servicio fundamental para la movilidad urbana y regional. Las transferencias de recursos financieros y la compensación por el saldo negativo acumulado entre 2009 y 2023 buscan asegurar una transición justa y equilibrada, facilitando la mejora de la infraestructura y la calidad del servicio en los próximos años. El cálculo del saldo negativo está calculado por Foment del Treball.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 408

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

«Disposición final (nueva). Modificación 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.

Se modifica el apartado e) del artículo 42.3 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, quedando redactado de la siguiente forma:

e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el Servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad compartida en los términos previstos en el artículo 2.s) de la Ley xx/2024 de movilidad sostenible, con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargads de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.»

Justificación

Cada vez es más frecuente que el desplazamiento entre el lugar de residencia y el centro de trabajo se realice a través de nuevas formas de transporte, que permiten una movilidad más sostenible e inteligente, con servicios relacionados con el uso compartido de los vehículos y de los viajes: "carsharing", "motosharing", "bikesharing" y vehículos de movilidad personal, entre otros, disponibles en la vía pública y accesibles mediante una plataforma digital.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 409

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

«Disposición Final (nueva). Modificación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

“Se introduce una Disposición Adicional quincuagésimo-séptima la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público con la siguiente redacción:

«Disposición Adicional quincuagésimo-séptima: Revisión de actos en los procedimientos de adjudicación de contratos regidos por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo:

En las licitaciones de contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera regulados en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, cualquiera que sea la forma jurídica que adopten con arreglo a la legislación española, serán directamente aplicables a efectos de los establecido en el artículo 5.7 de dicho Reglamento las

normas sobre el régimen de invalidez y sobre el recurso especial en materia de contratación contenidas en los Capítulos IV y V del Título I del Libro Primero de esta Ley y en su normativa de desarrollo.»

Justificación

El artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (el “Reglamento 1370/2007”) regula la adjudicación de contratos de servicio público.

El apartado 7 de este precepto dispone que “...Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para asegurar que las decisiones adoptadas de conformidad con los apartados 2 a 6 puedan revisarse eficaz y rápidamente, a petición de una persona que tenga o haya tenido interés en obtener un contrato particular y que haya sido perjudicada o corra el riesgo de ser perjudicada por una supuesta infracción, cuando dichas decisiones han infringido el Derecho comunitario o normas nacionales de aplicación de dicho Derecho...”.

Desde hace años existen importantes dudas jurídicas sobre si el procedimiento de revisión contemplado en el artículo 5.7 del Reglamento 1370/2007 se corresponde con el recurso especial en materia de contratación regulado en el Capítulo V del Título I del Libro Primero (artículos 44 y siguientes) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (“LCSP”).

El Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales se inclinó inicialmente por inadmitir los recursos especiales en materia de contratación interpuestos con ocasión de licitaciones de contratos de concesión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera (cfr. Resolución n.º 230/2022, de 17 de febrero de 2022 o la Resolución n.º 669/2022, de 2 de junio de 2022).

Sin embargo, la Audiencia Nacional, en su Sentencia de 17 de enero de 2020 (Rec. 250/2018) alcanzó la conclusión contraria, entendiendo que sí cabe la interposición de recurso especial en materia de contratación en este tipo de contratos.

Tras ello, el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales cambió su doctrina y comenzó a admitir este tipo de recursos especiales. Así, indicó en su Resolución n° 1364/2022, de 27 de octubre de 2022 y Resolución n° 1453/2022, de 17 de noviembre de 2022 lo siguiente:

“...Este Tribunal es consciente de que en varias de sus resoluciones, algunas de ellas recientes (559/2022, de 2 de junio, 196/2022, de 10 de febrero y 229/2022, de 17 de febrero), se ha declarado incompetente y por tanto ha inadmitido recursos interpuestos con ocasión de contratos de concesión de servicios en el ámbito de transporte regular de viajeros, por entender que están excluidos de la LCSP y, por tanto, no es de aplicación el recurso especial en materia de contratación que regula el artículo 44.1 LCSP.

Revisada ahora en profundidad la doctrina que se contiene en dichas resoluciones y en algunas otras anteriores, a juicio del Tribunal, no puede mantenerse por más tiempo dicha doctrina, pues tras la vigencia de la LCSP y la regulación distinta que se hace de este tipo de contratos de concesión de servicios con respecto a la que se hacía en el anterior Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público de 2011 (en adelante, TRLCSP), en el que bajo su vigencia tampoco se habían traspuesto las directivas europeas en esta materia, unido a la existencia de algunos pronunciamientos judiciales (sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional de 17 de Enero de 2020 - rec.250/2018- y sentencia de la Sala de lo Contencioso-Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra -rec.405/2018-) en contra de la inadmisión del recurso especial en estos casos, resulta muy forzado actualmente seguir asumiendo la inadmisión del recurso especial en estos casos, lo que nos lleva a modificar nuestra doctrina, como ahora se desarrollará, para que sea más acorde con la actual LCSP y con la normativa vigente”.

En 2023 el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana se ha pronunciado sobre esta cuestión en Sentencias n.º 542/2023, de 19 de septiembre de 2023, n.º 562/2023, de 27 de septiembre de 2023 (Rec. 122/2022) y n.º 563/2023, de 27 de septiembre de 2023 (Rec. 123/2022), considerando ajustadas a Derecho la inadmisión de los recursos especiales en materia de contratación referidos a licitaciones de contratos de concesión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

Este 2024, el Tribunal Administrativo Central del Recursos Contractuales ha continuado admitiendo recursos especiales en materia de contratación (vid. Resolución n.º 59/2024, de 18 de enero de 2024, Resolución n.º 174/2024, de 8 de febrero de 2024, Resolución n.º 198/2024, de 15 de febrero de 2024, Resolución n.º 220/2024, de 15 de febrero de 2024, Resolución n.º 237/2024, de 15 de febrero de 2024 y las muy recientes Resoluciones n.º 1081 y n.º 1082 de 12 de septiembre de 2024).

Sin embargo, este mismo año (2024) otros Tribunales administrativos de recursos contractuales han mantenido un criterio diferente al TACRC. Así ha sucedido con el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Aragón, en su reciente Resolución n.º 63/2024, de 30 de julio, y el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía en sus Resoluciones 386/2024, 387/2024 y 388/2024, de 18 de septiembre de 2024, también inadmitieron recientemente recursos especiales en este tipo de contratos de concesión.

La contradictoria interpretación de los tribunales administrativos de recursos contractuales sobre la procedencia del REMC en las licitaciones de contratos de concesión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera está produciendo una grave situación inseguridad jurídica en este sector.

En que en la actualidad no existe certeza alguna sobre si los pliegos que rigen las licitaciones de servicios de transporte regular de viajeros por carretera y los actos relativos a la adjudicación de estos contratos pueden ser revisados, con la rapidez y eficacia exigidos por el Reglamento 1370/2007, a través del recurso especial en materia de contratación o si, por el contrario la única

vía de impugnación de estas decisiones es la jurisdicción contencioso- administrativa.

Esta enmienda se limita a aclarar y confirmar, siguiendo la línea que tiene establecida el TACRC y la Audiencia Nacional, la procedencia del REMC en los procedimientos de licitación de contratos de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera a los que se refiere el Reglamento 1370/2007, sea cual fuere la forma jurídica que adopten (contratos de concesión de servicios o contratos de servicios) con arreglo a la legislación española.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 410

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

«Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica el artículo 55 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 55. Solicitud de la declaración de utilidad pública.

1. Para el reconocimiento en concreto de la utilidad pública de las instalaciones aludidas en el artículo anterior, será necesario que la empresa interesada lo solicite, incluyendo el proyecto de ejecución de la instalación y una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos que el solicitante considere de necesaria expropiación.

Adicionalmente, en el caso de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios con una capacidad agregada de cargadores superior a 3 MW será necesaria también la obtención de la Autorización Administrativa Previa y la Autorización administrativa de construcción.

2. La petición se someterá a información pública y se recabará informe de los organismos

afectados.

3. Concluida la tramitación, el reconocimiento de la utilidad pública será acordado por el Ministerio de Industria y Turismo, si la autorización de la instalación corresponde al Estado, sin perjuicio de la competencia del Consejo de Ministros en caso de oposición de organismos u otras entidades de derecho público, o por el organismo competente de las Comunidades Autónomas o Ciudades de Ceuta y Melilla en los demás casos.
4. El plazo máximo para resolver sobre las solicitudes de declaración de utilidad pública para instalaciones de recarga de vehículos eléctricos descritas en el apartado 1 del presente artículo será de 12 meses, desde la fecha de presentación de la solicitud.

En el caso en que transcurridos los 12 meses no haya habido resolución expresa, la misma se entenderá estimada.”»

Justificación

No toda estación de recarga de vehículos eléctricos conlleva la necesidad de declarar su utilidad pública y, en consecuencia, de la realización de todos los trámites aparejados a la misma. Es por ello, que, en colación con lo descrito en el apartado anterior, solo en los casos en que se solicite la declaración de utilidad pública, y en aras de una mayor seguridad jurídica, sea necesario solicitar también la autorización administrativa previa y la autorización administrativa de construcción.

Ahora bien, una cuestión para tener en cuenta es también la dilación en el tiempo para la tramitación de cualesquiera declaraciones de utilidad pública. Así, cabe hacer una referencia a distintos ordenamientos jurídicos muy próximos a España para observar notables diferencias en la tramitación. En este sentido, el ordenamiento francés, donde los plazos para la tramitación son sustancialmente inferiores, a título ejemplificativo, cuando es una única Administración la competente para conocer de la autorización, el plazo aplicable es de un mes, ampliándose a dos para los casos en que sean más de una Administración la competente y a mayores, con carácter general se considera el silencio administrativo como positivo.

Por ello, se propone esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa respectiva, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 411

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Gavin i Valls, Isidre

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

«Disposición final (Nueva) .Modificación del apartado cinco del artículo 31 del Real Decreto - ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Cinco. Se añade un nuevo artículo 23.bis, que queda redactado como sigue:

«Artículo 23 bis. Garantías económicas necesarias para la tramitación de los procedimientos de acceso y conexión de instalaciones de demanda.

1. Desde el 28 de diciembre de 2023, para las instalaciones de demanda de electricidad, el solicitante, antes de realizar la solicitud de acceso y conexión a la red de transporte, o en su caso a la red de distribución, deberá presentar, ante el órgano competente en energía de las comunidades autónomas donde se ubique la instalación de consumo, resguardo acreditativo de haber depositado una garantía económica por una cuantía equivalente a 40 €/kW solicitado. En el caso de las instalaciones de almacenamiento la garantía a presentar con anterioridad a la solicitud de acceso para la demanda de electricidad será de 20 euros/kW solicitado.

En el caso de instalaciones de demanda que se ubiquen en un territorio que exceda de una comunidad autónoma la garantía se depositará ante la Caja General de Depósitos.

Una vez emitido el permiso de acceso, si este se hubiese otorgado por una capacidad inferior a la solicitada, el titular del permiso podrá modificar la cuantía de la garantía depositada para ajustarla a la capacidad otorgada.

2. Quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, las instalaciones de demanda cuyo punto de conexión sea de tensión inferior a 36 kV. Asimismo, también quedarán exentos de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, cuando las instalaciones sean para desarrollar proyectos estratégicos enfocados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de transporte.

3. La presentación del resguardo acreditativo al que se refiere el apartado primero será requisito imprescindible para la iniciación de los procedimientos de acceso y conexión por parte del gestor de la red de transporte, o en su caso, del gestor de la red de distribución. Para ello, el órgano competente remitirá al solicitante la confirmación de la adecuada presentación de la garantía por parte del solicitante.

A los efectos anteriores, la presentación ante el órgano competente del resguardo acreditativo de haber constituido la garantía deberá hacerse acompañar de una solicitud expresa para que dicho órgano se pronuncie sobre si la garantía está adecuadamente constituida, con el fin de poder presentar dicha confirmación ante el gestor de red pertinente y que este pueda admitir la solicitud. La solicitud deberá incluir la red de transporte o distribución a la que se prevé solicitar el acceso y la conexión. Si la solicitud o el resguardo de depósito de la garantía que la acompañan no fuesen acordes a la normativa, el órgano competente requerirá al interesado para que la subsane. A estos efectos, se considerará como fecha de presentación de la solicitud aquella en la que haya sido realizada la subsanación.

El plazo para que el órgano competente se pronuncie sobre la adecuada constitución de la garantía será de tres meses a contar desde la fecha de presentación de la solicitud o, en su caso, desde la fecha en la que esta haya sido subsanada. De acuerdo con la disposición adicional tercera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, una vez superado el plazo anterior sin que el órgano competente se haya pronunciado al respecto de la solicitud, el pronunciamiento de dicho órgano se entenderá realizado en el sentido negativo.

4. La finalidad de la garantía que se constituya de conformidad con lo dispuesto en este artículo, será el suministro de un consumo concreto.

En el resguardo de la garantía debe indicarse expresamente la referencia a este artículo, así como, al menos, los siguientes datos de la instalación: nombre y ubicación del consumo, código CNAE del consumo y capacidad solicitada del mismo para su identificación.

La modificación de las garantías presentadas, en cualquier momento anterior al contrato de acceso,

si esta modificación supone que la instalación no pueda ser considerada la misma a los efectos de acceso y conexión, supondrá la pérdida automática de los permisos de acceso y/o conexión concedidos o solicitados. Se considerará que la instalación de demanda no es la misma si su centro geométrico se desplaza una distancia superior a 10 km.

5. La garantía económica será cancelada cuando el peticionario formalice el contrato de acceso por una potencia contratada en el periodo P1 de al menos un 50% de la capacidad de acceso concedida. La cancelación se realizará en el plazo máximo de tres meses desde la solicitud del peticionario aportando el correspondiente contrato de acceso.

6. La caducidad de los permisos de acceso y de conexión conforme a lo establecido en el artículo 26 de este real decreto, supondrá la ejecución inmediata por el órgano competente de las garantías económicas presentadas para la tramitación de la solicitud de acceso a la red de transporte o distribución, según aplique en cada caso.

No obstante, el órgano competente podrá exceptuar la ejecución de la garantía depositada si la caducidad de los permisos de acceso y de conexión viene motivada porque un informe o resolución de una administración pública impidiese la construcción de las instalaciones de demanda, y así fuera solicitado por el titular de los permisos.»

Justificación

La enmienda tiene como objetivo crear una excepción para proyectos estratégicos enfocados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de transporte con el fin de no obligar a depositar un aval para solicitar el punto de conexión para la red.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 412

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

«Disposició Final (nueva). Modificación de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 82 de Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, quedando redactado como sigue:

2. En la educación primaria, las Administraciones educativas garantizarán a todos los alumnos un puesto escolar gratuito en su propio municipio o zona de escolarización establecida.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, en la educación básica, en aquellas zonas rurales en que se considere aconsejable, se podrá escolarizar a los niños en un núcleo de población próximo al de su residencia para garantizar la calidad de la enseñanza. En este supuesto las Administraciones educativas prestarán de forma gratuita los servicios escolares de transporte y, en su caso, comedor e internado.»

Justificación

En el caso de las zonas rurales con núcleos de población muy despoblados, esta diferenciación por municipios y no por núcleos de población genera un agravio para todos aquellos alumnos de distintos núcleos de población pero que al encontrarse en el mismo término municipal no perciben ni tienen derecho a percibir ninguna ayuda. Situando a todo el alumnado en una situación de

desigualdad.

La propuesta de enmienda se realiza para que el transporte y el comedor escolar sean gratuitos para todos aquellos alumnos de enseñanza obligatoria siempre que su centro educativo esté ubicado fuera de su propio núcleo de población, a diferencia de la legislación actual, que solo incluye la ayuda para alumnos que tienen el centro educativo de referencia fuera de su término municipal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 413

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Se modifica el antepenúltimo párrafo del apartado I, en los siguientes términos:

"Exposición de motivos

I

(...)

En este sentido, debe repararse en que buena parte del contenido de esta ley tiene carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible. De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible, transporte e infraestructuras y que se resumen en la concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger; como elemento de cohesión social y territorial que ha de servir para estimular la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural; basado en la digitalización y el avance tecnológico como gran oportunidad para la transformación y la mejor conexión entre infraestructura, servicio y ciudadanos; en la sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la «equidad económico-social», la «eficiencia energética» y el «respeto al entorno natural y urbano»; y, finalmente, en la lucha contra el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire, en el punto de mira para el cumplimiento de los compromisos adoptados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes. **En este sentido, según la AEMA el transporte fue responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE en 2019, de los cuales el 71,7% provino del transporte en carretera. Así pues, la contaminación producida por el transporte es responsable de la mayor parte de los contaminantes atmosféricos en entornos urbanos. A este respecto, la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años de antigüedad, siendo uno de los parques más envejecidos de Europa, superando la media de edad del continente de 12 años. Adicionalmente, alrededor del 1% de los vehículos en circulación es causante de hasta el 40% de las emisiones. Por esta razón, resulta imprescindible adoptar medidas encaminadas a fomentar el rejuvenecimiento del parque y a sacar de circulación aquellos vehículos que sean considerados como grandes emisores.**

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

Con el objetivo de acabar con esta situación y combatir las emisiones nocivas producidas por el transporte, esta Ley contempla, entre otras medidas, la utilización de la medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

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

reglas comunes para los procesos de participación pública, evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos».

Justificación

En línea con lo establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, esta enmienda busca introducir, ya en la exposición de motivos, la necesidad de utilizar la medición de manera remota e individualizada de las emisiones de los vehículos en circulación, con vistas a contribuir a la mejora de la calidad del aire de acuerdo con los objetivos establecidos en la Ley de Movilidad Sostenible.

Y dado que el tráfico rodado es la principal fuente de contaminación en entornos urbanos, consideramos que las Administraciones Públicas deben disponer de las herramientas necesarias para proceder a la identificación de manera individualizada de los vehículos en circulación, que permitirá al mismo tiempo identificar a aquellos vehículos considerados grandes emisores, así como diseñar y planificar las políticas adecuadas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 414

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

(...)

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 para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas, así como los documentos complementarios del

DOMOS. El DOMOS incluirá las directrices 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 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, recogándose en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.

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

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

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

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

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como la utilización de energía procedente de fuentes renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación o de **cero y bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovable (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, 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.

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

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

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

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

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

Asimismo, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor mediante la disposición final segunda se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.

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

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

Por estas razones, la disposición adicional 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 un 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.

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

(...)

Justificación

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 415

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

(...)

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 para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas, así como los documentos complementarios del

DOMOS. El DOMOS incluirá las directrices 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 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, recogándose en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.

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

En el mismo sentido, impulsar medidas vinculadas a las personas con discapacidad, en el marco de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas, cuyo artículo 9 reconoce el derecho a la accesibilidad, que sirva de base conceptual y legal para las referencias y medidas recogidas a lo largo de este texto, dada la importancia que todo ello tiene en la movilidad.

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

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

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

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de

terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como la utilización de energía procedente de fuentes renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación o cero emisiones, o aspectos específicos en cuanto a la reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas en puertos y aeropuertos.

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

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

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

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

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

Asimismo, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor mediante la disposición final segunda se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.

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

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

Por estas razones, la disposición adicional 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 un 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.

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

(...)

Justificación

Incluir el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 416

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

(...)

XVI

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

Justificación

Se trata de contemplar los títulos específicos que, con carácter prevalente, habilitan la competencia del Estado para la aprobación de esta Ley, suprimiendo, en consecuencia, la incorrecta referencia a los apartados 1ª y 13ª del artículo 149.1 CE.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 417

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

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

(...)

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte, **así como las Entidades Locales supramunicipales y otras entidades públicas que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación tengan atribuida la gestión de los servicios públicos o de sistemas tarifarios integrados en los mismos.**

(...)

w) **Sistema tarifario integrado: el conjunto de medios o actividades de transporte público que en un ámbito territorial determinado se desarrollan de conformidad con tarifas uniformes.**

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

- a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.
- b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.
- c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se registrará bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.
- d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»): la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.
- e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.
- f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

Justificación

Modificación del artículo 2.1.d) para la inclusión expresa en la definición de la “Autoridad de transporte metropolitano” de las entidades locales supramunicipales como la Área Metropolitana de Barcelona y su atribución legal según lo establecido en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona u otras entidades públicas análogas. Dicho concepto se ha recuperado del texto previo del mismo Anteproyecto de Ley (versión trámite de audiencia de marzo de 2022). Asimismo, se ha añadido el concepto de “gestión de sistemas tarifarios integrados” para incluir de forma clara y expresa a entidades como la ATM.

-Adición de un nuevo apartado w) en el artículo 2.1 para incluir expresamente el concepto de “sistema tarifario integrado” propio del ámbito de actuación de TMB y del consorcio de la ATM y que resulta relevante para la mejor definición de ATM como beneficiario de estas ayudas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 418

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

(...)

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

(...)

Justificación

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 419

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 3

Texto que se propone

Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, ~~coordinación~~, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.

Justificación

Mayor adecuación competencia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 420

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

(...)

2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en **esta la ley, así como en la normativa de las Comunidades Autónomas que desarrollen esta materia**, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

Justificación

Salvaguarda competencia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 421

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

(...)

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

(,,)

Justificación

Debería añadirse el concepto de neutralidad tecnológica a los principios rectores. En concreto en el artículo 5.5 en el que sólo se hace referencia a la neutralidad competitiva. Sería necesario incluir este concepto para que esta regulación sea más inclusiva y se tengan en cuenta todas las tecnologías y soluciones que son y serán necesarias para avanzar en la descarbonización.

Ya el CES estimaba en su informe que entre los principios rectores de la ley el Anteproyecto debería recoger, como hace la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, el concepto de costeeficiencia y el de neutralidad tecnológica, permitiendo el uso de todas tecnologías limpias y eficientes que ayuden a alcanzar los objetivos deseados.

Por otra parte, la inclusión del principio de neutralidad tecnológica entre los principios rectores de la Ley de Movilidad Sostenible contribuiría positivamente a garantizar el derecho a la movilidad justa y sostenible de los ciudadanos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 422

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

(...)

1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir ~~la coordinación,~~ la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.

Justificación

Adecuación competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 423

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

Se modifica la redacción del apartado 2, que pasa a tener el siguiente texto:

2. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible responde a una acción ~~coordinada~~ y cooperativa de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, **Diputaciones Forales** y las entidades locales y podrá contemplar medidas en todas las áreas que afectan a la movilidad y los transportes, tanto de personas como de mercancías, respetando el reparto competencial vigente.

Justificación

Se trata de una acción cooperativa interadministrativa, en la que ninguna de las administraciones públicas involucradas dispone posición de superioridad ni por tanto de competencia para desplegar facultades de coordinación sobre las otras.

Incorporamos al texto a las Diputaciones Forales ya que disponen de competencias en la materia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 424

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 7

Texto que se propone

Se modifica la redacción de los apartados b); d) y e):

...

b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad en el territorio **competencia de la Administración General del Estado**.

...

d) El impulso y la ~~coordinación~~ de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.

e) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas ~~coordinadas~~ **cooperativas** en materia de movilidad e inversiones.

Justificación

Adecuación técnica y competencial.

Se sustituye la referencia a «políticas coordinadas» por la de «políticas cooperativas», ya que en esta materia ninguna de las administraciones públicas involucradas dispone de competencia para

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:18:11

Entrada: 5550

desplegar facultades de coordinación sobre las otras.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 425

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 8

Texto que se propone

Se propone, en los apartados 2 y 3:

2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio ~~coordinado~~ **colaborativo** de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, ~~y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.~~

3. La Conferencia Sectorial de Transportes podrá ejercer funciones consultivas, decisorias o de ~~coordinación~~ **colaboración**, **siendo vinculante únicamente para las administraciones que suscriban sus acuerdos.**

Justificación

Adecuación al marco competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 426

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

Se eliminan los apartados 5 y6:

~~5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.~~

~~6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.~~

Justificación

Incidir en la necesidad de participación de todas aquellas administraciones públicas con competencias en la materia objeto de la Ley. En Euskadi las Diputaciones Forales asumen competencias en materia de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 427

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 11

Texto que se propone

Se suprime el apartado c) del apartado 1.

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

- a) Informar el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones.
- b) Informar el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) antes de su aprobación.
- ~~c) Informar sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.~~
- d) Contribuir a la elaboración de la memoria bienal sobre el funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
- e) Solicitar los informes que se acuerden al Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- f) Tomar en consideración los informes que emanen del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- g) Todas aquellas que contribuyan a mejorar la cooperación de las administraciones públicas en materia de movilidad y transportes, sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.

Justificación

Corresponde a las CC.AA. acordar los criterios en relación a los planes de movilidad sostenible dentro de su ámbito territorial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 428

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

Se modifica la redacción del apartado 5, que pasa a tener el siguiente texto:

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

Justificación

Con el fin de que se logre la máxima fiabilidad de la información que se produzca en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), habría que tener en cuenta algunos de los principios del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas en relación a la calidad de los datos, con metodologías sólidas que garantizan procedimientos consistentes y evaluables, metadatos que incluyen conceptos, definiciones, clasificaciones y estandarizaciones de los datos basados en criterios internacionales que aportan comparabilidad. Por ello, además de la coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia artificial, también deberían coordinarse con el Instituto Nacional de Estadística.

Se plantea que la definición y normalización de los datos y flujos del Espacio de Datos Integrado de Movilidad, así como el cronograma temporal para su desarrollo, sean acordados en el seno de la Conferencia Sectorial de Transportes, no únicamente «informadas» por sus partícipes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 429

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Se modifica la redacción del apartado 3, que pasa a tener el siguiente texto:

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

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

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

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

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

Justificación

La referida comisión será creada por el Ministerio, si bien en la misma no dispondrá de facultades de coordinación, al carecer del preciso título competencial, limitándose, en su caso, a presidirla.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 430

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 18

Texto que se propone

5. Este sistema de indicadores deberá incluirse en los instrumentos de planificación estadística previstos en la normativa estadística.

Justificación

Además de los principios del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas enumerados en la enmienda anterior, en relación a la calidad de los datos, a las metodologías sólidas, a los procedimientos adecuados, metadatos y conceptos, definiciones, clasificaciones y estandarizaciones

de los datos, hay que tener en cuenta otros principios del Código de Buenas Prácticas como la pertinencia, es decir, satisfacen las necesidades de las personas usuarias; precisión y fiabilidad; oportunidad y puntualidad; y coherencia y fiabilidad, es decir, consistencia a lo largo del tiempo y comparable con otros ámbitos territoriales, para el Sistema de Indicadores a incluir en el DOMOS.

Por tanto, es imprescindible que este Sistema de indicadores tenga el aval del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas y, por ello, se propone incluir este sistema dentro de la planificación estadística.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 431

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con el transporte y la movilidad **competencia de la Administración General del Estado** y su implantación en el correspondiente ámbito.
2. **Las directrices metodológicas tendrán en cuenta las herramientas y tecnologías para una planificación de las políticas de movilidad más eficiente, sostenible y basada en datos.**
3. **La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transportes será el principio inspirador de estas directrices.**
4. **(Igual)**

Justificación

Adaptar la redacción del artículo a nuestra enmienda al artículo 11.1.c).

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones recoge en su Anexo I el detalle acerca del contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones y contempla la posibilidad de utilizar “mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada” para categorizar al parque circulante.

Por otro lado, a nivel europeo, en la Comunicación del Pacto Verde, la Comisión Europea señala la

importancia de invertir en la transformación digital y en las herramientas digitales necesarias en cuanto que factores clave para propiciar la consecución de los objetivos del Pacto. En esta línea, señala que los datos accesibles e interoperables, combinados con la infraestructura digital (superordenadores, nubes, redes ultrarrápidas) y las soluciones de inteligencia artificial, facilitan las decisiones basadas en datos contrastados y amplían la capacidad de comprender y abordar los retos medioambientales.

De esta manera, la digitalización brinda nuevas oportunidades para el control a distancia de las emisiones, así como para la monitorización y optimización del modo de utilización de la energía y los recursos naturales, a través del 5G, la computación en nube y el internet de las cosas. Tecnologías como la medición remota de las emisiones de tráfico de manera individualizada y en su libre circulación permiten a las administraciones competentes realizar políticas más ajustadas a la realidad del parque circulante, que es uno de los sectores más contaminantes de nuestro tiempo.

Así, para aprovechar todo el potencial de las soluciones digitales en pro de la transición energética, la mitigación y adaptación al cambio climático, así como para diseñar políticas públicas justas, eficaces y basadas en datos, las administraciones públicas han de dotarse de la tecnología y la digitalización para llevar a cabo una monitorización y medición de las emisiones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 432

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Se da nueva redacción al apartado 3:

3. La elaboración de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen en el DOMOS se realizará en el marco de la comisión que a tal efecto se acuerde en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.

Justificación

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible carece de competencia constitucional para coordinar la elaboración de estos documentos, sin perjuicio de su participación en su elaboración junto con el resto de las administraciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 433

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 21

Texto que se propone

Se modifica la letra a) del apartado 1, con la siguiente redacción:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, **como los servicios de movilidad colaborativa, y sobre todo la movilidad** ~~en particular la activa~~, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.

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

3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:

a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.

b) Instrumentos de comunicación y participación.

c) Difusión de buenas prácticas.

d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.

e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.

f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.

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

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

Justificación

La realidad del transporte compartido de vehículos privados en una opción de movilidad sostenible, y dado el impacto que puede tener tanto en la reducción de emisiones de CO₂, el coche compartido se posiciona como un aliado para la movilidad sostenible y para complementar el transporte público y discrecional por carretera que no pueda llegar a todos los municipios.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 434

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 22

Texto que se propone

Se modifican los apartados 3 y 4, con el siguiente texto:

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

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

Justificación

Incorporación del principio de accesibilidad

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 435

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 22

Texto que se propone

Se modifica el apartado 8, en los siguientes términos:

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

Justificación

Mejora técnica y adaptación del texto al derecho de todas las personas a la información.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 436

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 25

Texto que se propone

1. Sin perjuicio de lo establecido en el art.14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, las comunidades autónomas podrán establecer un plazo en el que aquellos municipios a que se refiera su legislación en la materia, se deban dotar en su caso, de un plan de movilidad sostenible de Entidades Locales, con las oportunas revisiones periódicas establecidas en la correspondiente normativa autonómica que les será de aplicación.
2. Suprimir
3. Suprimir
4. Suprimir
5. Suprimir

Justificación

El planteamiento de esta enmienda es que sean las Comunidades Autónomas las que, en el ejercicio de su competencia, establezcan en su caso la obligación de elaborar un plan de movilidad sostenible simplificado a las Entidades Locales y no el Estado mediante esta ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 437

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 26

Texto que se propone

Se modifican los apartado 1 y 2; y se suprime el 4, quedando la siguiente redacción:

1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, ~~previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.~~ **podrán elaborar conjuntamente, y con carácter orientativo, los criterios para identificar los grandes centros de actividad a los que estos planes deben alcanzar. Tales determinaciones serán de aplicación supletoria a las dispuestas, al efecto, por la ordenación urbanística de cada municipio, de conformidad a la legislación de cada CA.**

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

~~Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.~~

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de

~~actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

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

~~3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.~~

~~4. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

Justificación

La normativa sectorial y de ordenación del territorio es competencia de las CC.AA.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 438

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se modifica el apartado 1, con la siguiente redacción:

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público **de la Administración General del Estado deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno. El resto de las entidades y empresas del sector público dependiente de las CC.AA. y administraciones forales y locales se regirán por lo recogido en su legislación.** ~~de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.~~

Justificación

La determinación de los criterios y del tamaño o volumen de la empresa a quien se le atribuye esta obligación, no de carácter laboral, sino de ordenación territorial y urbanística es competencia de las CCAA.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 439

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

“ 2.....

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

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

Justificación

Mejora técnica para adaptar la normativa a la realidad de las cooperativas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 440

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se propone la modificación del apartado 3:

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero y **bajas** emisiones, **incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sea combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)** soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, 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 seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

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.

Justificación

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos de transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer criterios más flexibles que

permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en políticas de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 441

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

El apartado 4 debe decir:

4. Además, en relación con los centros de trabajo de 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 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.**

Justificación

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado por los españoles para realizar sus desplazamientos cotidianos (64%, según un estudio del Foro de Movilidad). Como el uso del vehículo privado seguirá siendo una realidad en los desplazamientos de los españoles, especialmente entre localidades que no cuentan con otras alternativas, hay que fomentar que estos coches vayan ocupados. El uso del coche compartido persigue que los desplazamientos sean más eficientes y sostenibles, optimizando la ocupación de todos esos coches que circulan medio vacíos por nuestras carreteras.

Conviene, pues, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares, logrando que los desplazamientos se realicen de forma más sostenible (tanto económica como medioambientalmente).

El coche compartido ofrece a sus usuarios una solución de movilidad más flexible, tanto por el gran número de trayectos ofertados por otros usuarios (con la posibilidad de pequeños desvíos durante el trayecto para alcanzar destinos intermedios), como por la gran variedad de horarios disponibles. Además, el ahorro en los costes de los desplazamientos facilita que un mayor número de usuarios pueda viajar, democratizando la movilidad en una época de crisis.

Otros países de nuestro entorno, como Francia, han aprobado ya medidas en este sentido. Así, por ejemplo, el Código de Transporte francés prevé la posibilidad de abonar indemnizaciones a los conductores o pasajeros que se desplacen al trabajo compartiendo un mismo vehículo.

Los servicios de movilidad colaborativa también pueden contribuir decisivamente a mejorar la movilidad a los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 442

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

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

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

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos

representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, 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 seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

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. Además, en relación con los centros de trabajo de 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 y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

~~5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

Justificación

Mejora competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 443

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Se modifica el apartado 1 en los siguientes términos:

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público **y los servicios de movilidad colaborativa**. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

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

b) El transporte público colectivo.

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

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

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con

discapacidad o movilidad reducida.

Justificación

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado para realizar los desplazamientos cotidianos. Conviene, por lo tanto, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 444

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

El apartado 2 debe decir:

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero **y bajas** emisiones, **incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

Justificación

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 445

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 30

Justificación

Injerencia competencial. La planificación urbanística y la ordenación territorial son competencia de las CC.AA.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 446

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 31

Texto que se propone

Se crea un nuevo apartado g), con la siguiente redacción:

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

- a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas.
- b) Priorizarán sus inversiones en movilidad inclusiva teniendo en cuenta la situación de los distintos modos y medios de transporte en cuanto a accesibilidad y su nivel de utilización.
- c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, tales como garantizar la información que deberá ser accesible y en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, facilitar el acceso a las zonas de bajas emisiones o extender la figura de los asistentes de movilidad a aquellos modos de transporte donde sea posible.
- d) Fomentarán las campañas de información y acciones formativas para promover la accesibilidad y la no discriminación de las personas con discapacidad o movilidad reducida en la utilización de los bienes y servicios a disposición del público.
- e) Podrán considerar a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las

tarifas de los servicios de transporte.

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

g) Se facilitará, en los diferentes niveles administrativos, el derecho de las personas con discapacidad a participar en el diseño, desarrollo y evaluación de las políticas de movilidad sostenible a través de las organizaciones que les representan.

Justificación

Fomento de la participación en aras a garantizar el derecho a la accesibilidad universal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 447

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 32

Texto que se propone

Se modifica el apartado 2 y se suprime el 3:

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

3. (supresión).

Justificación

Excede de la competencia el determinar el contenido de los planes de cada administración.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 448

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Justificación

Son determinaciones de ordenación del territorio, e incluso de planeamiento urbano, que exceden de las competencias del Estado en la materia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 449

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

El apartado 1 debe decir:

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero **y bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)** en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

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

Justificación

El artículo 34 en su totalidad se excede del marco competencial. Con esta modificación planteamos un texto más respetuoso con las competencias tanto de las CC.AA. como de los entes locales, a la vez que se tienen en cuenta el fomento de los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica

en políticas de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 450

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

E apartado 3 debe decir:

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

En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.

Justificación

Mejora técnica para garantizar el uso seguro de la bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 451

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

“Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.

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

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones

territoriales competentes, y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica **y las comercializadoras de electricidad**, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, **así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil.**

3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.

4. Con el fin de contribuir y favorecer la consecución de los señalados objetivos, la zona de servicio definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios aprobada en los puertos de interés general tendrá, a todos los efectos, la condición de ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica en beneficio de la totalidad de agentes, operadores y empresas ubicadas en la zona de servicio del puerto de que se trate, de manera que se garantice 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, pudiéndose realizar la transferencia de energía a través de la red de distribución y otorgarse los títulos de ocupación necesarios o autorizaciones destinadas a la generación de energía eléctrica para su consumo en el puerto, pudiendo las autoridades portuarias participar en las sociedades que los gestionen.

5. 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.

6. 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 ~~portuario~~ 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”.

Justificación

Por un lado, en el análisis de la situación y necesidades vinculadas con el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, resulta oportuno que, junto con las Administraciones públicas concernidas y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, participen asimismo las empresas comercializadoras de electricidad.

Por otro lado, al objeto de contribuir a la descarbonización y el uso de energías alternativas en los espacios portuarios, y en particular de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, se añade un nuevo apartado 4 al artículo 26 con la finalidad necesaria de establecer que toda la zona de servicio de los puertos, aprobada por la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, tenga a todos los efectos la condición de ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica, de tal modo que todos los operadores ubicados en el puerto puedan formar parte de un autoconsumo compartido, sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 452

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

El apartado 1 queda redactado como sigue:

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del transporte. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas. **En relación con el impacto ambiental del transporte, las administraciones públicas promoverán la medición empírica e individualizada de las emisiones reales del tráfico rodado.**

Justificación

En 2019, el transporte fue el responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE según la Agencia Europea del Medio Ambiente, de los cuales el 71,7% provino del transporte por carretera. Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, en 2022 se registró una reducción del 2% de las emisiones de efecto invernadero, impulsada por reducciones sustanciales en los sectores de la construcción y de la industria, mientras que las emisiones procedentes del transporte experimentaron un aumento de un 6% respecto a los niveles de 2021. Asimismo, mientras que el sector del suministro eléctrico sólo ha reducido sus emisiones en un 40% con respecto a sus niveles de 2005, el sector transporte sólo las ha reducido en un 11%.

En España, se estima que alrededor del 1% de la flota de vehículos en circulación es responsable de hasta el 40% de todas las emisiones producidas por el tráfico rodado. Los grandes emisores no responden necesariamente a una categoría ni a una antigüedad determinadas. De hecho, se estima que hasta un 15% de vehículos que emiten alrededor de 200 veces más que un vehículo normal tiene menos de 5 años, y tienden a estar desajustados, averiados o manipulados ilegalmente.

A través de los sistemas de medición empírica de las emisiones reales del tráfico rodado, las Administraciones Públicas pueden llevar a cabo un control efectivo de las emisiones del tráfico e identificar a los vehículos verdaderamente más contaminantes, así como promover la sustitución del parque móvil hacia opciones más sostenibles. Asimismo, de forma general, la medición empírica e individualizada de las emisiones del tráfico permitirá diseñar políticas públicas basadas en datos, de forma que sean más eficientes y pongan el foco en el problema real.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 453

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 41

Texto que se propone

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

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 454

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 42

Texto que se propone

El apartado 1 debe decir:

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

Asimismo, las administraciones podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, **así como fomentar los servicios de movilidad colaborativa mediante subvenciones o ayudas públicas.**

Justificación

El gran reto para el funcionamiento sostenible del modelo de coche compartido/carpooling radica en que los usuarios del vehículo privado perciban de forma tangible el beneficio asociado a compartir su trayecto con otros usuarios, en términos de ahorro de costes. Para promover el cambio conductual de los usuarios, especialmente en distancias cortas, es imprescindible contar con el apoyo y la colaboración de las administraciones públicas en materia de financiación.

Los trayectos de commuting diario suponen un volumen de tráfico muy relevante en las ciudades y,

por tanto, una oportunidad potencial para impulsar el uso del coche compartido, con la consiguiente reducción de emisiones y alivio de la densidad y la congestión circulatoria. En España circulan cada día 11 millones de automóviles que van y vuelven del trabajo sólo con el conductor y sin ningún pasajero. Llevar los asientos vacíos supone más contaminación, atascos, y compartir coche gracias al carpooling supondría un ahorro de entre 1.000 o 2.000 euros al año por cada coche.

Es muy importante lograr cambiar hábitos y asentar rutinas de uso de esta nueva alternativa de movilidad diaria. El transporte público, desde el tren al autobús, no puede llegar todas las pequeñas localidades y, cuando lo hace, no siempre puede ser de manera directa y eficiente. El carpooling permite esta conexión directa y eficiente gracias al uso colaborativo de vehículos con asientos vacíos que hacen la misma ruta, o que comparten parte del trayecto. El objetivo es que el conductor publique sus asientos vacíos gracias a la compensación de sus gastos y que el viaje sea más barato, o incluso gratuito, para los usuarios, incentivando con ello el que dejen sus vehículos privados en casa optimizando la ocupación de los vehículos en carretera. Por ello, hay que crear el marco adecuado para impulsar medidas concretas para que otras formas de movilidad con potencial para conectar pequeñas localidades, como la movilidad colaborativa, puedan recibir apoyo tras la aprobación de la Ley.

La actividad de fomento de las Administraciones públicas (Estado y comunidades autónomas) no debe ceñirse a los servicios de movilidad que son prestados directa o indirectamente por tales Administraciones públicas. Debe preverse también la posibilidad de fomentar otros servicios de movilidad sostenible en los que no interviene la Administración (por ejemplo, los servicios de movilidad colaborativa).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 455

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 43

Texto que se propone

El apartado 1 queda redactado con el siguiente texto:

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

Justificación

Adecuación al marco competencial

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 456

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Texto que se propone

Se modifica el apartado d) y se crean dos nuevos apartados i) y j), con la siguiente redacción:

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

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación.

f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.

g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.

h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

i) Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.

j) proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.

Justificación

Garantizar el derecho a la movilidad también en núcleos menos poblados.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 457

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 47

Texto que se propone

El apartado 3 debe decir:

3. La financiación de las obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península corresponderá en todo caso a las administraciones proponentes y no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado, **salvo en aquellos supuestos en que no exista medio de transporte alternativo en tramos horarios y duración equivalentes.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 458

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 50

Texto que se propone

Se suprime al artículo 50.

Justificación

No se establecen los criterios para la autorización de la prestación en régimen de libre concurrencia de la competencia de las rutas que son parte del sistema concesional.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 459

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Se propone un nuevo apartado 5 con el siguiente tenor:

5. En los procedimientos de evaluación se tendrán en cuenta las aportaciones realizadas por las CC.AA. (en su caso las Diputaciones Forales) y EE.LL. con competencia en materia de movilidad.

Justificación

Mejora competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 460

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

El apartado 3 debe decir:

3. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad.

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

Justificación

Mejora competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 461

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Se da una nueva redacción al apartado 3 del artículo 53, con el siguiente tenor:

...

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo ~~en todo caso~~ durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **respecto de las actuaciones incluidas en su ámbito. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental, sin perjuicio de la realización del estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera, conforme a lo indicado en el artículo 54.** ~~Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.~~

...

Justificación

Se someten a análisis preliminar de rentabilidad socioambiental en el ámbito portuario las actuaciones incluidas en el ámbito del Plan Director de Infraestructuras, sin que sea necesario dicho análisis respecto de las no incluidas en el mismo. Con ello se asemeja el tratamiento de las actuaciones del ámbito portuario al de los aeropuertos de interés general, sin que, de otra parte, las inversiones en actuaciones portuarias no incluidas en el Plan Director de Infraestructuras puedan ser objeto de este análisis preliminar al no estar incluidas en ningún instrumento de planificación portuaria. Ello sin perjuicio de que, respecto de las inversiones portuarias consideradas relevantes desde el punto de vista técnico o económico, no incluidas en el ámbito del Plan Director, deban ser objeto del estudio de rentabilidad económica social y ambiental y, en su caso, financiera, de conformidad con lo previsto en el artículo 54 de proyecto de ley. Con todo ello se adecúan las previsiones del proyecto de ley de movilidad al régimen jurídico previsto para estas inversiones en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 462

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 54

Texto que se propone

El apartado 2 debe decir:

2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se **constata** ~~aprecia~~ que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse **de manera urgente** para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 463

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Se modifica el apartado 4 en los siguientes términos:

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles, **teleférico, funiculares** y tranvías que operan en el ámbito urbano **y metropolitano** en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 464

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 66

Texto que se propone

El apartado 2.d) queda modificado con el siguiente texto:

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 465

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 83

Texto que se propone

Se modifican los apartados 2 y 3 con siguiente texto:

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

3. La OFVA será desarrollada y gestionada por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, en los términos en los que se establezca reglamentariamente, **sin perjuicio de las funciones que ostentan las comunidades autónomas en tráfico, que deberá ser en todo caso tenida en cuenta.**

Justificación

Mejora técnica y de adaptación al marco competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 466

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 87

Texto que se propone

Se propone la siguiente redacción en el apartado 4:

4. Los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte, y gestores de otros equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, proporcionarán al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **y a las Administraciones Públicas competentes en materia de Transportes y Movilidad Sostenible** la información necesaria para el acceso a los datos requeridos, de acuerdo con el sistema de acceso previsto en el anexo I de esta ley.

Justificación

Adaptación al marco competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 467

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 90

Texto que se propone

Se da nueva redacción al apartado 2 quedando el texto como sigue:

2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística europea, **nacional y autonómica, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas, estarán a disposición del Instituto**

Nacional de Estadística, de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales y de los órganos centrales de estadística de las comunidades autónomas cuando estos se soliciten para el desarrollo de sus planes y programa estadísticos.

La recogida de datos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad con fines estadísticos se incluirá dentro del Plan Estadístico Nacional o dentro de los planes estadísticos autonómicos y tendrá la consideración de estadísticas para fines estatales y para fines autonómicos, respectivamente.

La actividad estadística tiene entre sus principales finalidades la planificación y evaluación de políticas públicas y su seguimiento.

Justificación

En el sistema estadístico español conviven las estadísticas para fines estatales y las estadísticas para fines autonómicos. Son dos competencias exclusivas que da al Estado la Constitución Española y a las Comunidades Autónomas sus respectivos Estatutos de Autonomía. Estas dos competencias son concurrentes, tal y como ha indicado el Tribunal Constitucional.

Por tanto, a la normativa estatal y europea, se añaden las competencias autonómicas a la hora del acceso a la información de los datos de transporte y movilidad para la elaboración también de las estadísticas para fines autonómicos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 468

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 91

Texto que se propone

El apartado 1 debe decir:

1. La información comunicada al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el marco de la acción prioritaria «Suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión», prevista en la letra a) del artículo 3 de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, siempre que reúna los requisitos mínimos de calidad necesarios para su incorporación, se pondrá a disposición del público de forma integrada a través de una única plataforma nacional, denominada Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal. Esta información deberá aportarse en, ~~al menos, idioma~~ castellano **y en el resto de las lenguas oficiales de las CC.AA.**, sin perjuicio de que pueda aportarse también en el resto de las lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas.

Justificación

Mejora técnica para la inclusión de los derechos lingüísticos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 469

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO IV. ARTÍCULO 94

Texto que se propone

Se modifica el título del artículo con el siguiente tenor:

Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte **competencia de la Administración General del Estado**.

...

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 470

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO IV. ARTÍCULO 94

Texto que se propone

El apartado 3 se modifica en los siguientes términos:

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, **impulsar el conocimiento en materia de inclusión y accesibilidad universal**, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.

Justificación

Incorporar la inclusión y accesibilidad universal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 471

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Se propone la adición de dos letras f) y g) nuevas en el apartado 2, que deben decir:

f) Que aporte servicios adaptados a aquellas mercancías de especial relevancia, tales como las Mercancías Peligrosas y otras que tengan exigencias reglamentarias relevantes. Dichos servicios adaptados a este tipo de mercancías deben contribuir a lograr un mínimo grado de Seguridad y de Movilidad al tráfico global de Mercancías. Estos servicios avanzados para las mercancías completarán a los servicios generales de manipulación y depósito de UTIs así como los servicios básicos al Transportista. Estos servicios serán los de estancia en tránsito y espera segura de mercancías clasificadas, tales como las peligrosas.

g) Deberán estar ubicados en las rutas de máxima prioridad con garantía de circulación para Transporte de mercancías “24 horas /365 días.

Justificación

Se debe incorporar y/o actualizar una protección jurídica de infraestructuras y tráfico de mercancías en los nodos de interés general frente a conflictos causados por ocupaciones, construcción de equipamientos terciarios o edificaciones incompatibles.

Debe preservarse la intermodalidad (incluida la estancia en tránsito y estacionamientos de mercancías), y especialmente las Mercancías Peligrosas (MMPP), donde faltan recursos jurídicos a

nivel de Ley que se puedan invocar para resolver situaciones reales de conflicto, muy dañinas para la movilidad de interés general de las MMPP pero que lo es también para todo el flujo general de transportes de mercancías, incluida la Seguridad durante el Transporte de todas las mercancías.

Estos nodos de importancia estratégica requieren una descripción mínimamente ambiciosa y concreta de los servicios que son necesarios para los usuarios y en particular para el transportista por carretera que es la clave de su impulso, sin un enfoque “ hacia el transportista por carretera” los resultados no mejorarán.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 472

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Se añade un nuevo apartado 5 con siguiente literal:

5. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en la reserva de espacios de Seguridad y servicio dentro de los instrumentos de Ordenación del Territorio y Planificación Urbanística. Las franjas y superficies de servidumbre legalmente reservadas a la influencia de los nodos logísticos de interés general ocupadas por actividades incompatibles con la estancia en tránsito de mercancías especiales (peligrosas, por ejemplo) u otras actividades del nodo, requerirán su catalogación en los elementos de ordenación territorial, como uso o edificación no compatible con el nodo logístico de interés general.

Justificación

La Ordenación del Territorio debe reconocer expresamente que los nodos estratégicos de interés general son infraestructuras que requieren una zona o área de terreno de influencia suficiente. Hay que revisar jurídicamente en qué situación evolucionarán las terminales para que no esté rodeadas de edificaciones que finalmente las hagan inútiles a sus objetivos.

Eso mismo aplica a las infraestructuras intermodales de mercancías y por ello se requiere una protección que es extensible a la RFIG del FFCC, incluidas sus áreas y superficies de servidumbre y operación necesarias. Es necesario defender la protección de estas tipologías de áreas en el

territorio, ya que el interés general de la movilidad debe preponderar siempre sobre derechos particulares de menor rango legal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 473

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Se propone un nuevo artículo 98 bis, con el siguiente texto:

Artículo 98 bis. Movilidad de mercancías y planificación territorial.

1-Los planes urbanísticos y demás instrumentos generales de ordenación del territorio deberán precisar determinaciones o exigencias que afecten a las condiciones de la movilidad de las mercancías de Interés General, en particular la intermodal y la de las mercancías clasificadas, tales como las mercancías peligrosas, incluidos los espacios de reserva que requieran las operaciones y fases del transporte. En este sentido se considerarán prioritarias, las áreas necesarias requeridas para la operativa y la Seguridad de las “autopistas ferroviarias”, sean terrenos de titularidad privada o pública.

2-Los informes que deban emitir las autoridades competentes en materia de planificación territorial velarán por que los instrumentos de ordenación del territorio que afecten a la movilidad salvaguarden y respeten las infraestructuras y tráficos de mercancías de interés general y sus áreas de servicio y operativa ordinaria. Las instalaciones de servicio en zonas colindantes a las infraestructuras pueden ser públicas o privadas, sin que ello influya en las exigencias de seguridad y movilidad de mercancías, en particular de las mercancías peligrosas.

Justificación

Es fundamental establecer una defensa legal de las servidumbres y espacios de seguridad y operativa de transporte para las infraestructuras de interés general a efectos de la movilidad de las mercancías. Se debe prevenir decisiones de otros ámbitos de las Administraciones Públicas, o bien del ámbito privado que comprometan la funcionalidad de los nodos o infraestructuras de interés nacional

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 474

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Se añade un nuevo artículo 100 bis en los siguientes términos:

Artículo 100 bis. Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados 1. Los poderes públicos competentes en la materia llevarán a cabo un estudio de alcance estatal para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General .

Justificación

Existe un déficit estructural muy grave de espacios seguros de aparcamiento para vehículos pesados.

Es prioritario que se habilite urgentemente una mínima oferta de plazas de Estacionamiento de vehículos pesados en la Red de Interés General. Igualmente, resulta fundamental, establecer fórmulas de explotación de las mismos, Privada y /o Pública, que haga viable este servicio con unos

costes de estos estacionamientos razonables.

Debe existir un mandato vinculante para que las plazas de estacionamiento de vehículos pesados se construyan y tengan un marco de explotación en fecha prefijada. Recientemente la UE ha aprobado una tipología para las áreas de estacionamiento vía normativa.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 475

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

Texto que se propone

Disposición adicional segunda. Conferencia Sectorial de Infraestructuras de Transporte Terrestre.

En el marco de la Conferencia sectorial a que se refieren los artículos 6.2.b) y 8 de esta Ley, se creará la conferencia sectorial de transporte terrestre, como órgano de cooperación de las actuaciones en la materia de la Administración del Estado y la de las Comunidades Autónomas, Territorios Forales y Ciudades de Ceuta y Melilla.

A dicho fin, se podrán crear comisiones, subcomisiones o grupos de trabajo específicos que resulten necesarios para la conclusión de sus trabajos.

Justificación

Precisar su naturaleza jurídica y alcance.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 476

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA

Texto que se propone

Se añade un apartado 3 con el siguiente texto:

3. Se garantizará que los puntos de recarga de vehículos y bicicletas eléctricas permitan también la recarga de vehículos y productos de apoyo para personas con discapacidad.

Justificación

Incorporar la posibilidad de acceso a otro tipo de vehículos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 477

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA

Texto que se propone

Se añade un último párrafo con el siguiente literal:

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de tres meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán, antes de ese mismo plazo, los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del ferrocarril y reducción de los GEI. Todo ello bajo el “Plan Mercancías 2030”.

Justificación

Según la Ley de Cambio Climático, en su Disposición adicional 6ª sobre Transporte ferroviario:

“2. En el ámbito del transporte de mercancías, y con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo, el Gobierno establecerá, de acuerdo con lo que prevea la citada Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, objetivos de penetración del ferrocarril en

el transporte de mercancías en distancias superiores a los 300 kilómetros.”

La citada Ley mandata, por tanto, que la futura Ley de Movilidad establezca qué objetivos de incremento de uso del FFCC procede aplicar.

La creciente degradación e infrautilización del FFCC de mercancías, sobre todo en la modalidad intermodalidad, es ya un grave problema para todo el sistema nacional de transporte de mercancías. Este déficit de eficacia y viabilidad del transporte de mercancías FFCC se incrementa año tras año y daña el sistema de movilidad de mercancías cada vez más.

Así mismo hay un progresivo impacto directo en la “no reducción” de GEIs del sector de transportes y en la ineficiencia y resiliencia modal del sistema de transportes nacional de mercancías. La excesiva sobredependencia del modo de transporte carretera hace a la industria cargadora española más dependiente que la media de la UE.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 478

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se añade una nueva DA con el siguiente texto:

"Disposición adicional duodécima.

1. Las referencias de esta Ley a las Comunidades Autónomas se entenderán hechas a los Territorios Históricos del País Vasco, en las materias que sean de su competencia.
2. En todo caso, en materia de transportes por carretera, los Territorios Históricos del País Vasco mantendrán las facultades y competencias que les corresponden en los términos de los convenios vigentes, suscritos con el Estado, en actualización de los derechos históricos de los territorios forales que la Constitución ampara expresamente y respeta en su disposición adicional primera."

Justificación

Al margen de las modificaciones sugeridas en el articulado, teniendo en cuenta que el proyecto de ley no tiene en cuenta el peculiar reparto competencial existente en el País Vasco en materia de carreteras y transportes por carretera, se sugiere la inclusión de una disposición adicional que así lo prevea expresamente, de igual forma que existe en otras leyes sectoriales como puede ser la de Montes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 479

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Texto que se propone

Se modifica el último párrafo de esta DF, quedando el siguiente texto:

Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en el artículo 27 de la Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de **bajas eero** emisiones, **incluida la de vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovable (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Justificación

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 480

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Texto que se propone

Los apartados Uno y Tres quedan redactados como sigue:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1.

1. La conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará ~~el ejercicio coordinado~~ la colaboración entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, ~~y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.~~ De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de Octubre,, y por los correspondiente miembros **en representación** de los Consejos de Gobierno, ~~en representación~~ de las Comunidades Autónomas **o de los Territorios Históricos del País Vasco** y de las ciudades de Ceuta Y melilla.

...

Tres. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11.

1.Al objeto de llevar a cabo la ~~coordinación~~**colaboración** inmediata y ordinaria.....**o de los Territorios Históricos del País Vasco** y ciudades de Ceuta... (resto igual)

...

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

Los transportes de viajeros de usos 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..... (resto igual)

...

Justificación

Coherencia con nuestras enmiendas de modificación del art. 8.2 y 3.; y de supresión del art. 50, y una mayor adecuación al reparto competencial habiendo cuenta de las competencias reconocidas a los Territorios Históricos en materia de transportes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 481

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Se modifica el apartado Cuatro en los siguientes términos:

...

Cuatro. El apartado 4 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. ~~Estas~~

operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, manteniendo la traza ferroviaria en superficie, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50%). La titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se registrará por lo previsto reglamentariamente, salvo que por convenio o acuerdo se establezca otra cosa. Esta limitación a la financiación se establece para aquellas operaciones de integración en las que los pasos transversales generen más de 3.000 metros cuadrados de nuevo suelo en el ámbito de la actuación a desarrollar. En el caso de no generar la superficie anterior, al no considerarse una operación de integración, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán acordar un porcentaje de financiación superior al cincuenta por ciento (50%).

b) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de la línea ferroviaria o un viaducto ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50%).

c) En el supuesto de que la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie se realice mediante un soterramiento de la línea de ferrocarril, la titularidad de los nuevos elementos estructurales del soterramiento tales como pilares, muros y losas, corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, salvo acuerdo en contrario y que por un instrumento de planeamiento urbanístico se establezca otra titularidad en consideración a su caracterización como obra de urbanización. En el caso de que la operación de integración se desarrolle mediante un soterramiento ejecutado mediante pilares, muros y losas, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del treinta por ciento (30%) del coste de los citados elementos estructurales y será necesario garantizar mediante convenio, la ejecución de la urbanización sobre la losa por parte de la administración competente con los condicionantes necesarios que permitan garantizar la integridad y el mantenimiento de dicha losa, y la correcta explotación ferroviaria del nuevo túnel ferroviario generado. Los administradores de infraestructuras ferroviarias no asumirán la financiación de las obras de urbanización, conexiones locales o territoriales con la ciudad o territorio circundante o infraestructuras de transporte cuya administración no sea de su competencia, más allá de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su

~~caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos correspondientes a suelos liberados del uso ferroviario o a suelos que permanecen afectos al servicio ferroviario, pero a los que el planeamiento atribuye aprovechamiento urbanístico lucrativo. En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstos se considerarán como un mayor coste de la operación a repercutir proporcionalmente entre el coste de todos los elementos de la integración que se ejecuten de manera definitiva.~~

~~Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente los elementos tales como plataforma, vía e instalaciones. En el caso del edificio de viajeros, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán requerir que las demás administraciones públicas asuman en los convenios hasta un máximo del 30% de su financiación.~~

~~d) En el caso de que se estimara que la aportación por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias debiera ser superior a los porcentajes indicados en los apartados a) b) y c) anteriores, será necesaria la previa autorización del Consejo de Ministros.»~~

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 482

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Se modifica

Cuatro. El apartado 4 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. Estas operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, manteniendo la traza ferroviaria en superficie, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje ~~mínimo~~ ~~máximo~~ para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje ~~mínimo~~ ~~máximo~~ del cincuenta por ciento (50%). La titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se regirá por lo previsto reglamentariamente, salvo que por convenio o acuerdo se establezca otra cosa. Esta limitación a la financiación se establece para aquellas operaciones de integración en las que los pasos transversales generen más de 3.000 metros cuadrados de nuevo suelo en el ámbito de la actuación a desarrollar. En el caso de no generar la superficie anterior, al no considerarse una operación de integración, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán acordar un porcentaje de financiación superior. ~~al cincuenta por ciento (50%)~~.

b) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de la línea ferroviaria o un viaducto ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje ~~mínimo~~ ~~máximo~~ para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje ~~mínimo~~ ~~máximo~~ del cincuenta por ciento (50%).

c) En el supuesto de que la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie se realice mediante un soterramiento de la línea de ferrocarril, la titularidad de los nuevos elementos estructurales del soterramiento tales como pilares, muros y losas, corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, salvo acuerdo en contrario y que por un instrumento de planeamiento urbanístico se establezca otra titularidad en consideración a su caracterización como obra de urbanización. En el caso de que la operación de integración se desarrolle mediante un soterramiento ejecutado mediante pilares, muros y losas, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un ~~mínimo~~ ~~máximo~~ del treinta por ciento (30%) del coste de los citados elementos estructurales y será necesario garantizar mediante convenio, la ejecución de la urbanización sobre la losa por parte de la administración competente con los condicionantes necesarios que permitan garantizar la integridad y el mantenimiento de dicha losa, y la correcta explotación ferroviaria del nuevo túnel ferroviario generado. Los administradores de infraestructuras ferroviarias no asumirán la financiación de las obras de urbanización, conexiones locales o territoriales con la ciudad o territorio circundante o infraestructuras de transporte cuya administración no sea de su competencia, más allá de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su

caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos correspondientes a suelos liberados del uso ferroviario o a suelos que permanecen afectos al servicio ferroviario, pero a los que el planeamiento atribuye aprovechamiento urbanístico lucrativo. En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstos se considerarán como un mayor coste de la operación a repercutir proporcionalmente entre el coste de todos los elementos de la integración que se ejecuten de manera definitiva.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente los elementos tales como plataforma, vía e instalaciones. ~~En el caso del edificio de viajeros, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán requerir que las demás administraciones públicas asuman en los convenios hasta un máximo del 30% de su financiación.~~

d) En el caso de que se estimara que la aportación por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias debiera ser superior a los porcentajes indicados en los apartados a) b) y c) anteriores, será necesaria la previa autorización del Consejo de Ministros.»

Justificación

Corresponde a ADIF sufragar el coste de las inversiones ferroviarias.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 483

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial.

Texto que se propone

Se propone el siguiente texto:

Esta ley se dicta al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los apartados 7ª, 15ª, 18ª, 20ª, 21ª, 23ª y 25ª del artículo 149.1 de la Constitución Española, referidos respectivamente a la legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas; al fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica; a las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; sobre los puertos y aeropuertos de interés general; sobre los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, el tráfico y la circulación de vehículos a motor; la legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y sobre las bases del régimen minero y energético.

Justificación

Se trata de contemplar los títulos específicos que con carácter prevalente habilitan la competencia del Estado para la aprobación de esta ley, suprimiendo en consecuencia la incorrecta referencia a los apartados 1ª y 13ª del artículo 149.1 de la Constitución.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 484

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final. Se modifica el artículo 3.13 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

13. Autorizar las siguientes instalaciones eléctricas:

b) Instalaciones de producción incluyendo sus infraestructuras de evacuación, transporte secundario, distribución, acometidas, líneas directas, y las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, que excedan del ámbito territorial de una Comunidad Autónoma, así como las líneas directas conectadas a instalaciones de generación de competencia estatal.

Se modifican los artículos 53.1 y 53.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

[...]

2. La Administración Pública competente podrá establecer que determinados tipos de modificaciones no sustanciales de las instalaciones de transporte, distribución y producción, líneas directas, así como las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW no queden sometidas a las autorizaciones administrativas previas previstas en los apartados 1.a) y b).

Se modifica el artículo 54.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución de energía eléctrica, así como las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.

Se modifica el artículo 11.1 del Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos:

Artículo 11. Régimen de autorización de las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de puntos de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW.

1. Las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación, de conformidad con el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Justificación

Declarar que las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW son de utilidad pública a efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso es una medida positiva para fomentar la instalación de puntos de recarga de potencia elevada. Para beneficiarse de dicho reconocimiento de utilidad pública, de acuerdo con el artículo 53 de la Ley del Sector Eléctrico (LSE), los titulares de las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW deben solicitar una autorización administrativa previa, una autorización administrativa de construcción y una autorización de explotación.

No obstante, la ambigüedad de si el término “infraestructuras eléctricas” incluye aquellos elementos

de la instalación propiedad de la distribuidora (accesos y extensiones de red, centros de transformación y seccionamiento, etc), provoca que en diferentes CCAA se estén aplicando criterios diferentes. En particular, en algunos casos los distribuidores están solicitando las autorizaciones mencionadas sin importar la potencia de la estación de recarga, y en otros casos, solo las están solicitando para estaciones de recarga de potencia superior a 3.000 kW.

Por todo ello, solicitamos que en la LSE se aclare que “infraestructuras eléctricas” son todos aquellos elementos necesarios para el funcionamiento de la estación de recarga, incluyendo los elementos que son propiedad del distribuidor, para que en ningún caso los distribuidores deban solicitar las autorizaciones mencionadas para estaciones de recarga de menos de 3.000 kW.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 485

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición Final nueva. Se modifica la Ley 24/2013, d e 26 d e diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica el apartado 5 del artículo 48, con el siguiente tenor:

5. Para la instalación de puntos de recarga no podrá exigirse por parte de las Administraciones Públicas competentes la obtención de licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de puesta en marcha, de funcionamiento o de actividad, de carácter medioambiental, ni otras de clase similar o análogas, excepto en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural. Lo anterior será igualmente aplicable para la instalación de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio y funcionamiento de dichos puntos de recarga, incluidas líneas o centros de transformación, Cuadros Generales de Protección y Medida o seccionamiento propiedad del titular o de la empresa distribuidora, siempre que no afecten a elementos de dominio público.

Las licencias o autorizaciones previas serán sustituidas por declaraciones responsables, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en

posesión de la documentación que así lo acredite.

Las empresas distribuidoras podrán aprovechar, en la misma medida que el promotor, la sustitución de las citadas licencias o autorizaciones por declaraciones responsables cuando realicen instalaciones de conexión de puntos de recarga a la red de distribución existente.

Para el resto de los elementos que forman parte de la infraestructura de conexión que requieran obtención de licencia de autorización, se establecerá un plazo máximo de treinta días para su resolución a contar desde su solicitud.

La declaración responsable permitirá realizar la instalación del punto de recarga y de la infraestructura eléctrica necesaria para su puesta en servicio e iniciar el servicio de recarga energética desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección de las Administraciones Públicas competentes.

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a una declaración responsable, o la no presentación de la declaración responsable determinará la imposibilidad de explotar la instalación y, en su caso, la obligación de retirarla desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Las Administraciones Públicas competentes establecerán los elementos de la declaración responsable que tendrán dicho carácter esencial.

Para la instalación de puntos de recarga en infraestructuras titularidad de las Administraciones Públicas y explotadas en régimen de concesión administrativa, la presentación de la declaración responsable implicará la correspondiente autorización por parte de la Administración concedente, todo ello sin perjuicio del establecimiento de las medidas de reequilibrio del contrato que pudieren proceder. Las Administraciones Públicas tendrán la obligación de facilitar la firma de la documentación de cesión necesaria para la puesta en marcha de las instalaciones, para lo que deberán entregar la documentación legal del firmante en la tramitación de la declaración responsable y comprometerse a firmar sin perjudicar en los plazos de puesta en marcha.

Lo previsto en este apartado se entenderá sin perjuicio del régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53, con excepción de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio de los puntos de recarga, en cuyo caso no resultará de aplicación.

Justificación

La enmienda reforma la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la finalidad de favorecer el despliegue de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos mediante un refuerzo del régimen de declaración responsable a través de diferentes modificaciones en el apartado 5 del artículo 48.

En primer lugar, para garantizar la viabilidad del proceso de implantación de puntos de recarga se plantea considerar incluido dentro de los mismos a la infraestructura eléctrica necesaria para el funcionamiento de dichos puntos, incluidas líneas directas o centros de transformación o seccionamiento siempre que no afecten a elementos del dominio público, dentro de los supuestos de no exigibilidad por parte de las Administraciones Públicas competentes de la obtención de licencia o autorización previa previstos en la redacción previa del artículo 48.5, bastando para ello la presentación de declaraciones responsables de acuerdo con lo previsto en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Seguidamente, dado que para poner en servicio un nuevo punto de recarga es imprescindible no sólo la realización de la parte de instalación que compete al promotor del servicio, sino también la que reglamentariamente debe realizar la empresa gestora de la red de distribución para alimentar eléctricamente dicho punto de recarga, la enmienda plantea aclarar que dicha simplificación administrativa afecta a ambos participantes, pudiendo también las empresas distribuidoras aprovechar, en la misma medida que el promotor, la sustitución de las citadas licencias o autorizaciones por declaraciones responsables cuando realicen instalaciones de conexión de puntos de recarga a la red de distribución existente. En caso contrario, la medida contemplada en este apartado quedaría en la práctica sin efecto, malogrando el objetivo perseguido con la misma. En los casos en que sea necesaria la tramitación de elementos de conexión, se debe establecer un plazo acotado de resolución a contar desde el momento de su solicitud.

Asimismo, se establece que para la instalación de puntos de recarga en infraestructuras de titularidad pública y explotadas en régimen de concesión administrativa, la presentación de la declaración responsable implicará la correspondiente autorización por parte de la administración concedente, sin que sea necesario trámite adicional alguno y sin perjuicio del establecimiento de las medidas de reequilibrio del contrato que pudieren proceder con el fin de evitar una dilación innecesaria en el proceso de instalación de puntos de recarga.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 486

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final XX. Suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles

Se modifica la Disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (LSE), con la siguiente redacción:

Sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, los gestores de puertos, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente. Alternativamente, los gestores de puertos, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán ceder o transmitir a terceros, total o parcialmente, el derecho de prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente.

Además, sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, los gestores de puertos, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias podrán autorizar a otras personas físicas o jurídicas que sean consumidores de energía eléctrica de conformidad con lo establecido en esta Ley a que, en su condición de consumidores, puedan prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente.

Justificación

Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, el artículo 36 del PL de Movilidad Sostenible establece que las autoridades portuarias promoverán medidas para el suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, siendo prioritarias, entre otras, la electricidad.

De acuerdo con la redacción actual de la LSE, únicamente aquellos consumidores que gestionen un puerto (Autoridad Portuaria) pueden prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones. No hay menciones a la cesión de los derechos ni a los acuerdos para que un tercero pueda prestar servicios sin tener los derechos de explotación.

En pro de facilitar el acceso al suministro de electricidad a buques a otros agentes, fomentando la competencia, y de una mayor seguridad jurídica, la normativa debería recoger expresamente dicha cesión de explotación a un tercero.

La propuesta de enmienda permite que las Autoridades Portuarias puedan ceder o autorizar a terceros el derecho a prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles. En el caso de la cesión, el suministro se efectúa desde un punto de suministro conectado a la red interior de la autoridad. Por otro lado, en el caso de la autorización, el suministro se realiza desde un punto de suministro propiedad del tercero, independiente de la red interior de la autoridad, para el cual el tercero deberá solicitar acceso y conexión a la red eléctrica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 487

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se añade una nueva DF con el siguiente tenor:

Disposición Final nueva. Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Uno. Se modifica el apartado 7 del artículo 12 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

[...]

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores, de acuerdo con lo establecido en el Anexo

correspondiente de esta norma, podrán notificar esta circunstancia a su titular con la finalidad de que tome conciencia del impacto medioambiental de su vehículo e instarle a que proceda a su revisión. La identificación de estos vehículos podrá realizarse mediante sistemas de medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada, en los términos que reglamentariamente se determinen.”

Dos. Se introduce un Anexo IX (nuevo), que queda redactado de la siguiente manera:

“Anexo IX (nuevo). Cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

Tipología de vehículo Contaminante Unidades de medida

Valor umbral en unidades de medida Valor derivado (estimado) en g/km

Monóxido de carbono CO/CO₂ (mol/mol) 1 25

Hidrocarburos inquemados HC/CO₂ (10⁻⁴ mol/mol) 210 4

Monóxido de nitrógeno NO/CO₂ (10⁻⁴ mol/mol) 190 1

Dióxido de nitrógeno NO₂/CO₂ (10⁻⁴ mol/mol) 375 3 L

Material particulado Opacidad (%) 7% 0,25

Monóxido de carbono CO/CO₂ (mol/mol) 0,1 11,9

Hidrocarburos inquemados HC/CO₂ (10⁻⁴ mol/mol) 19 0,8

Monóxido de nitrógeno NO/CO₂ (10⁻⁴ mol/mol) 118 1,8

Dióxido de nitrógeno NO₂/CO₂ (10⁻⁴ mol/mol) 86 1,8 M1

Material particulado Opacidad (%) 4% 0,26

Tres. Se modifica la letra b) del apartado 2 de la Disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera: “Disposición final segunda. Habilitaciones normativas. [...]”

2. Asimismo se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II y el Anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

[...]

Justificación

En 2021 se aprobaba la Ley del Cambio Climático y Transición Energética en España. Su artículo 3 dispone los objetivos de reducción de emisiones de gases de efectos invernadero, energías renovables y eficiencia energética que España deberá tener presente en sus diferentes acciones y sectores, tanto en el ámbito público como privado. Entre ellos se encuentran “Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990” y “Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42 %”.

Por su parte, el artículo 14 de la citada Ley (Promoción de movilidad sin emisiones) dispone que “la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂, establecidas conforme a la normativa comunitaria”. Entre ellas la Ley dispone a continuación medidas que impulsen la electrificación del parque y el establecimiento de zonas de bajas emisiones para el año 2023 en municipios de más de 50.000 habitantes (de más de 20.000 si exceden determinados indicadores de emisiones). Para cumplir con el mandato de crear estas zonas de bajas emisiones, el 27 de diciembre de 2022, se aprobó el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, cuyo objeto es establecer los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE establecidas por las distintas entidades locales, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

Como ya ocurrió con otras políticas públicas relacionadas con la movilidad en el pasado (la pacificación del tráfico y los radares), es imprescindible identificar y concienciar sobre aquellas conductas que resulten especialmente contrarias al objetivo público que se pretende implementar. En el caso de la mejora de la calidad del aire a través de medidas relativas a la movilidad y el transporte, resulta especialmente llamativo que un reducido número de vehículos (el 1%) produce hasta el 40% de las emisiones que genera el transporte.

Con el objetivo de desincentivar la circulación de este tipo de vehículos se establece una modificación normativa para generar un mecanismo de identificación y notificación para sensibilizar a los conductores de aquellos vehículos grandes emisores que causan perjuicio medio ambiental.

Estos vehículos identificados como grandes emisores son en su inmensa mayoría vehículos muy antiguos que están por encima de la edad media del parque móvil español, cuya antigüedad media supera los 13 años y es de las más altas de Europa (cuya media es de 10 años). Además, la concienciación de los conductores de dichos vehículos supondría un impulso a las políticas de renovación y rejuvenecimiento del parque, con la posibilidad de comunicar las ayudas de financiación disponibles para la compra de vehículos menos contaminantes.

La concreta y correcta medición de emisiones facilitaría una definición exacta de los límites de contaminación de las ZBE, así como de los vehículos que pueden circular dentro de ellas. Efectivamente, el uso de políticas genéricas basadas en etiquetas de clasificación ambiental conlleva la imposibilidad de cumplir con el mandato de crear y definir las ZBE, tal y como ha señalado el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña con relación a la ZBE de la ciudad de Barcelona. Resulta imprescindible, pues, determinar con precisión qué vehículos son grandes emisores (un número reducido, pero que contribuyen en mayor medida a la contaminación del aire) para que las medidas restrictivas de las ZBE sean lo más efectivas, eficientes, proporcionadas y acordes a derecho.

Por todo lo anterior, se propone la modificación de la ley de tráfico en varios puntos. En primer lugar, revisar el artículo 12 para contemplar la identificación de vehículos grandes emisores y la notificación a sus propietarios. En segundo lugar, se introduce un nuevo Anexo para definir específicamente los umbrales según los cuales se realizará la categorización de los vehículos como grandes emisores según la tipología de vehículo. Los umbrales propuestos son suficientemente elevados como para que afecten única y exclusivamente a los vehículos más altamente contaminantes, que suponen un 1% del parque móvil pero que causan un porcentaje mucho mayor de las emisiones totales de dicho parque. Por último, se contempla una modificación para habilitar al Gobierno a que pueda revisar dichos umbrales, con la finalidad de que la normativa pueda adaptarse de manera ágil a las circunstancias de cada momento.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 488

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV)

De modificación

Precepto que se modifica:

ANEXO I

Texto que se propone

ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

a) Servicios de transporte incluidos: Aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como cualquier otro servicio de transporte de personas que pueda incluirse dentro de esta categoría.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.

e) Formatos: estándar europeo NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification) o formatos alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **y por las Administraciones Públicas competentes en materia de movilidad.**

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta, ciclo o patinete de alquiler, y todos aquellos servicios de transporte de personas y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: Forma de acceso a los vehículos, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental y cualquier otra información que pueda resultar de interés para las posibles personas usuarias de estos servicios, así como toda la información sobre servicios de transporte y

movilidad a la demanda requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: Cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **y por las Administraciones Públicas competentes en la materia.**

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos disuasorios y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de

servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. Se excluye de lo anterior la información relativa a los puntos de suministro de combustibles tradicionales (gasolinas, gasóleos) y de fuentes de energía alternativas (biocarburantes, GNC, GNL, GLP, hidrógeno, electricidad), que se proveerá según lo previsto en la normativa sectorial aplicable.

d) Actualización de datos: cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Adaptación al marco competencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 489

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Se introducen las siguientes modificaciones en la exposición de motivos:

1. El quinto párrafo del apartado "II", queda redactado como sigue:

(...)

“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 Agenda Urbana Española en su consideración de** 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.”

(...)

2. Se añade la siguiente frase al final del primer párrafo del apartado "V":

"...y la descarbonización a largo plazo, **en coherencia con lo establecido por la Agenda Urbana Española.**"

(...)

Justificación

Dotar de coherencia la articulación entre dos políticas que están indisolublemente unidas como son la movilidad y las políticas urbanas integradas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 490

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 86

Texto que se propone

Se modifica el apartado 2, quedando como sigue:

(...)

"2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del **apartado 1.c del** anexo I sobre servicios de transporte y movilidad no se encuentren en soporte digital, los agentes que participan en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad a 1 de enero de **2027**."

(...)

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 491

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 91

Texto que se propone

Se modifica el título y el apartado 2, quedando como sigue:

"Artículo 91. Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal **y otros portales de datos de transportes y movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.**"

(...)

"2. El acceso al Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal **y a otros datos de transportes y movilidad disponibles en otros portales del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** será, como norma general, libre y gratuito para sus personas usuarias, sin perjuicio de que por orden ministerial puedan establecerse precios públicos para el acceso a la información en supuestos específicos, como, por ejemplo, en caso de que un mismo usuario realice una solicitud masiva o reiterada de datos que implique una asignación de recursos superior a la habitual **o en caso de que el volumen de los datos provistos así lo justifique.**"

(...)

Justificación

Ampliar lo previsto en este artículo a otros datos que pone a disposición del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y garantizar la sostenibilidad a futuro de esta provisión de datos

de manera que se puedan cubrir, en caso necesario, los costes de los sistemas y recursos que se precisan para hacer esta descarga posible por parte de terceros

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 492

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Texto que se propone

“Disposición final primera. **Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**

Uno. La disposición adicional primera del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional primera. Referencias normativas.

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

En particular, las referencias al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial».

Dos. Se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en los siguientes términos:

1.-Los capítulos II y III del título I del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, quedan redactados del siguiente modo:

«CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. Composición y funciones.

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las Comunidades Autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

Las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.

5. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejerce las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o seguridad vial antes de la

prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento».

2.-El título del capítulo I del Título II queda redactado del siguiente modo:

«CAPÍTULO I

Normas de comportamiento en la circulación»

3. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras

y en las normas municipales. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable, que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, se sancionarán en la forma prevista en la normativa de carreteras, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

8. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central

de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso, dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Asimismo, cuando se trate de la celebración de otras actividades o eventos cuyo desarrollo no implique ocupación de las vías, pero sí puedan generar un número de desplazamientos anormalmente elevados, afectando a la fluidez y seguridad ordinaria de las mismas, sus promotores u organizadores también tendrán la obligación de comunicarla al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio para que dichas autoridades puedan definir, si así resulta procedente, la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico específica.

4.- Se incorporan al final del apartado 1 del anexo VI los siguientes datos:

- Clase por emisiones de CO2 [se aplica a vehículos pesados]
- Fecha de reclasificación.
- CO2 en g/tkm [se aplica a vehículos pesados]
- Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo [se aplica a vehículos pesados]""

Justificación

Mejora técnica. La reforma del apartado 1 "Datos de los vehículos" del anexo VI "Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles" e transpone el artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520, por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 493

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Texto que se propone

Se introducen las siguientes modificaciones en la disposición final segunda:

1.- El apartado "Uno", queda redactado como sigue:

"Uno. Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:

~~"v) En las zonas de bajas emisiones, La circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas. de tracción mecánica~~
en las vías de los municipios dentro de las zonas que a tal efecto se delimiten mediante ordenanza municipal, en atención a circunstancias como la peligrosidad o intensidad de la circulación en la zona, de acuerdo con lo previsto en el artículo 85.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas. El establecimiento de esta tasa será compatible con las restricciones de acceso a estas zonas que, en su caso, pudieran establecerse en la normativa correspondiente en función del distintivo ambiental de los vehículos."

2.- En el apartado "Dos", se modifica la letra a) del artículo 24.1, quedando redactada como sigue:

(...)

"a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad

derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación **de vehículos de tracción mecánica, dentro de las zonas que a tal efecto se delimiten** ~~en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación~~, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona **delimitada** ~~calificada de bajas emisiones."~~

(...)

Justificación

La regulación que se pretende, parte de la realidad de que el espacio público es compartido tanto por los usuarios de los vehículos como por otros ciudadanos (peatones, usuarios de bicicletas, usuarios de patinetes...) y el uso excesivamente intensivo por determinados usuarios (los conductores de vehículos) supone un particular beneficio de éstos, en detrimento de los otros usuarios que concurren en el espacio público.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 494

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Se añade un nuevo apartado con el siguiente contenido:

"Cuatro bis. El apartado 2 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 6.

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas, estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos terrenos en los que deba construirse la línea, el tramo, la estación de transporte de viajeros, la terminal de transporte de mercancías o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

En el caso de que deban ser afectados servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, se podrá optar por la expropiación o por la reposición de aquéllos. En este último supuesto, la titularidad de esos servicios o vías repuestos así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular originario de los mismos. Por vía reglamentaria se

regulará la audiencia de éste en el correspondiente procedimiento, su intervención en la recepción de las obras realizadas para la reposición y el régimen de responsabilidad, la cual continuará en todo caso siendo del titular originario, salvo acuerdo expreso en contrario.

Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de estas obras están obligados a su retirada o modificación total y efectiva en el plazo máximo de seis meses a partir de la solicitud del administrador de infraestructuras ferroviarias. El coste de la retirada o modificación será abonado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo cuando los bienes o instalaciones se encontrarán ubicados en las zonas de limitación a la propiedad, en virtud de autorización en la que se estableciera la obligación para el titular de la misma de retirarlos a su cargo cuando fuera requerido para ello por necesidades de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Alternativamente, durante el plazo de dos meses desde dicha solicitud, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá convenir con los titulares de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo dicho administrador de infraestructuras ferroviarias.

En todos los casos, si la inactividad o tardanza en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras de infraestructuras ferroviarias que los afecten, el requerimiento efectuado tendrá los efectos de resolución administrativa del administrador de infraestructuras notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la legislación estatal sobre régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez.

Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el tercer párrafo de este apartado sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular, ni hubiera existido acuerdo con el administrador de infraestructuras ferroviarias para su ejecución por este o para fijar el coste de la misma, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectadas, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas a que hubiera lugar. En caso de procederse a la ejecución subsidiaria, no cabrá que simultáneamente se impongan multas coercitivas.

En ambos supuestos, y sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica descriptivas de la actuación de modificación de servicios realizada, la titularidad y el servicio restituidos pasarán de forma plena al titular del servicio existente que haya sido modificado, con efectos desde la fecha que se indique en la notificación que a tal efecto realice el administrador de infraestructuras ferroviarias, y sin que esta actuación pueda dar

lugar a derecho o indemnización alguna a favor del citado titular.""

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 495

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Se añade un nuevo apartado con el siguiente contenido:

(...)

Cuatro ter. El apartado 2 del artículo 59 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 59.

2. Para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, las empresas ferroviarias deberán disponer de una autorización que será otorgada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe favorable de los Ministerios de Economía, Comercio y Empresa y de Hacienda y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a través de un procedimiento de licitación que se ajustará a los principios de publicidad, transparencia y no discriminación.

Podrán ser objeto de adjudicación directa los servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público en los casos y supuestos permitidos en el Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

No obstante lo anterior, cuando se trate de servicios sujetos a obligaciones de servicio

público prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente cabrá la adjudicación directa cuando un único operador haya manifestado interés en esta adjudicación, excepto en el supuesto del artículo 5.5 del citado reglamento.

Para comprobar que concurre esta circunstancia, se seguirá el procedimiento contemplado en el artículo 5.3.ter del mismo.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia resolverá las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y el resto de candidatos sobre si concurren los requisitos previstos en este artículo para la adjudicación directa de servicios sujetos a obligaciones de servicio público prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

En los supuestos de adjudicación directa, la correspondiente autorización deberá contemplar la necesidad de que, mediante los mecanismos oportunos, la empresa prestadora del servicio cumpla con los principios de eficiencia y buena gestión empresarial.

La resolución que acuerde la adjudicación directa de la autorización deberá acreditar expresamente las causas que la justifican.

Las autorizaciones definirán los derechos y obligaciones de las empresas prestadoras, entre las que figurarán las destinadas a garantizar la continuidad de los servicios, y determinarán, en su caso, las compensaciones que tengan derecho a percibir por la explotación de los servicios en las condiciones establecidas por las obligaciones de servicio público, y calculadas con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera."

Justificación

Para garantizar un mayor grado de competencia entre los operadores ferroviarios en cuanto a la adjudicación de servicios sujetos a obligación de servicio público, se hace necesario condicionar aquellos supuestos de adjudicación directa que el Reglamento (CE) 1370/2007 permite modular por el Derecho nacional.

Precisamente, para garantizar esta mayor competencia, se establece que únicamente cabrá esta adjudicación directa cuando solo exista un candidato que manifieste interés en la adjudicación de un contrato de servicio público concreto.

Con ello no solo se verán beneficiados los viajeros y las administraciones públicas que verán reducida la compensación a aportar, sino que abunda en la intención última del citado reglamento de la Unión Europea, que ya prevé que la norma general para la adjudicación de este tipo de contratos será la de la licitación competitiva.

En este marco, y para garantizar el adecuado cumplimiento de esta previsión, se permite la revisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de las decisiones que adopten las administraciones públicas competentes cuando decidan acudir a la adjudicación directa de servicios prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 496

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Se modifican los apartados "Uno" y "Dos", quedando redactados como sigue:

"Uno. El apartado 1 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea. Se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte que proporcionen una cobertura adecuada de transporte público en todo el territorio.

Asimismo, la estrategia indicativa deberá ser coherente con el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) previsto en la Ley de Movilidad Sostenible y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

No obstante, dicha intermodalidad debe tener en cuenta el déficit histórico en la inversión en líneas de ferrocarril convencional y su uso compatible con las mercancías, así como el papel esencial que el ferrocarril convencional juega en la vertebración de la España vaciada.

Por razones de interés general, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática que establece el 'Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030' en el horizonte 2050, se garantizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentren afectas al servicio ferroviario, así como la modernización de las líneas de tren convencional, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial.

El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará esta estrategia indicativa.

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma. En estos casos, será preceptivo el informe del Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible.»

Dos. El apartado 2 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ~~oídos el Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible,~~ los administradores de infraestructuras y las Comunidades Autónomas afectadas, la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, **siguiendo los principios establecidos en la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.**

~~El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General prevista en el apartado 1 del presente artículo.»~~

Justificación

Reducir el número de informes emitidos por el Consejo Asesor.

El Consejo Asesor informará el instrumento de planificación sectorial ferroviaria (estrategia indicativa), los estudios de viabilidad y todos aquellos estudios informativos que no cuenten con estudio de viabilidad previo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 497

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Cuatro sexies. Se añade una disposición transitoria undécima bis que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición transitoria undécima bis. Informe del Consejo Asesor para los estudios informativos en tramitación.

Los estudios informativos en tramitación a fecha de entrada en vigor de esta disposición transitoria que no cuenten con estudio de viabilidad previo serán informados por el Consejo Asesor.»

Justificación

En congruencia con enmiendas anteriores.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 498

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional (nueva): 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 2026, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá otorgar las aportaciones que se prevén en esta disposición.

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

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

Longitud original del recorrido d0 [km]	Distancia adicional a recorrer
d0 ≤ 250 km	25 [km]
d0 >250 km	0,10·d0 [km]

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

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

2. Podrán beneficiarse de las aportaciones previstas en 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:

- 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.
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.

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.

Justificación

En el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y, concretamente, en relación a la iniciativa Mercancías 30, el Administrador Infraestructuras Ferroviarias (Adif) está acometiendo diversas inversiones en la Red Ferroviaria de Interés General que, en ocasiones, conllevan restricciones temporales de capacidad con afección a los planes de transporte de las empresas ferroviarias y, en especial, de las empresas ferroviarias de mercancías.

Estas restricciones pueden generar sobrecostes y retrasos en la cadena logística, desincentivando en ocasiones que se vuelva a hacer uso del ferrocarril una vez que ha desaparecido la restricción.

Ante esta situación y con el objetivo de fomentar el transporte ferroviario de mercancías e incrementar su cuota modal en un 10%, incluido dentro de la iniciativa Mercancías 30 y en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, de Subvenciones, se establece un sistema de ayudas, compatibles con el Derecho de la Unión Europea en los términos previstos en los artículos 93 y 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para que las empresas ferroviarias que realicen transporte ferroviario de mercancías puedan mantener su tráfico en el modo ferroviario.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 499

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional (Nueva). Movilidad en los territorios 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 los territorios insulares y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, que analice el cumplimiento del derecho a la movilidad sostenible recogido en el artículo 4 en estos territorios, sin perjuicio de las competencias que pudieran pertenecer a las Comunidades y Ciudades Autónomas.

Justificación

Se redactará un informe en el que en el que puedan trasladarse las dificultades o complejidades que atraviesa el sector de las islas, así como el de Ceuta y Melilla, lo que también facilitará a las administraciones públicas la toma de decisiones con más conocimiento y consenso.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 500

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

Texto que se propone

Disposición transitoria (Nueva). Instrumento de planificación estratégica hasta la elaboración del primer Instrumento de Planificación Estatal en Movilidad (IPEEM)

En tanto no se elabore el Instrumento de Planificación Estatal en Movilidad previsto en el artículo 23 de la presente ley, la "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030" será el instrumento de planificación estratégica que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal.

Justificación

Se propone la adición de una disposición transitoria con el objeto de aclarar que la actual "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030" aprobada por Consejo de Ministros el 1 de diciembre de 2022 constituye el instrumento de planificación estratégica que establece el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, durante el tiempo que transcurra hasta que se elabore el primer IPEEM, tal y como se define en el artículo 23.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 501

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

“Disposición final (Nueva). Incorporación del artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

A través del apartado cuatro de la disposición final primera se incorpora a nuestro ordenamiento interno el artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520, por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras”.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 502

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final (Nueva). Modificación de la Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional, en lo concerniente al régimen de jubilación del Director Adjunto Operativo de la Policía Nacional.

Se modifica el párrafo b) del artículo 5.2 de la Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional, que queda redactado como sigue:

«b) Forzosa, que se declarará de oficio al cumplir el funcionario los sesenta y cinco años de edad, siempre que se cumplan los requisitos exigidos para ello en el régimen de Seguridad Social que le sea aplicable.

No obstante lo anterior, alcanzada la citada edad por la persona titular de la Dirección Adjunta Operativa de la Policía Nacional ésta podrá permanecer en la situación de servicio activo mientras ostente dicho cargo, pasando a la situación de jubilación en el momento en que se produzca su cese por las causas establecidas en la normativa vigente.»

Justificación

Posibilitar la permanencia en servicio activo hasta que se produzca el cese, cuando se cumplan los requisitos para pasar a la situación de jubilación forzosa.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 503

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 43

Texto que se propone

Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril **y con los servicios regulares en autobús.**

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

2. Las Entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

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

públicas

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

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

Justificación

Incorporar al articulado los servicios de movilidad de conexión con los servicios regulares en autobús, además de los ya contemplados con el ferrocarril. Asimismo, se pretende atender al reparto competencial de los servicios de transporte.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 504

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 54

Texto que se propone

Se modifica el primer párrafo del apartado 2, quedando como sigue:

(...)

"2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad **tuviera una antigüedad superior a 10 años, o teniendo una antigüedad menor** pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo, **salvo las excepciones indicadas en el artículo 55 y en las disposiciones transitorias quinta y sexta.**"

(...)

Justificación

Se establece un plazo para determinar cuándo debe actualizarse el estudio por defecto, sin perjuicio de casos con plazos menores en los que pudiera ser conveniente actualizarlo. Además, para evitar las posibles contradicciones entre este artículo 54 y lo dispuesto en el artículo 55 y las disposiciones transitorias quinta y sexta, se propone incluir una mención expresa a estos

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 505

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 58

Texto que se propone

Se modifica la letra "c)" del apartado 1, quedando como sigue:

(...)

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

(...)

Justificación

Contemplar la posibilidad de facilitar la implantación de títulos de viaje interoperables en todo el territorio nacional mediante su financiación a través del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 506

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 60

Texto que se propone

Se modifica el apartado 3. c), 4º, que queda redactado como sigue:

(...)

"4º. Otras condiciones relevantes como la **insularidad o la extra peninsularidad**, la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios."

(...)

Justificación

Las características propias de los territorios insulares o extra peninsulares merecen una mención y atención específica para garantizar la movilidad de su ciudadanía en igualdad de condiciones con la del resto de los residentes en territorio español, por ello se propone señalar de manera concreta esta condición.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 507

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 87

Texto que se propone

Se modifica el apartado 2, quedando como sigue:

(...)

"2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del **apartado 3.c del** anexo I sobre infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte no se encuentren en soporte digital, los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad a 1 de enero de 2027."

(...)

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 508

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 89

Texto que se propone

Artículo 89. Datos de infraestructuras de transporte existentes y planificadas afectadas por normativa europea.

1. Para dar cumplimiento a la normativa europea en materia de Red Transeuropea de Transporte y financiación **europea, así como las obligaciones derivadas de la publicación de conjuntos de datos de alto valor, los titulares o gestores de las infraestructuras afectadas por dichas normativas garantizarán la disponibilidad por parte del** Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **de los datos que corresponden con su cometido.**

2. La provisión de los datos **al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** se llevará a cabo en modo gratuito, accesible e interoperable, con las características y según la metodología que se establezca por normativa europea, que podrá ser complementada mediante Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible como entidad responsable de la comunicación de estos datos a la Comisión Europea.

Justificación

Añadir los conjuntos de datos de alto valor (High Value Datasets) presentes en la Directiva 2019/1024, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público, y en el

Reglamento de Ejecución (UE) 2023/138 por el que se establecen una lista de conjuntos de datos específicos de alto valor y modalidades de publicación y reutilización.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 509

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 95

Texto que se propone

Artículo 95. Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

En relación con el transporte de mercancías se deberán tener en cuenta los mecanismos de compensación necesarios para los territorios insulares y extra peninsulares, con el fin de paliar la desventaja para la competitividad de las empresas de estos territorios que supone su dependencia del transporte aéreo y marítimo.

Justificación

El uso de la vía marítima y aérea para el transporte de mercancías condiciona el tráfico de mercancías con origen o destino en los territorios insulares y extra peninsulares, debido a que el sobre coste asociado a este tipo de transportes tiene un impacto negativo en la competitividad de las

empresas de estos territorios. Por ello, se propone la mención específica a la necesidad de tener en cuenta este hecho y su correspondiente compensación para paliar las desventajas estructurales vinculadas al carácter de insularidad y extra peninsularidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 510

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA

Justificación

Es innecesaria. En el nuevo Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, se ha eliminado la obligación de recoger esta información en el NAP de transporte multimodal. La obligación queda solamente en el NAP de Tráfico (para evitar solapes), y la provisión de datos a dicho NAP de Tráfico ya viene obligada en el artículo 15 de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 511

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA

Texto que se propone

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. **Dichas medidas consistirán en:**

- a) Impulsar la implantación de autopistas ferroviarias en corredores estratégicos del territorio español. Para ello, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elaborará un plan o programa de autopistas ferroviarias en aquellos corredores donde sea viable y exista interés empresarial para su desarrollo.**
- b) Establecer e implementar un sistema de bonificaciones en los cánones ferroviarios para el tráfico de mercancías con el objeto de impulsar el cambio modal de la carretera al ferrocarril. Estas bonificaciones serán aplicables durante un período mínimo de 5 años.**
- c) Fomentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías y mejorar su eficiencia energética y su modernización e innovación. En este sentido, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible definirá un nuevo programa de apoyo al sector del transporte ferroviario de mercancías.**

Justificación

Introducir en la Ley, de una forma más explícita, algunas de las medidas que se van a implementar para mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte. Dicho cambio viene motivado por la necesidad de dar cobertura a los compromisos adquiridos en la adenda al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que se incluyen dentro del compromiso de aprobación de la propia Ley de Movilidad Sostenible.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 512

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA OCTAVA

Texto que se propone

Disposición transitoria octava. Digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera y hoja de ruta exigible para la realización de transporte público de personas por carretera.

1. El Documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, deberá ser necesariamente digital a partir del **1 de enero de 2026**.
2. La hoja de ruta regulada Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de personas por carretera, será necesariamente digital a partir del **1 de enero de 2026**.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 513

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Se añade un nuevo apartado con el siguiente contenido:

"Cuatro quáter. Se añade un apartado 8 al artículo 59 con la siguiente redacción:

"8. Cuando se trate de un servicio sujeto a obligación de servicio público que ya venía prestándose, y en los casos en los que los trabajadores, en el ejercicio del derecho que tienen atribuido, accedan a ello, el nuevo adjudicatario se subrogará en la relación laboral de los empleados del anterior contratista para cubrir la dotación mínima señalada en los pliegos de licitación, o, en el caso de adjudicación directa, en la propia autorización."

Justificación

En el marco de apertura del mercado de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros sujetos a obligación de servicio público, se hace necesario garantizar que el nuevo adjudicatario se subrogue en la relación laboral de aquel personal mínimo que es necesario, en todo caso, para la prestación de estos servicios.

De acuerdo con la jurisprudencia actual, resulta dudoso que esta subrogación pueda ser establecida en los propios pliegos del nuevo contrato de servicio público, por convenio colectivo o por una

norma de rango inferior a una ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 514

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Se modifica el apartado “Cuatro”, que queda redactado como sigue:

“Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

~~Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. Estas operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos:~~

4 bis. En el caso de ejecución de obras ferroviarias que se desarrollen en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios que regulen la ejecución y financiación de estas actuaciones con las condiciones que se establecen a continuación:

a) Cuando se trate de obras ferroviarias de la competencia propia del administrador de infraestructuras ferroviarias, aun cuando conlleven actuaciones de integración urbana, serán ejecutadas y financiadas íntegramente por el propio administrador de infraestructuras sin que sea necesario para ello suscribir un convenio.

No obstante, en este supuesto, si tras una solución definida por el administrador de infraestructuras ferroviarias, se proponen mejoras o adaptaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable por un Ayuntamiento, Comunidad Autónoma, u otro organismo o entidad, estas actuaciones, una vez consensuadas, serán ejecutadas técnicamente por el administrador de infraestructuras, pero su financiación estará sujeta a los límites previstos en la letra b).

b) Cuando se trate de mejoras o integraciones ferroviarias en el entorno urbano, se tendrán en cuenta las siguientes reglas a la hora de determinar su financiación:

1º. En el caso de actuaciones puntuales de mejora de la permeabilidad de la traza ferroviaria, basadas exclusivamente en la construcción de pasos superiores o inferiores, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir un porcentaje de financiación superior al setenta por ciento (70%) del coste total de la infraestructura.

2º. En el caso de soluciones de integración que, manteniendo el trazado ferroviario en planta y en la rasante o cota actual, estén basadas en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria, tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, o espacios públicos integrados, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán llevar a cabo la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del del setenta por ciento (70%) del coste total de la infraestructura.

En cualquiera de los dos casos anteriores, la titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se regirá por lo previsto reglamentariamente, sin perjuicio de lo que pudieran establecer los convenios o acuerdos entre el titular y el administrador de infraestructuras.

3º. En el caso de soluciones de integración basadas en la construcción de viaductos ferroviarios, los administradores de infraestructuras ferroviarias asumirán un porcentaje máximo para su financiación del setenta por ciento (70%) del coste total de la infraestructura.

4º. En el caso de soluciones de integración basadas en la eliminación de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de trazado en planta, los

administradores de infraestructuras ferroviarias asumirán un porcentaje máximo para su financiación del treinta por ciento (30%) del coste total de la infraestructura.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente la superestructura ferroviaria y las instalaciones asociadas al suministro de energía y las de seguridad ferroviaria, señalización y comunicaciones.

5º. En el supuesto de que la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie se realice ocultando total o parcialmente la línea ferroviaria (soterramiento, depresiones y cubrimiento), la titularidad de los nuevos elementos estructurales tales como pilares, muros y losas, dovelas, etc. corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, salvo acuerdo en contrario y que por un instrumento de planeamiento urbanístico se establezca otra titularidad en consideración a su caracterización como obra de urbanización.

6º. En los casos en que ocultar las infraestructuras e instalaciones ferroviarias conlleve la modificación de la cota de la rasante ferroviaria, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del treinta por ciento (30%) del coste total de la infraestructura.

Si, por el contrario, ocultar la vía no conlleva la modificación de la rasante ferroviaria, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del cincuenta por ciento (50%) del coste total de la infraestructura.

En ambos casos, en los que se genera un nuevo suelo para la ciudad, será necesario garantizar mediante convenio, la ejecución de la urbanización sobre la losa por parte de la administración competente con los condicionantes necesarios que permitan garantizar la integridad y el mantenimiento de dicha losa, así como la correcta explotación ferroviaria del nuevo túnel ferroviario generado.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias no asumirán la financiación de las obras de urbanización, más allá de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos correspondientes a suelos liberados del uso ferroviario o a suelos que permanecen afectos al servicio ferroviario, pero a los que el planeamiento atribuya aprovechamiento urbanístico lucrativo.

En el caso de que la caverna de la nueva estación sea soterrada, con el nivel de la playa de vías por debajo de la rasante inicial y considerándose incluidas las zonas subterráneas tanto de andenes como las zonas de paso y servicio para los viajeros, los administradores de infraestructuras ferroviarias asumirán hasta un máximo del 20% de su financiación.

7º. En cualquiera de los casos anteriores, el coste incluirá todas las partidas necesarias para su ejecución y correcta explotación como pudieran ser, drenajes, servicios afectados, instalaciones de protección civil y seguridad, estaciones y otras actuaciones provisionales que fuera necesario ejecutar hasta su culminación.”

Justificación

Racionalizar y homogenizar en toda la red ferroviaria de interés general las actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable con criterios que abarquen la práctica totalidad de casos que se puedan presentar

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 515

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Texto que se propone

Cuatro quinquies. Se añade una disposición transitoria duodécima, con la siguiente redacción:

"Disposición transitoria duodécima. Actuaciones de integración urbana en ejecución.

No será de aplicación lo dispuesto en el apartado 4 bis del artículo 6 a las obras de integración que, sin tener convenio de colaboración con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, se encuentren licitadas con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo apartado 4 bis del artículo 6.

A estos efectos, se entiende licitada una obra cuando se dicta la resolución que aprueba el expediente de contratación disponiendo la apertura del procedimiento de adjudicación.

En el caso de que las obras de integración se ejecuten por fases, sí resultará de aplicación el apartado 4 bis del artículo 6 a las obras de las fases siguientes que se liciten con posterioridad a la entrada en vigor del nuevo apartado 4 bis del artículo 6."

Justificación

En coherencia con la enmienda formulada al apartado "Cuatro" de la disposición final sexta, se

incorpora el régimen transitorio para aquellas actuaciones de integración que, sin tener convenio de colaboración, sus obras se encuentren ya licitadas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 516

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN FINAL SÉPTIMA. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Justificación

Se suprime esta disposición adicional ya que se considera más adecuado que la modificación del artículo 43 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, se lleve a cabo mediante el Proyecto de Ley por el que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que está actualmente en las Cortes para su aprobación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 517

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL DÉCIMA. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

Texto que se propone

Disposición final décima. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el artículo 58 y siguientes de la ley se empezará a utilizar **en el ejercicio presupuestario siguiente al de la publicación de las bases reguladoras de las subvenciones con dicho fin y se liquidará en el ejercicio presupuestario posterior.**

Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán **en un plazo máximo de 12 meses desde la entrada en vigor de la ley.**

De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 518

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

ANEXO I

Texto que se propone

ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

a) Servicios de transporte incluidos: Aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como cualquier otro servicio de transporte de personas que pueda incluirse dentro de esta categoría.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos **estáticos** a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, **y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación y realización del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.**

c bis) Datos dinámicos a proporcionar: información en tiempo real referente a horarios de paso, retrasos, incidencias, y cualquier otra información que pueda resultar de interés en el desarrollo del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

c ter) Datos históricos a proporcionar: datos históricos de retrasos y cancelaciones, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: **Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente sus datos cuando se produzcan cambios y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.**

e) Formatos: estándar europeo NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification), **SIRI, DATEX II o GTFS Realtime, según corresponda**, o formatos alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero

o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta, ciclo o patinete de alquiler, y todos aquellos servicios de transporte de personas y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: **Disponibilidad, ubicación y forma de acceso** a los vehículos, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental y cualquier otra información que pueda resultar de interés para las posibles personas usuarias de estos servicios, **todo ello de acuerdo con** la información sobre servicios de transporte y movilidad a la demanda requerida en el Anexo del **Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el** Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente **sus datos cuando se produzcan cambios** y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten **ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.**

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de

Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos **estáticos** a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos disuasorios y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos, y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación y realización y el **desarrollo** del viaje, **todo ello de acuerdo con** la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el Anexo del **Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el** Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

c bis) Datos dinámicos a proporcionar: información en tiempo real sobre el funcionamiento de ascensores, escaleras mecánicas, entradas y salidas cerradas y otros servicios, y cualquier otra información en tiempo real que pueda resultar de interés en el desarrollo del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos

d) Actualización de datos: Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente **sus datos cuando se produzcan cambios** y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten **ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte**

Multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Mejora Técnica. También se suprimen los aspectos relativos a los puntos de suministro de combustibles tradicionales y de fuentes de energía alternativas puesto que en el nuevo Reglamento Delegado 2024/490 ya no se hace referencia a los mismos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 519

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

ANEXO II

Texto que se propone

ANEXO II

Actuaciones e importes incluidos en la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal

El presente anexo recoge las actuaciones en infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal a las que se hace referencia en los artículos del capítulo III ('Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal') del título III de la ley.

Para cada tipología de actuación se indica el importe total estimado mínimo según la definición recogida en el artículo 2, sin IVA y en millones de euros, a partir del cual aplican las evaluaciones ex ante a las que se hace referencia en los artículos 53 y 54 de la ley.

A efectos de la aplicación de esta ley y en el caso de que una actuación pudiera corresponder de manera inequívoca a varias tipologías, ésta se asignará a la de menor importe total estimado de entre ellas.

Tipología de actuación

Importe total estimado
mínimo, sin IVA (M€)

Actuaciones en carreteras del Estado.

Nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las carreteras existentes (duplicaciones de calzada, aumentos de capacidad y acondicionamientos)

Nuevos enlaces o remodelación de nudos existentes. 6

Otras actuaciones no incluidas en los apartados anteriores y no recogidas en las excepciones del artículo 55 de esta Ley. 30

Actuaciones en infraestructura ferroviaria del Estado.

Nuevos tramos (incluyendo estaciones y terminales de mercancías). 50

Modificaciones de tramos (incluyendo estaciones y terminales de mercancías). 50

Ampliaciones de capacidad de tramos. 50

Nuevas estaciones y nuevas terminales de mercancías. 0

Mejora o reposición de estaciones o de terminales de mercancías. 6

Operaciones de integración del ferrocarril en ciudades. 0

Otras actuaciones ferroviarias no incluidas en los apartados anteriores y no recogidas en las excepciones del artículo 55 de la ley. 50

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:22:20

Entrada: 5554

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 520

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional (Nueva). Ampliación del ámbito de aplicación de la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023

En relación a lo recogido en la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, a partir de la entrada en vigor de la presente ley la experiencia piloto se extenderá de forma general para la conexión de todos los viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud sin limitación de residencia.

De este modo, de acuerdo a lo establecido en el apartado anterior y como experiencia piloto, en el plazo máximo de 60 días desde la entrada en vigor de la presente ley, se establecerá por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible las condiciones a aplicar para la implantación de este régimen para la conexión de viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud.

Justificación

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible está desarrollando nuevas soluciones de movilidad que permitan a la ciudadanía el uso de los servicios públicos de transporte mejor

adaptados a sus necesidades y que resulten más eficientes para el sistema de transporte.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, aprobada por el Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021, recoge en el eje 1 la movilidad para todos.

En este sentido, la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y identificó la necesidad de dar salida a las necesidades de movilidad de las capitales de provincia que no disponen de servicio de alta velocidad y en los que su implantación requeriría dotaciones económicas extraordinariamente elevadas con proyectos de plazo temporal muy elevado.

En este sentido, la necesidad de los ciudadanos se centraría en disponer de servicios de transporte público entre estas capitales de provincia y las estaciones de alta velocidad más cercanas existentes ya actualmente.

Se identificó en dicha disposición como experiencia piloto al caso de Soria-Calatayud, que se ha venido desarrollando a lo largo de 2023, que recogía una limitación para su aplicación ya que solo podían utilizar esta experiencia piloto los viajeros residentes en la provincia de Soria.

La experiencia conseguida a lo largo del año 2023 en la experiencia piloto aconseja eliminar dicha limitación, extendiendo la aplicación de la medida a todos los viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud, de modo que la experiencia piloto permita conocer con detalle los efectos que este tipo de medidas suponen en la conectividad de los ciudadanos y así disponer de mayor conocimiento para la posible implantación del régimen de bonificaciones para los viajes intermodales mencionado en el apartado primero de la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, que no contempla limitaciones de dicho tipo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 521

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final (Nueva). Modificación del Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras.

El Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se añade un artículo tercero ter con la siguiente redacción:

«La presente tasa no será de aplicación a la prestación de trabajos facultativos de dirección e inspección de las obras realizadas en el ámbito de las carreteras del Estado.»

Justificación

En la actualidad el objeto de la tasa ha dejado de ser aplicable por dos motivos fundamentales:

- Si bien es cierto que el Director de las obras es un funcionario perteneciente a la Administración, el resto de los miembros que componen la dirección facultativa de las obras de carreteras se integran en ella a través de un contrato de servicios de la asistencia técnica para el control y vigilancia de las obras, ya que no dispone de los presupuestos de dietas y horas extraordinarias precisos para llevar a cabo eficazmente los citados trabajos.

- La tasa se ingresa en el Tesoro Público, no revirtiendo en la dirección facultativa de las obras.

Por último, supone un incremento del precio de todas las obras de carreteras de un 4% ya que al ser una cantidad fija el contratista lo incluye en sus gastos generales asumiendo ese sobrecoste, por tanto, la Administración.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 522

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final (Nueva) Puesta en marcha de la Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas

El reglamento al que hace referencia el artículo 2.2 letra d) por el que se regule el funcionamiento y competencias de la Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas deberá estar aprobado antes del 30 de junio de 2026.

Justificación

Dar cobertura a los compromisos adquiridos en la adenda al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), vinculados a la aprobación de la propia Ley de Movilidad Sostenible.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 523

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final (Nueva). Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentarias.

Las determinaciones incluidas en normas reglamentarias que son objeto de modificación por esta ley podrán ser modificadas por normas del rango reglamentario correspondiente a la norma en que figuran.

Justificación

Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentarias

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 524

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU
GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

(...)

7. Los vehículos de transporte de pasajeros por carretera con título habilitante de cualquier país miembro de la UE y cuya principal actividad sean las rutas internacionales, podrán hacer en España paradas para recoger y dejar viajeros en cualquier localidad, en cumplimiento del Reglamento (CE) número 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009. Para garantizar la condición de internacional de la línea que se establece en dicho reglamento, el porcentaje de cabotaje realizado en el territorio español no podrá exceder el 49% del total de pasajeros transportados.

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

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 525

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se propone la **modificación del punto 1 y el punto 4 del Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. En el plazo de **24 18** meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas, **su agregados** y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de **500 100** personas trabajadoras o **250 50** por turno.

Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad. El Gestor de movilidad debiera dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, sera el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados.

A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo (propuesta en el artículo 21 del presente anteproyecto Ley) se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas.

(...)

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de ~~1.000~~ **250** personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de ~~500.000~~ **200.000** habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 526

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes. **En este sentido, según la AEMA el transporte fue responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE en 2019, de los cuales el 71,7% provino del transporte en carretera. Así pues, la contaminación producida por el transporte es responsable de la mayor parte de los contaminantes atmosféricos en entornos urbanos. A este respecto, la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años de antigüedad al cierre del 2023, siendo uno de los parques más envejecidos de Europa superando la media de edad del continente de 11,5 años. Como consecuencia de este envejecimiento del parque automovilístico, alrededor del 1% de los vehículos en circulación son causantes de hasta el 40% de las emisiones. Por esta razón, resulta imprescindible adoptar medidas encaminadas a fomentar el rejuvenecimiento del parque y a sacar de circulación aquellos vehículos que sean considerados como grandes emisores.**

También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y,

además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Con el objetivo de acabar con esta situación y combatir las emisiones nocivas producidas en el transporte, los municipios deberían poder utilizar mecanismos para medir empíricamente las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 527

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

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

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:52:06

Entrada: 5562

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 528

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

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

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

El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles ~~integrará al primero y~~ asegurará la coordinación con el segundo, que mantendrá su naturaleza de órgano consultivo en el ámbito 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, y se constituirá en secciones, según los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.~~

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 529

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

~~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.~~

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 530

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

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~~ **no exclusividad**.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 531

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y ~~se justifique~~ **vaya acompañado de un estudio previo que asegure** 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.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 532

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

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 los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo ~~privado~~ **particular** motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 533

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto:

a) 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.

b) conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad en 2050, incluyendo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero actualizados a los compromisos adquiridos ante la Unión Europea.

2. En particular esta ley ~~pretende~~:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema **multimodal integrado de transporte** ~~integrado de movilidad~~ para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad, **teniendo en cuenta las necesidades de movilidad de cada momento, tanto en los entornos urbanos como en los rurales, apostando por la convergencia y la**

coexistencia de diferentes formas de transporte.

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 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) Crea un ecosistema de colaboración público-privada, que pueda suponer un mejor aprovechamiento de la tecnología y los recursos existentes para la movilidad.

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 534

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones

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

(...)

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica ~~urbanizada~~ con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos **y rurales** en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas **entre sus diferentes núcleos de población**.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, ~~creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte. y que se encarga de gestionar el transporte en áreas metropolitanas y rurales, mediante la colaboración con autoridades locales y autonómicas, con el objetivo de realizar una gestión integrada del transporte en su área de competencia.~~

(...)

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de

transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad.**

(...)

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** ~~como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.~~

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.

(...)

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan ~~por cuenta ajena~~, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público **o previa autorización en caso de un servicio regular de uso** con cualquier **medio de transporte** ~~elase de vehículo.~~

(...)

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

(...)

w) **Multimovilidad: agrupación de servicios de movilidad accesibles a través de una plataforma o aplicación, mediante la cual las personas usuarias pueden utilizar una o varias de estas alternativas para realizar un recorrido o trayecto de forma integrada, mejorando su eficiencia y sostenibilidad.**

x) **Hub de servicios de movilidad: plataformas u espacios como aparcamientos, estaciones de servicio, u otras instalaciones nuevas o existentes que, integren un conjunto de tecnologías y servicios que favorezcan la intermodalidad y que funcionen como espacios estratégicos de movilidad sostenible, facilitando el acceso a las distintas opciones de**

movilidad personal, servicios de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa o “carpooling”; con dotación de infraestructura de recarga y/o repostaje; y con espacio para actuar como plataforma de última milla.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 535

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 3

Texto que se propone

Artículo 3. Relaciones entre **las diferentes entidades administraciones públicas del sector público**
.

1. **Las entidades del sector público enumeradas en el artículo 1.3º** ~~Las administraciones públicas~~ ajustarán sus actuaciones **en materia de transportes** a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.

2. **Las entidades del sector público enumeradas en el artículo 1.3º** ~~Las administraciones públicas~~, en ejercicio de sus competencias en materia de transportes podrán concertar el establecimiento de criterios y objetivos comunes con el fin de mejorar la calidad del sistema de movilidad, empleando para ello los instrumentos de gobernanza regulados en el título I de la presente ley.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 536

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de **multimovilidad** sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana. **Este sistema de movilidad multimodal sostenible ofrecerá a los ciudadanos y las ciudadanas un amplio abanico de medios y modos de transporte sostenibles, entre los cuales podrán elegir libremente cómo desean ejercer su derecho a la movilidad. De tal forma, se consagra este derecho en nuestro ordenamiento jurídico con un claro carácter instrumental, universal e integrador.**

2. Las administraciones públicas, **en el marco de sus competencias**, deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

(...)

4. El sistema de movilidad, **que será un sistema multimodal plenamente integrado y fluido**, facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares,

discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida, **servicios particulares**, servicios de movilidad colaborativa **y hub de servicios de movilidad**.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 537

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

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

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

(...)

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

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

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

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, **tomando como base la neutralidad tecnológica para alcanzar los objetivos climáticos.**

(...)

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

(...)

12. Financiación suficiente para que la sostenibilidad (económica, social y medioambiental) y la calidad del transporte sea real y efectiva, e incluyendo la obligación de consignar las correspondientes dotaciones presupuestarias.

13. Universalidad.

14. Unidad de mercado.

15. Lealtad institucional.

16. Coordinación.

17. Información mutua.

18. Cooperación.

19. Colaboración.

20. Coherencia.

21. Eficiencia. Asegurar la eficiencia del sistema de transporte y movilidad mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.

22. Potenciar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 538

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 7

Texto que se propone

Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

(...)

j) La planificación coordinada de infraestructuras y servicios, en especial en los modos terrestres, y entre las distintas administraciones.

k) El control e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad, de acuerdo con las previsiones planificadas, y los condicionantes de contratación y enclavamiento jurídico.

l) La planificación, impulso, gestión y coordinación para el despliegue de una red suficiente en número, potencia y capilaridad de infraestructura de recarga y repostaje a nivel nacional de acceso público. También, apoyo en la planificación, implementación y financiación de esta infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos, aspecto que quedará recogido en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 539

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 8

Texto que se propone

Artículo 8. La Conferencia Sectorial de Transportes.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes es un órgano de cooperación de los previstos en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.

La Conferencia Sectorial de Transportes deberá coordinarse con los órganos autonómicos y locales competentes en materia de movilidad, garantizando el respeto a las competencias de cada administración y la coherencia de las políticas de transporte en el territorio nacional. Se definirá un reglamento específico para el funcionamiento de la Conferencia, estableciendo mecanismos de toma de decisiones y resolución de conflictos.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:52:06

Entrada: 5562

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 540

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

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

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de **medio** ~~1~~ millón de habitantes y **los municipios con competencias en materia de movilidad y transporte** ~~las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.~~

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 541

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 12

Texto que se propone

Artículo 12. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 542

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 13

Texto que se propone

Artículo 13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

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

(...)

g) El control e inspección e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad, de acuerdo con las previsiones planificadas, y los condicionantes de contratación y enclavamiento jurídico.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 543

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

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

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes. **También recopilará la información sobre el cumplimiento de los objetivos de contratación pública que exige el Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de la Directiva (UE) 2019/1161, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.**

○

6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, **y respetando la confidencialidad y secreto empresarial**, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.

(...)

8. En ningún caso la información contenida en el EDIM podrá ser del ámbito privado de los usuarios.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 544

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 15

Texto que se propone

Artículo 15. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

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

(...)

3. El Estado deberá prever la financiación específica para cubrir los costes de implementación y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, incluyendo las obligaciones derivadas para las Comunidades Autónomas, Entidades Locales y Consorcios de Transporte. Esta financiación deberá ajustarse a los costes reales de cada administración y ser proporcional a las funciones asumidas.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 545

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

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

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

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

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

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

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años, **y en todo caso cada vez que se modifique el Plan nacional de Energía y Clima o cualquiera de las normativas europeas, bien Reglamentos de aplicación directa, bien Directivas que hayan de ser transpuestas en la normativa española, con impacto en los requerimientos para una movilidad sostenible.**

~~4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente.~~ **servirá como una referencia para la planificación estatal, pero su cumplimiento no será un requisito obligatorio para que las Comunidades Autónomas y Entidades Locales puedan acceder a la financiación del Estado. La aplicación del DOMOS no podrá en ningún caso condicionar el ejercicio de competencias autonómicas en materia de movilidad.**

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad **eficiente y** sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y, directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

(...)

6. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 19 y 20. Serán informados preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y, por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible **y por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 546

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 17

Texto que se propone

Artículo 17. Directrices generales **para garantizar el derecho de las personas a** una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS.

1. Las Directrices generales **para garantizar el derecho a** una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener las **reglas** ~~pautas~~ generales que **deben** ~~pueden~~ seguir las administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población.

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

a) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad sostenible.

b) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad justo.

c) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad eficaz.

- d) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad de acceso equitativo e inclusivo.
- e) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que limite los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud.
- f) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que favorezca la realización de actividades personales, empresariales y comerciales.
- g) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que atienda las necesidades de personas menos favorecidas.
- h) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que atienda las necesidades de zonas afectadas por procesos de despoblación.
- i) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.
- añ j) Los mecanismos, e-instrumentos **y recursos** para integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos, **incluida la movilidad individual**.
- ñ k) Los procesos de participación pública.
- ej l) Los procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.
- ed m) Los instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras **y, específicamente, para la consecución de los objetivos definidos 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**.
- n) Los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, en línea con Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 547

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

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

(...)

f) Distribución ~~urbana~~ de mercancías **y plataformas de última milla.**

g. Política de aparcamiento, ~~y~~ aparcamientos disuasorios **y hub de servicios de movilidad en las ciudades, con descripción de los servicios de movilidad que ofrecen y señalización en las entradas de las ciudades y en su interior sobre su ubicación y servicios de movilidad que ofrecen.**

(...)

j) **Implantación de infraestructura de recarga y repostaje.**

k) **Directrices sobre el diseño de los sistemas de movilidad compartida en el ámbito urbano.**

(...)

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas. **El**

Consejo Superior de Movilidad Sostenible informará sobre su contenido.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 548

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

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

- a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.
- b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.
- c) El fomento de la red de transporte público con especial atención a la integración multimodal.**
- d) El fomento de la electrificación de la red de transporte público.**
- e) El fomento de ecocombustibles, combustibles sintéticos y otros combustibles sostenibles para la aviación y la movilidad por carretera.**
- f) El fomento del uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.**
- g) El fomento de la movilidad eléctrica compartida.**
- h) El fomento del reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.**

e)j) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.

e)j) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.

e)k) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

f)l) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.

m) El fomento de la multimovilidad sostenible.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 549

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 21

Texto que se propone

Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

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

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta **toda** la movilidad sostenible, **incluida la movilidad individual**, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud, **y el medioambiente y el transporte público**.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 550

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 22

Texto que se propone

Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 551

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 23

Texto que se propone

Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

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

(...)

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

4. Se deberá prestar una atención especial **a la cohesión social, a la vertebración territorial, al desarrollo rural y urbano sostenibles y a** ~~al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible,~~ los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto

invernadero y otros contaminantes, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

(...)

8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones , **y en todo caso cada vez que se modifique el Plan nacional de Energía y Clima o cualquiera de las normativas europeas, bien Reglamentos de aplicación directa, bien Directivas que hayan de ser transpuestas en la normativa española, con impacto en los requerimientos para una movilidad sostenible.**

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 552

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 24

Texto que se propone

Artículo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

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

~~2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas que lo hubieran informado positivamente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16.~~ **Los instrumentos de planificación de transporte y movilidad ya existentes en las Comunidades Autónomas, que se encuentren vigentes en el momento de la aprobación de esta ley, serán considerados válidos como instrumentos de planificación, siempre que se adecuen a los objetivos generales de esta norma. La adaptación de dichos planes deberá realizarse en un plazo de cinco años desde la entrada en vigor de esta ley.**

3. Las obligaciones y actuaciones de planificación, comunicación, revisión y seguimiento establecidas en esta ley para las Comunidades Autónomas y consorcios de transporte deberán contar con una dotación económica suficiente proporcionada por la Administración General del Estado.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:52:06

Entrada: 5562

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 553

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 25

Texto que se propone

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

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

(...)

6. Los instrumentos de planificación de transporte y movilidad ya existentes en las entidades locales, que se encuentren vigentes en el momento de la aprobación de esta ley, serán considerados válidos como instrumentos de planificación, siempre que se adecuen a los objetivos generales de esta norma. La adaptación de dichos planes deberá realizarse en un plazo de cinco años desde la entrada en vigor de esta ley.

7. Las obligaciones y actuaciones de planificación, comunicación, revisión y seguimiento establecidas en esta ley para las entidades locales y consorcios de transporte deberán contar con una dotación económica suficiente proporcionada por la Administración General del Estado.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 554

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 26

Texto que se propone

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

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

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

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 555

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno **cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad.**

(...)

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, 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 mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, por lo que se fomentará la formación en ambas vertientes** ~~la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.~~ Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

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.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 556

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad ~~en el ámbito urbano.~~

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, ~~en el ámbito urbano~~ las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables ~~en los entornos urbanos y metropolitanos~~, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

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

b) Vehículos de movilidad personal y ciclomotores eléctricos.

~~b)c)~~ El transporte público colectivo **y vehículos bajo demanda.**

~~e)d)~~ Los esquemas de movilidad de alta ocupación **y los servicios de movilidad colaborativa** que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

~~e)e)~~ En relación con el vehículo ~~privado-particular~~ deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, ~~así como los~~

~~vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.~~

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 557

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 30

Texto que se propone

Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

(...)

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo **y en vehículos de movilidad personal**, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, **y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas.**

(...)

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

a) La elaboración de normativa municipal que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

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

c) La planificación y desarrollo de una infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público con el objetivo de facilitar el despliegue de los vehículos de cero y bajas emisiones para el transporte de personas y mercancías.

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

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

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

e)g) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos **de cero y bajas emisiones no motorizados**.

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 558

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 31

Texto que se propone

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

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

(...)

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 559

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 33

Texto que se propone

Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones **públicas** vinculadeas al sistema de transportes y movilidad.

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

a) La realización progresiva de actuaciones en terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones **públicas** vinculadeas al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.

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

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:52:06

Entrada: 5562

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 560

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones **en consonancia con la clasificación ambiental de vehículos que determine la Dirección General de Tráfico** en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. **En cualquier caso, las autoridades competentes velarán por que en dichos carriles se garantice la fluidez, regularidad y frecuencia en la prestación de los servicios.**

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

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

la clasificación ambiental de vehículos que determine la Dirección General de Tráfico, y
~~minimice el impacto ambiental,~~ teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

(...)

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 561

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica **y los comercializadores de electricidad**, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.

(...)

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista. **El Plan de despliegue contemplará la totalidad de la superficie del puerto, incluyendo aquellas áreas gestionadas en régimen concesional.**

El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones de **contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero**, 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 Plan de despliegue será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 562

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

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

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

(...)

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible, y

para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, **ratificará la metodología de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de viajeros y mercancías que la Unión Europea apruebe a este respecto. ~~desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance.~~** Esta ratificación se **complementará** especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte **o servicios de movilidad**. ~~Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.~~

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 563

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 38

Texto que se propone

Artículo 38. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, y se dotarán de un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto invernadero, que podrá incorporar medidas de compensación de ésta. que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 564

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 39

Texto que se propone

Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

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

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

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

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

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:52:06

Entrada: 5562

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 565

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 40

Texto que se propone

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

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

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

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad, **incluyendo la publicación de las direcciones, servicios y ocupación en tiempo real de los hub de servicios de movilidad**.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 566

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 41

Texto que se propone

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

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

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 567

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 42

Texto que se propone

Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.

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

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

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

(...)

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 17:52:06

Entrada: 5562

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 568

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 43

Texto que se propone

Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

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

2. Las Entidades locales y las Comunidades Autónomas 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.

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

4. Asimismo, los operadores de líneas de transporte regular de personas en autobús u otros

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

3 5. En cualquiera de los supuestos citados, En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales, y los operadores de transporte ferroviario de personas **y los operadores de líneas de transporte regular,** podrán promover estos servicios, aplicándose para ello el régimen previsto en el artículo 75.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para la modificación de contratos en vigor. Desarrollando el régimen previsto en este artículo, la Administración titular del contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, una vez conocida la solicitud de establecimiento del nuevo servicio por parte de las entidades solicitantes, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a la nueva necesidad de demanda potencial que se pretende satisfacer, estableciendo nuevos servicios o modificando los ya existentes. El acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista. Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público. ~~siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.~~

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 569

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 44

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 570

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 571

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 46

Texto que se propone

Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

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

a) Descripción de la propuesta, **incluida la relación de tráficos que se atenderán en exclusiva**, y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.

(...)

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración, **que en todo caso debe ser suficiente, adecuada y determinada en los Pliegos y en la consignación presupuestaria correspondiente**.

(...)

3. Por acuerdo ~~del Consejo de Ministros, a propuesta del~~ Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ~~previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos~~, se

establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

(...)

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 572

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 47

Texto que se propone

Artículo 47. Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicios público en transportes de competencia estatal.

1. Las obligaciones de servicio público, ~~salvo que en su declaración se determine otra cosa~~, serán objeto de financiación en todo caso por la administración proponente, **sin perjuicio de que puedan establecerse regímenes de financiación complementarios o compartidos con otras administraciones.**

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 573

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 48

Texto que se propone

Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

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

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la “Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público”, especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan, de acuerdo con lo dispuesto en la ~~legislación general de contratación del sector público y de subvenciones y en la legislación sectorial que resulte de aplicación~~ **normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial tanto a nivel nacional como europeo.**

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 574

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 50

Texto que se propone

Artículo 50. Prestación de servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~.

En los servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, de manera motivada, **previo análisis del impacto en otros servicios en los que se encuentren establecidas obligaciones de servicio público**, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~ en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **debiendo** ~~pudiendo~~, no obstante, imponer a los operadores que presten dichos servicios el cumplimiento de determinadas obligaciones **en cuanto a expediciones, frecuencia, requisitos mínimos de material móvil, tarifas...**, en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente. **No obstante, dicha autorización deberá hacerse previamente al establecimiento de las obligaciones de servicio público o a la publicación de los pliegos de contratos de servicio público que pudieran verse afectados.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 575

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

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

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

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 576

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley. **Además, tendrán en cuenta los mecanismos de planificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.**

(...)

9. El Consejo de Ministros, por razones **demostradas** de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones, **así como a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 577

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 54

Texto que se propone

Artículo 54. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

3. El Consejo de Ministros, por razones **acreditadas** de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones, **así como a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia. En ese caso se establecerán los mecanismos presupuestarios para evitar impactos en el mercado.**

4. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, con el objetivo de impulsar la innovación en la movilidad, tal y como se define en el Capítulo I del Título V, y teniendo en cuenta el potencial de descarbonización de los proyectos, podrá autorizar la realización de actuaciones que no hayan alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 578

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano **e interurbano**.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, de viajeros ~~reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.~~

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

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

Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, **teleféricos**, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana **e interurbana** con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 579

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 58

Texto que se propone

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

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

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos **e interurbanos, incluidos el metropolitano y el rural**, de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente, con niveles de servicio homogéneos en todos los territorios asegurando así la unidad de mercado.**

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

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

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

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, ~~aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.~~

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

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 580

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 59

Texto que se propone

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

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano e interurbano, incluido el metropolitano y el rural, de viajeros:

a) Las entidades locales que efectivamente presten el referido servicio, independientemente de que tengan o no la obligación de hacerlo según lo señalado en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

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

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

~~2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.~~

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

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

b) Las Comunidades Autónomas, consorcios y entidades locales supramunicipales que presten servicios de transporte interurbano, incluido el metropolitano y el rural.

~~b) c)~~ Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.

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

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

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 581

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. 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 **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, 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 **al inicio de cada ejercicio, a regularizar** a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

2. Serán beneficiarias las entidades **y administraciones** que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente **o mediante resolución del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** 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:

(...)

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 1,0 ni superior a 1,2.

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 582

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 61

Texto que se propone

Artículo 61. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.

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

2. Al menos el **50%** ~~75%~~ de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. ~~Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el 25% de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonan tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este 25%.~~

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 583

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 62

Texto que se propone

Artículo 62. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana e **interurbana**

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

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 584

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Artículo 62 bis. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, habilitará anualmente una partida de los Presupuestos Generales del Estado para el fomento de la movilidad sostenible, exceptuando la movilidad en el ámbito urbano e interurbano ya recogido en el artículo 56 de esta ley.

2. Esta partida estará destinada a fomentar proyectos de inversión ligados con el desarrollo de una red de infraestructura de recarga de acceso público, priorizando la interurbana en las zonas menos estratégicas, así como los relativos a la renovación de flotas de transporte de mercancías y viajeros con el objeto de su descarbonización.

Esta financiación se llevará a cabo mediante exenciones fiscales, subvenciones en régimen de concurrencia competitiva y por subvención directa.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 585

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 63

Texto que se propone

Artículo 63. Principios rectores específicos aplicables al espacio controlado de pruebas para la movilidad.

1. Las acciones enmarcadas en el espacio controlado de pruebas se regirán por los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica y estarán orientadas a la innovación en la movilidad, **así como por el respeto a los derechos de propiedad intelectual del resultado del proyecto en favor del promotor y realizador del mismo.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 586

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 66

Texto que se propone

Artículo 66. Régimen de admisión y participación.

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

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

(...)

6. El presente artículo no será de aplicación para aquellos proyectos en los que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible esté trabajando en el momento de entrada en vigor de esta Ley.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 587

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 69

Texto que se propone

Artículo 69. Protocolo de pruebas

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

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 588

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 73

Texto que se propone

Artículo 73. Responsabilidad.

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 589

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 77

Texto que se propone

Artículo 77. Informes de evaluación.

(...)

5. Las administraciones deberán elaborar y publicar informes anuales sobre la ejecución de los fondos destinados al transporte en zonas rurales e interurbanas, especificando el uso de los recursos, los resultados obtenidos y las posibles áreas de mejora. Estos informes serán remitidos al Consejo Superior de Movilidad Sostenible para su evaluación y recomendaciones.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 590

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 87

Texto que se propone

Artículo 87. Datos abiertos de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

(...)

2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del anexo I sobre infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte no se encuentren en soporte digital, los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, ~~con anterioridad a 1 de enero de 2025.~~ **en el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la ley.**

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 591

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 88

Texto que se propone

Artículo 88. Actualizaciones en las necesidades de datos de los servicios de transporte de personas, de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

El anexo I de la presente ley y los plazos establecidos en los artículos 86 y 87 podrán ser modificados por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con objeto de adecuarlos a la evolución de la digitalización del transporte y movilidad y de la tecnología, **pudiendo ser las modificaciones aplicables a grupos específicos de empresas de servicios de transporte de pasajeros que, por sus circunstancias particulares, acrediten la necesidad de una extensión en el plazo establecido.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 592

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 93

Texto que se propone

Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.
2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.
3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.
- 4. Las condiciones que definen los acuerdos técnicos y financieros entre los servicios de transporte de pasajeros y los proveedores independientes de billetes de transporte multimodales digitales deberán ser razonables, justas, transparentes y proporcionadas.**
- 5. En el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, desarrollará reglamentariamente las condiciones descritas en el apartado 4 anterior, así como las potestades de supervisión y**

resolución de conflictos a tal efecto, que corresponderán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 593

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO IV. ARTÍCULO 94

Texto que se propone

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

3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:

(...)

g) Promover la adaptación de la formación a la realidad del sector, fomentando un modelo que apoye las necesidades de las personas trabajadoras.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 594

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 95

Texto que se propone

Artículo 95. Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre **el clima**, el medio ambiente **y la salud de las personas**, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 595

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica.

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:

(...)

f) Que aporte servicios adaptados a aquellas mercancías de especial relevancia, tales como las Mercancías Peligrosas y otras que tengan exigencias reglamentarias relevantes. Dichos servicios adaptados a este tipo de mercancías deben contribuir a lograr un mínimo grado de Seguridad y de Movilidad al tráfico global de Mercancías. Estos servicios avanzados para las mercancías completarán a los servicios generales de manipulación y depósito de UTIs así como los servicios básicos al Transportista. Comúnmente, estos servicios serán los de estancia en tránsito y espera segura de mercancías clasificadas, tales como las peligrosas.

g) Deberán estar ubicados en las rutas de máxima prioridad con garantía de circulación para Transporte de mercancías “24 horas/365 días”.

(...)

5. Los nodos logísticos de importancia estratégica deberán disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad y de combustibles renovables y de

ecocombustibles para el transporte de mercancías.

6. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en el sector del transporte por carretera, junto con los gestores de infraestructuras de carreteras, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los nodos logísticos de importancia estratégica para evaluar las necesidades de fomento de la eficiencia energética y electrificación para un posible suministro de energía eléctrica al transporte de mercancías, junto con la posibilidad de suministro de combustibles renovables y de ecocombustibles, a fin de preservar el principio de neutralidad tecnológica.

7. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte por carretera, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector del transporte, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad del suministro eléctrico, junto con la posibilidad de suministro de combustibles renovables y de ecocombustibles, a fin de preservar el principio de neutralidad tecnológica, para su despliegue en los nodos logísticos de importancia estratégica y el suministro al transporte de mercancías.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 596

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VII. ARTÍCULO 99

Texto que se propone

Artículo 99. Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad.

1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en materia de movilidad se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y de la ciudadanía, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente **y respetando la confidencialidad y secreto empresarial de los participantes**. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género. **Las funciones de colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración, así como la participación en el Comité Nacional de Transportes por Carretera en representación de dicho sector, serán las previstas en la legislación vigente.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 597

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Artículo XX (nuevo). Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados de mercancías.

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con coordinación con las Comunidades Autónomas, llevará a cabo un estudio de alcance nacional, para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. A partir de las conclusiones del estudio citado en el punto anterior, se llevará a cabo la selección y conversión, en su caso, de aparcamientos de vialidad invernial gestionados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que sirvan como aparcamientos seguros, en la medida en que los usos sean compatibles.

3. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General (fórmulas público y/o privadas).

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 598

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 599

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Disposición adicional octava. Estrategia ~~e Plan~~ nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**.

1. El Gobierno ~~dispondrá de una~~ **fomentará la** Estrategia ~~e Plan~~ nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**, cuya ~~elaboración, implantación, seguimiento y actualización~~ corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará una **Estrategia Plan** nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**, que tendrá como finalidad:

(...)

d) Coordinar e impulsar el estacionamiento de bicicletas en hub de servicios de movilidad.

e) Coordinar e impulsar el transporte a través de los vehículos de movilidad personal.

2. La Estrategia ~~e Plan~~ **nacional** incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia ~~e Plan~~ se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia ~~e Plan~~ será revisado y actualizado cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia e ~~Plan~~ nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 600

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA

Texto que se propone

Disposición adicional novena. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público **y las ubicadas en hub de servicios de movilidad** para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 601

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA

Texto que se propone

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de 3 meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán antes de ese mismo plazo los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del FFCC y reducción de GEI. Todo ello bajo el “Plan Mercancías 30”.

Justificación

Mejora técnica.